

Møteinnkalling

Utval:	Samferdselsutvalet
Møtestad:	367, 3. etg., Fylkeshuset
Dato:	04.06.2014
Tid:	11:00

Til dette møtet har Iril Schau Johansen meldt forfall – Svein Halleraker vert innkalla

Det er lagt opp til slik timeplan for møte:

10.55 – 11.00	Oppmøte
11.00 – 11.20	Nytt frå Skyss v/Oddmund Sylta
11.20 – 12.30	Sakshandsaming
12.30 - 13.00	Lunsj
13.00 -	Sakshandsaming

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast ved å fylle ut skjemaet på www.hordaland.no/forfall eller sende melding til folkevalde@hfk.no.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Samferdselsutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Gustav Bahus
utvalsleiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 62/14	Godkjenning av innkalling og saksliste		
PS 63/14	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 64/14	Referatsaker (Meldingar)		
RS 58/14	Melding - Reisevaneundersøking for Bergensområdet 2013	2014/64	
RS 59/14	Feilmeldingsteneste for fylkesvegar og system for at lokalkunnskap om flomfare og andre risiki for ulykker kan bli meldt til vegstyresmaktene	2014/13073	
RS 60/14	Kollektivtransport i distriktene - tildeling for 2014	2014/43	
RS 61/14	Utredninger og analyser til ny transportplan	2014/14900	
RS 62/14	Indikatorar for heilskaplege bymiljøavtaler - svar på oversending	2014/54	
RS 63/14	Belønningsordninga - Bergen - Svar på rapportering av resultat frå 2013	2014/10571	
RS 64/14	Handlingsprogrammet 2014 - 2017(23) frå Statens vegvesen - endeleg versjon	2014/16371	
RS 65/14	Utslepp av NOx ved Bergen hamn - Svar på spørsmål frå Arild Borgen	2014/16418	
RS 66/14	Disponering av midlar sett av til innfartsparkering	2014/15627	
PS 65/14	Utarbeiding av moglegheitsstudium for fylkesvegsamband med tilknytning til E39 Aksdal-Os	2014/15115	
PS 66/14	Prosjektet - Spontan samkøyring - og etablering av ein offentlig samkøyringsplattform	2014/1340	
PS 67/14	Rutebanken - felles forvaltning av rutedata og elektronisk billettering.	2014/16739	
PS 68/14	Ymse		

PS 62/14 Godkjenning av innkalling og saksliste

PS 63/14 Godkjenning av møtebok forrige møte

PS 64/14 Referatsaker (Meldingar)



Notat

Dato: 13.05.2014
Arkivsak: 2014/13073-3
Saksbehandlar: nilgrud

Til: Samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Feilmeldingsteneste for fylkesvegar og system for at lokalkunnskap om flomfare og andre risiki for ulykker kan bli meldt til vegstyresmaktene

På møte i samferdselsutvalet 18.11.13 sette representanten Alf Helge Greaker (V), i samband med melding til samferdselsutvalet nr. 170/13, fram forslag om at det vert oppretta ei meldingsteneste for feil og manglar ved fylkesvegnettet på linje med Bergen kommune si nettbaserte teneste der ein kan melde inn feil på ei rekke områder. For fullstendig innsyn i oversendingsforslaget sjå møtebok for samferdselsutvalet for 18.11.13.

På møte i samferdselsutvalet 22.01.14, i samband med melding nr. 9/14 til samferdselsutvalet, sette representanten Tom Skauge fram slikt oversendingsforslag:

«Rådmannen tek initiativ til eit betre system for at lokalkunnskap om flomfare og andre risiki for ulykker kan bli meldt inn til vegstyresmaktene.»

Samferdselsavdelinga sendte i brev av 06.03.14 dei to oversendingsforslaga over til vidare sakshandsaming i Statens vegvesen. Det ligg no i brev av 06.05.14 føre svar frå Statens vegvesen (sjå vedlegg).

Fylkesrådmannen viser til svara frå Statens vegvesen og har elles ikkje nokon merknader.



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Pb. 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalnsnr:
Kaisa Tonheim Banne - 55516273

Vår referanse:
2014/030790-002

Dykkar referanse:
2014/13073-1

Vår dato:
06.05.2014

— **Oversendingsforslag i samferdselsutvalet - Feilmeldingsteneste for fylkesvegar - Vidare sakshandsaming i Statens vegvesen**

Statens vegvesen viser til oversendingsforslag i samferdselsutvalet om nettbasert feilmeldingsteneste for fylkesvegar som Alf Helge Greaker (V) sette fram, og oversendingsforslag frå Tom Skauge (Sv) angående initiativ til eit betre system for at lokalkunnskap om flomfare og andre risiko for ulukker kan bli meldt til vegstyresmaktene.

Når det gjelder oversendingsforslaget om ei nettbasert feilmeldingsteneste for fylkesvegar, så er det ofte nyttig å få innspel frå innbyggjarane. Ofte er det trafikkantar som først registrerer nedfall av stein til eksempel. Vi har derimot allereie eit godt fungerande system der folk kan melde om feil på vegnettet både over telefon og internett. Ved å ringe vegtrafikksentralen på telefonnr: **175** kan innbyggjarane døgnet rundt melde direkte til Vegvesenet om feil på vegnettet. Alle meldingar vert loggført og saksbehandla. Vegvesenet ønskjer difor at folk veit om og prioriterer dette telefonnummeret. Det går og an å nytte vegvesenets nettjeneste «kontakt oss» som innbyggjarane enkelt finn på heimesida vår <http://www.vegvesen.no>. Der kan ein skrive inn meldingar og legge ved E-postadresser. Innspel som kjem til Vegvesenet på denne måten vert sakshandsama i kontortida.

Det viktigaste verktøyet Vegvesenet har til å oppdage og rette opp feil er kontraktane for drift og vedlikehald. Entreprenørane skal ha fortløpande kontrollar av vegnettet. Vi tek heile tida eigne stikkprøver for å kontrollere entreprenørane. Alle feil skal oppdagast slik. Kva type feil som er trafikkfarleg og må prioriterast raskt er avklara i kontraktane.

Vegvesenet ønskjer ikkje å lage eit eige system som gjeld for berre Hordaland, slik ein forstår at dette oversendingsforslaget ber om. Dette kan vere forvirrande for innbyggjarane og samtidig meir ressurskrevjande å handtere for Vegvesenet. Vi opplever det systemet vi har som godt nok, og ønskjer å bruke våre ressursar til å følgje dette opp. Dersom Hordaland fylkeskommune likevel opprettar eit nytt system i tillegg, kan vi sjølv sagt ta i mot all informasjon som måtte kome via eit slikt system og saksbehandle dette.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Når det gjelder oversendingsforslag frå Tom Skauge angående initiativ til eit betre system for at lokalkunnskap om flomfare og andre risiko for ulukker kan bli meldt til vegstyresmaktene, så er vi meir usikker på kva som er forventa av svaret vårt. Vi har ingen forslag til korleis eit slikt system skulle være. Vi vil heller vise til NVE sitt ansvarsområde når det gjeld varsling om flomfare. Kommunar har særskilt ansvar for å skaffe lokalkunnskap om risiko for ulukker og flomfare, og skal sikre at arealplanar er forsvarlege i forhold til risiko. Kommunar har og eit stort ansvar for vann og avløp. Vegvesenet sikrar at avløp langs riks- og fylkesvegane er i forsvarleg stand. Entreprenørane skal gjere ekstra førebyggjande arbeid i forkant av flomvarsel, og dei er i særskilt beredskap i periodar med ekstremvær.

Vegvesenet opplever stort sett at vi får gode meldingar om flomfare og risiko for ulukker. Vi analyserer også risiko for flom og ulukker sjølve, og vi har difor god lokalkunnskap om farar knytt til vegnettet. Når flom likevel oppstår, kan ein oftast spore feila som skjer til andre system enn systemet som skal varsle om faren.

Vegavdeling Hordaland
Med helsing



Olav Finne
Avdelingsdirektør



Kaisa Tonheim Banne



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Hordaland Fylkeskommune

30 APR 2014

Likelydende brev

Deres ref

Vår ref

Dato

13/1862

28.04.2014

Kollektivtransporten i distriktene (KID) - tildeling for 2014

Vi viser til fylkeskommunenes søknader om tilskudd fra ordningen Kollektivtransport i distriktene (KID) for 2014.

Samferdselsdepartementet har mottatt søknader fra 15 fylkeskommuner for oppstart eller videreføring av i alt 49 prosjekter til 32 mill. kr. Det er over statsbudsjettet avsatt 17,8 mill. kr inkludert kostnader til erfaringsutveksling. Mange får dermed ikke tilskudd i den størrelsesorden det er søkt om midler til, eller til de prosjektene som er foreslått.

Formålet med ordningen er på kort sikt å stimulere til gjennomføring av tiltak for bedre organisering og samordning av offentlig transport regionalt og i distriktene på tvers av sektorgrenser og/eller forvaltningsnivåer. På lang sikt skal ordningen bidra til gjennomføring av strukturelle kollektivtiltak som bidrar til økt livskvalitet i spredt bebygde områder. KID-ordningen forutsetter en lokal egenandel på minimum 50 pst. I ethvert prosjektregnskap kan de statlige midlene altså ikke overstige 50 pst. av de totale utgiftene.

Tilskuddene for 2014 fordeles i samsvar med vedlagte oversikt. Ubrukte KID-midler tildelt i 2013 kan overføres til 2014 til bruk i samme prosjekt dersom prosjektet var igangsatt innen utgangen av 2013:

- Samferdselsdepartementet godkjenner at Aust-Agder fylkeskommune benytter overførte midler fra 2013 til videreføring av igangsatte prosjekter. Midler til prosjektet Bedre kollektivtilbud i Valle kommunesenter som ikke ble startet opp i 2013 med kr 175.000, tilbakebetales departementet.

- Samferdselsdepartementet godkjenner at Finnmark, Hedmark, Hordaland, Møre og Romsdal, Oppland, Sør-Trøndelag og Telemark fylkeskommuner benytter overførte midler fra 2013 til videreføring av igangsatte prosjekter. Midler avsatt til prosjekter som eventuelt ikke ble startet opp i 2013, tilbakebetales departementet.

Når et KID-prosjekt er ferdig, skal det utarbeides en rapport der oppnådde resultater fra årets gjennomføring fremgår. Dersom prosjektet går over flere år, skal det utarbeides årsrapporter. Dette gjelder uavhengig om det vil bli søkt om midler for det påfølgende år eller ikke.

Rapporten skal inneholde:

- Beskrivelse av prosjektet som fikk støtte, inkl. prosjektregnskap
- Hvorfor tiltaket (ikke) er blitt vellykket
- Hva som regnes å ha overføringsverdi til andre
- En vurdering av om tilsvarende prosjekt kunne blitt gjennomført i egenregi (uten statlig tilskudd).

For mer om innholdet i rapporten, se retningslinjene med søknadsskjema.

Vi understreker at tildelingen for 2014 ikke er noen garanti for senere års tildelinger. Fylkeskommuner som mottar midler i år, bør derfor ha en klar strategi for hvordan langsiktige tiltak eventuelt skal videreføres i fylkeskommunal regi uten ytterligere statlige midler fra KID-ordningen.

Det tas forbehold om at departementet eller Riksrevisjonen får anledning til å kontrollere at midlene nyttes etter forutsetningene.

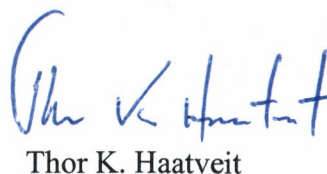
Erfaringsutveksling mellom fylkeskommune er en viktig del av KID-ordningen. Vi oppfordrer derfor alle om å slutte opp om formidlingskonferansen som i år planlegges holdt 23. og 24. september i Kongsberg. Deltakerne i KID-ordningen har om nødvendig anledning til å bruke av tildelte midler for å møte på konferansen.

Vi benytter anledningen til å ønske lykke til med nye og pågående KID-prosjekter.

Med hilsen



Arnfinn Øen (e.f.)



Thor K. Haatveit

Vedlegg

Adresseliste:

Likelydende brev			
Aust-Agder fylkeskommune	Pb 788 Stoa	4809	ARENDAL
Finnmark fylkeskommune	Henry Karlsensplass 1	9815	VADSØ
Hedmark fylkeskommune	Fylkeshuset	2325	HAMAR
✓ Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Seilmakergata 2	7735	STEINKJER
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Postuttak	7004	TRONDHEIM
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	SKIEN
Østfold Fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Buskerud fylkeskommune	Hauges gt. 89	3019	DRAMMEN

TILDELING AV KID-MIDLER FOR 2014

Fylkes- kommune	Prosjekt	Tilskudd kr
Akershus	<ul style="list-style-type: none"> - Bestillingstransport i Aurskog-Høland, Sørum og Fet - Oslorettet fylkesgrensekryssende rushtidslinjer fra kommunene Eidskog (Hedmark), Rømskog (Østfold) og Aurskog-Høland - Bestillingstransport kveld i Ullensaker kommune 	850 000
Buskerud	<ul style="list-style-type: none"> - Planlegging av Geilo knutepunkt i Hol kommune - Utbygging av bestillingstransport i Buskerud 	2 750 000
Finnmark	<ul style="list-style-type: none"> - Etablering av Flexx by i Sør-Varanger - Samordning TT- og bestillingstransport - Pasientreiser til kollektivtransport i Tana kommune - Tilrettelegging av knutepunkt - Innføring av IKT-system for bestillingstransport 	1 400 000
Hedmark	<ul style="list-style-type: none"> - KID Pasient/Helse - KID blir KIDS i fjellregionen - KID Knute 	1 800 000
Hordaland	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotprosjekt nytt ruteopplegg Hardanger og Voss - Samordna ruter i Sund - Samordningsrute i Jondal - Ungdomsruter i Granvin - Ungdomsruter i Masfjorden 	620 000
Møre og Romsdal	<ul style="list-style-type: none"> - Bestillingstransport og samordning Herøy kommune - Bestillingstransport i Aure kommune 	780 000
Nordland	<ul style="list-style-type: none"> - Knutepunkt/linjeomlegging Bodø/Tverrlandet 	480 000
Nord-Trøndelag	<ul style="list-style-type: none"> - Utvikling av servicetransport - Utvikling av tilbringertransport - Samordning av offentlig betalte transporter 	2 370 000

Oppland	<ul style="list-style-type: none"> - Samarbeidsprosjekt Sykehuset Innlandet HF og Oppland fylkeskommune - Mjøsnett - Fylkeskryssende trafikk og lokalruter - Bestillingstransport organisert av transportør - Informasjon, tekniske løsninger - Vågå skystasjon, prosjektering 	850 000
Rogaland	<ul style="list-style-type: none"> - Bestillingsruter i Hå - Bestillingsruter i Gjesdal - Bestillingsruter i Rennevåg - Linje- og bestillingstransport m/knutepunkt i Sola sør - Samordning offentlig transport i Sviland-Høle - Bestillingsruter i Dalane 	900 000
Sør-Trøndelag	- Bestillingstransport i 25 kommuner i Sør-Trøndelag	1 300 000
Telemark	- Samordning buss, bane og ferge i Telemark	1 600 000
Østfold	- Flexx i Østfold	1 500 000
SD	<i>Formidling og evaluering/utvikling</i>	600 000
Sum tilskudd		17 800 000



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

13/1913-

03.04.2014

Utredninger og analyser til ny transportplan

Samferdselsdepartementet har sendt ut retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid i analyse- og strategifasen for neste transportplan. Kopi av retningslinjene er vedlagt.

Analyse- og strategifasen skal belyse viktige problemstillinger som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av et framtidsrettet og samordnet transportsystem. Det framgår av de vedlagte retningslinjene at etatene og Avinor skal ha en god koordinering av arbeidet på regionalt og sentralt nivå. Dette innebærer bl.a. en videreføring av ordningen med representasjon fra fylkesrådmannskollegiet med tale- og forslagsrett i etatene og Avinors styringsgruppe.

Arbeidet i analyse- og strategifasen skal oppsummeres i en rapport som ikke skal overstige 100 sider, inklusive en sammenfattende konklusjon. Rapporten skal være ferdig i løpet av februar 2015.

Med hilsen

Kjell Rosanoff (e.f.)
avdelingsdirektør

Paal Iversen
seniorrådgiver

Vedlegg 1

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Strategi- miljø- og
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler
Paal Iversen
22248174

Adresseliste

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Bergen kommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Fylkesmannen i Aust-Agder
Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Finnmark
Fylkesmannen i Hedmark
Fylkesmannen i Hordaland
Fylkesmannen i Møre og Romsdal
Fylkesmannen i Nordland
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
Fylkesmannen i Oppland
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Rogaland
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
Fylkesmannen i Telemark
Fylkesmannen i Troms
Fylkesmannen i Vest-Agder
Fylkesmannen i Vestfold
Fylkesmannen i Østfold
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune - Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Troms Fylkeskommune
Trondheim kommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold Fylkeskommune
Østfold Fylkeskommune

Fra: postmottak SD (postmottak@sd.dep.no)

Sendt: 04.04.2014 14:22:45

Til: Akershus fylkeskommune; postmottak@aa-f.kommune.no; postmottak@bergen.kommune.no.; postmottak@bfk.no; postmottak@ffk.no; Fylkesmannen i Aust-Agder Postmottak; Fylkesmannen i Buskerud Postmottak; Fylkesmannen i Finnmark Postmottak; Fylkesmannen i Hedmark Postmottak; Fylkesmannen i Hordaland Postmottak; Fylkesmannen i Møre og Romsdal Postmottak; Fylkesmannen i Nordland Postmottak; Fylkesmannen i Nord-Trøndelag Postmottak; Fylkesmannen i Oppland Postmottak; Fylkesmannen i Oslo og Akershus Postmottak; Fylkesmannen i Rogaland Postmottak; Fylkesmannen i Sogn og Fjordane Postmottak; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag Postmottak; Fylkesmannen i Telemark Postmottak; Fylkesmannen i Troms Postmottak; Fylkesmannen i Vest-Agder Postmottak; Fylkesmannen i Vestfold Postmottak; Fylkesmannen i Østfold Postmottak; postmottak@hedmark.org; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak; post@mrfylke.no; Nordland.fylkeskommune@nfk.no; Postmottak@ntfk.no; postmottak@oppland.org; postmottak@oslo.kommune.no; firmapost@rogfk.no; postmottak.sentraladm@sfj.no; postmottak@stfk.no; post@t-fk.no; postmottak@tromsfylke.no; postmottak@trondheim.kommune.no; postmottak@vaf.no; Vestfold fylkeskommune; sentralpost@ostfold-f.kommune.no

Kopi:

Emne: Utredninger og analyser til ny transportplan

Vedlegg: Utredninger og analyser til ny transportplan (L)(1015379).pdf;Retningslinje strategi og analyse 270314.docx (L)(1015173).pdf

Se vedlagte saksdokumenter. Brev m/vedlegg blir kun sendt per e-post.

Med hilsen

Samferdselsdepartementet

Utredninger og analyser til ny transportplan

1. Bakgrunn og formål

Regjeringens politiske plattform av 7. oktober 2013 (Sundvollenerklæringen) utgjør det politiske grunnlaget for analyse- og strategifasen. Regjeringens politiske plattform varsler flere store reformer i transportsektoren. Blant annet heter det at det skal *”fremmes en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring.”* Plattformen varsler også at det skal utarbeides en nasjonal motorvegplan og en nasjonal havnestrategi, og at ansvaret for kollektivtransport kan bli overført fra fylkeskommunene til kommunene.

Videre varsler plattformen en rekke konkrete organisatoriske og strukturelle endringer i transportsektoren som vil få betydning for langtidsplanleggingen. Dette gjelder spesielt punktene om at det skal etableres et utbyggingsselskap for veg, at det skal gjennomføres en større reform av jernbanesektoren og at det skal etableres et infrastrukturfond der avkastningen skal øremerkes bl.a. veg-, jernbane- og kollektivnettet.

Samferdselsdepartementet har nå satt i gang et utviklingsarbeid for de enkelte reformene og hvordan de ulike reformene skal samvirke i et fornyet system. Opplegg og innretning for framtidige nasjonale transportplaner er en del av dette arbeidet. I den forbindelse er det også aktuelt å gjennomgå og eventuelt revidere de transportpolitiske målene, målstrukturen og indikatorene.

Framtidige planer må baseres på et godt faglig grunnlag og oppdatert kunnskap. Arbeidet med transportplanen i etatene og Avinor skal innledes med en analyse- og strategifase. Analyse- og strategifasen skal belyse viktige problemstillinger som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av et framtidsrettet og samordnet transportsystem. Resultatene vil være et viktig grunnlag for det videre arbeidet med transportplanen. I retningslinjene legges det til grunn at det i de ulike analysene skal belyses hva som kreves for å oppnå målet om omstilling til et lavutslippssamfunn innen 2050 der det er relevant.

Etatene og Avinor skal legge til grunn den eksisterende målstrukturen for arbeidet i analyse- og strategifasen.

Samferdselsdepartementet gir med dette retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid i analyse- og strategifasen for neste transportplan. På bakgrunn av de utfordringer som avdekkes i analyse- og strategifasen og det videre arbeidet med innretningen av transportplanleggingen, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake med retningslinjer og prosess for det videre arbeidet. I den forbindelse vil også framleggingstidspunkt og planens tidshorison bli avklart.

2. Pågående arbeid av betydning for analyse- og strategifasen

Som nevnt pågår et omfattende arbeid med de større reformene av transportsektoren. I tillegg er Samferdselsdepartementet i gang med en rekke arbeider og prosesser med relevans for etatens og Avinors utredningsarbeid, som vi gjør kort rede for under. Arbeidene er delvis en oppfølging av Nasjonal transportplan 2014-2023, delvis en oppfølging av regjeringens politiske plattform. Departementet ser ikke behov for å sette i gang nye utredninger på disse områdene, utover de som eventuelt allerede er planlagt, men vi ber etatene og Avinor om å ta i bruk kunnskapen fra gjennomførte og pågående arbeider i analyse- og strategifasen der dette er relevant. Det samme gjelder ny kunnskap fra relevant transportpolitisk forskning.

Byområdene

Transportpolitikk i by vil være et viktig tema også i neste transportplan. Det er særlig innføring av helhetlige bymiljøavtaler og oppfølging av disse som vil bli sentralt. Det gjenstår arbeid før grunnlaget for dette er på plass.

Et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler er lagt fram i NTP 2014-2023.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å konkretisere enkelte sider ved rammeverket. Et endelig rammeverk må foreligge før det kan inngås helhetlige bymiljøavtaler i de aktuelle byområdene. Statens vegvesen er sentral i arbeidet med utvikling og implementering av ordningen. Arbeidet involverer også Jernbaneverket.

For helhetlige bymiljøavtaler skal det ligge til grunn et overordnet mål om at veksten i persontransporten skal foregå med kollektivtransport, på sykkel og til fots. Avtalene skal mål- og resultatstyres. Det er i den forbindelse behov for å videreutvikle statistikkgrunnlaget og modellverktøyet for areal og bytransport i de ni byområdene som omfattes av ordningen. Eksisterende KVU-er må suppleres med faglige vurderinger om hvilke tiltak som er nødvendige for å nå det overordnede målet. Det må også fastsettes et felles minste indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av avtalene. Etatene og Avinor har startet opp arbeidet på disse områdene. Departementet gir derfor ikke ytterligere utredningsoppdrag på dette nå, men understreker at det er viktig at etatene og Avinor holder trykk på og viderefører arbeidet som alt er i gang.

Samferdselsdepartementet viser videre til den pågående KVUen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Her gjøres det analyser og vurderinger som har et langsiktig perspektiv, og utredningen kan bli et viktig grunnlag for prioriteringer i neste langtidsplan. I tillegg til KVUens kjerneoppgave, som er å vurdere kapasitet inn mot og gjennom Oslo, skal utredningen også vurdere framtidig tilbudsutvikling på de ulike banestrekningene rundt Oslo. KVUen er et tverretattlig samarbeidsprosjekt mellom JBV, SVV og Ruter og er planlagt ferdigstilt medio 2015. Samferdselsdepartementet ber etatene og Avinor se hen til det kunnskapsgrunnlaget og de eventuelle vurderinger og konklusjoner som blir tatt fram i KVUen, og å vurdere hvordan KVUens resultater og anbefalinger bør følges opp i det videre planarbeidet.

Utbyggingsstrategi for InterCity

Samferdselsdepartementet ga Jernbaneverket 18. juni 2013 i oppdrag å utarbeide en utbyggingsstrategi for jernbanens IC-strekninger. Strategien skal ta utgangspunkt i milepælene som ble trukket opp i inneværende NTP:

- Halvtimesfrekvens til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg innen utgangen av 2023
- Dobbeltspor til de ovennevnte byene innen utgangen av 2024, og til Sarpsborg innen utgangen av 2026

- Halvtimesfrekvens til Skien og Sarpsborg, og økt kapasitet for godstransport på Dovrebanen og Østfoldbanen innen utgangen av 2026
- Planlegge med sikte på ferdigstilling av hele IC innen 2030.

Etter at oppdraget ble gitt er det i tillegg besluttet at prosjektet Ringeriksbanen skal betraktes som en av IC-strekningene, og følgelig innarbeides i utbyggingsstrategien.

Utbyggingsstrategien er en konkretisering av rekkefølge og framdrift for en rekke prosjekter som er prioritert med oppstart i siste del av planperioden i inneværende NTP og i påfølgende år. Strategien vil dermed være et viktig grunnlag for etatenes og Avinors arbeid med prioritering av prosjekter i kommende langtidsplaner.

Handlingsplan for kollektivtransport

Både Klimaforliket og Nasjonal transportplan varslet at det skulle legges fram en handlingsplan for kollektivtransport i løpet av 2013. For å kunne reflektere den nye regjeringens politikk på kollektivtransportområdet på en god måte, og for å avvente avklaringer om helhetlige bymiljøavtaler der kollektivtransport vil få en viktig rolle, har Samferdselsdepartementet valgt å utsette framleggelsen til 2014. Handlingsplanen vil omhandle kollektivtransport både i og utenfor byområdene.

Nordområdene

Etatene og Avinor la fram omfattende analyser i forbindelse med NTP 2014-2023 og et forslag til en felles transportplan for Barentsområdet ble overlevert til transportministrene i september 2013. Departementet mener på denne bakgrunn at det ikke er behov for nye brede analyser, men at man, i dialog med transportmyndighetene i nabolandene og regionale myndigheter, videreutvikler konkrete analyser, planer og forslag til tiltak i de grensekryssende korridorene som er omtalt i forslag til felles transportplan for Barentsområdet. Dette arbeidet vil danne et faglig grunnlag for kommende transportplan.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap skal være en integrert del av planarbeidet i samferdselssektoren for å ivareta sikkerhet, god framkommelighet og et pålitelig transport- og kommunikasjonsnett. I samarbeid med etater og tilknyttede selskap har Samferdselsdepartementet gjennomført flere analyser og prosjekter på området.

Prosjektet ”Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser for virksomheter i samferdselssektoren – SOROS” kartlegger noen av de viktigste sårbarhetene i departementet, etatene og selskapene, mens SAMROS I og II gir en oversikt over de mest kritiske objektene i sektoren. ”Sårbarhet og beredskap innen godstransport på veg, bane og sjø – SOBGODS”, som er en oppfølging av SAMROS II, ser spesielt på sårbarhetene knyttet til framføring av gods. Rapporten ”Krisescenarioer i samferdselssektoren – KRISIS” gir en oversikt over potensielle krisescenarioer som kan ramme sektoren. Dette er noen av prosjektene og analysene som bidrar til kunnskapsgrunnlaget i samferdselssektoren.

Forebyggende sjøsikkerhet

I regjeringens politiske plattform slås det fast at det skal legges fram en oppdatering av stortingsmeldingen om sjøsikkerhet og oljevern. Det er ni år siden St.meld. nr. 14 (2004 – 2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap* ble lagt fram, og det er derfor behov for å foreta en ny helhetlig gjennomgang av fagfeltet. Etter planen skal meldingen legges fram for Stortinget våren 2016. I forbindelse med meldingsarbeidet har

Samferdselsdepartementet bedt Kystverket om å utarbeide en helhetlig analyse av forebyggende sjøsikkerhet langs norskekysten innen utgangen av 2014. Analysen vil utgjøre et sentralt grunnlag for dimensjonering av den forebyggende sjøsikkerheten og prioritering mellom ulike typer tiltak.

Klimatilpasning

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å ivareta hensynet til klimaet og forventede klimaendringer. Dette følges opp i etatenes og Avinors planlegging gjennom målrettet revidering av håndbøker, retningslinjer og standarder knyttet til vedlikehold av eksisterende - og bygging av ny - transportinfrastruktur basert på ny kunnskap om endret klima.

Prosjektene SAMROS I og II ga forbedret oversikt og oppdatert kunnskap om sårbarhet i transportsektoren. Etatenes FOU-prosjekt "Klima og transport" har gitt etatene mye kunnskap om klimaeffekter og hvordan klima og klimaendringer kan ivaretas i transportsektoren. Prosjektet "Naturfare – infrastruktur, flom og skred" som bl.a. bygger på prosjekt "Klima og transport" som slutføres i 2015 skal gi mer robust infrastruktur og bedre samhandling i naturfarsituasjonen. Avinor har gjennomført et betydelig arbeid om innvirkning på lufthavnene.

Nærskipsfartsstrategi

I nærskipsfartsstrategien er det presentert ulike virkemidler som skal fremme godsoverføring fra veg til sjø. Disse virkemidlene er til vurdering i Samferdselsdepartementet. Den brede godsanalysen er en sentral del av dette arbeidet, i tillegg til annen forskning om sjøtransport og kombinerte transportløsninger.

Havnestrategi

I regjeringens politiske plattform framgår det at det skal utarbeides en nasjonal havnestrategi. Etter planen skal strategiarbeidet være klart i løpet av 2014. Arbeidet må ses i sammenheng med nærskipsfartsstrategien og godsanalysens delutredninger om havn.

Havnestatistikk

Samferdselsdepartementet har tatt initiativ for å heve kvaliteten på statistikkrapporteringen fra norske havner. Grunnlaget for dagens statistikk for innenlandske transportytelser er avgrenset til å gjelde NOR-registrerte skip. Statistikken er av den grunn ikke relevant å bruke som mål på aktivitetsnivået i sjøtransport. Rapporteringen fra norske havner bør brukes som grunnlag for å beregne tall for transportarbeid i tonnkilometer til sjøs, men kvaliteten på de innrapporterte tallene er ikke tilstrekkelig høy. Samferdselsdepartementet har foreslått en felles innsats for å bedre rapporteringen fra norske havner med mål om at dette blir grunnlaget for statistikk for transportytelser fra og med 2014-2015. Det er også relevant å presentere framtidige rapporteringsløsninger som for eksempel SafeSeaNet.

Oppdatering av varestrømmer

Statistisk sentralbyrå er i gang med et forprosjekt for varestrømsundersøkelse på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I varestrømsundersøkelsen samles det inn data for et stort utvalg av varestrømmer med opprinnelse og destinasjon. Dette brukes blant annet for å utarbeide varestrømsmatriser i transportetatens nasjonale godsmodell. Data fra en ny varestrømsundersøkelse kan tidligst være klare til publisering i 2016. I tillegg til å gjennomføre ny varestrømsundersøkelse, er det igangsatt et prosjekt for å forbedre dagens varestrømsmatriser, som er basert på den forrige varestrømsundersøkelsen fra 2008. Gjennom prosjektet vil man foreta en oppdatering av eksisterende varestrømsmatriser med basisår

2012, forbedring av oppblåsningsmetode, samt endring av soneinndeling i de eksisterende varestrømsmatrisene. Dette vil gi mer detaljerte varestrømsmatriser. Resultatene fra dette prosjektet vil kunne benyttes i det kommende langtidsplanarbeidet.

3. Analyser og utredninger

Nasjonal transportplan 2014-2023 er basert på et omfattende utrednings- og analysearbeid. Dette inkluderte en perspektivanalyse der transportbehovet fram mot 2040 ble analysert samt flere tverrsektorielle utredninger. Deler av perspektivanalysen bør oppdateres mens de øvrige analyser og utredninger vil danne utgangspunkt også for neste langtidsplan. I tillegg skal etatene og Avinor utarbeide nye utredninger. Disse blir omtalt nedenfor.

Departementet forutsetter at etatene og Avinor avklarer underveis der det kan synes vanskelig å svare ut deler av oppdraget innen de tidsfrister og begrensninger som ellers gjelder, og at dette tas opp i Samordningsgruppen.

Etatene og Avinor har også ansvar for å komme med egne innspill som kan bidra til et mer effektivt og framtidsrettet transportsystem, og å foreta utredninger som støtter opp om dette. Dette gjelder også problemstillinger som ble utredet til forrige NTP, men hvor etatene og Avinor mener kunnskapsgrunnlaget fremdeles bør forbedres.

Arbeidet i analyse- og strategifasen skal oppsummeres i en rapport som ikke skal overstige 100 sider, inklusive en sammenfattende konklusjon. Oppsummeringsrapporten skal være ferdig i løpet av februar 2015.

Som nevnt innledningsvis er det lagt opp til flere store reformer i transportsektoren, inklusive innretningen av langtidsplanleggingen. Den oppsummerende rapporten må være relevant uavhengig av disse reformene. Alle samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres i tråd med Finansdepartementets retningslinjer, jf også kapittel 5.

3.1 Oppdatert perspektivanalyse

Som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 gjennomførte etatene og Avinor analyser av transportbehovet fram mot 2040. Det ble lagt særlig vekt på følgende drivkrefter og premisser:

- Inntektsutvikling
- Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv
- Befolkningsutvikling
- Klimamålsettingen og utredningen Klimakur
- Sannsynlige endringer innen transportmiddel-, drivstoff- og framdriftsteknologi.

Som grunnlag for neste langtidsplan må det utarbeides en ny analyse av transportbehovet basert på nye anslag for inntektsutvikling og befolkningsutvikling. Tidsperspektivet skal utvides til 2050. Anslag for inntektsutviklingen skal baseres på Perspektivmeldingen 2013 (Meld. St. 12 (2012-2013)). Befolkningsutviklingen skal baseres på SSBs siste befolkningsframskrivninger. Klimaframskrivninger skal i den grad det er mulig baseres på framskrivingene i Klima i Norge 2100, som vil bli publisert første halvdel av 2015. Det bør ikke prioriteres å analysere konsekvenser av de øvrige drivkrefter og premisser (næringsutvikling, klima og teknologi), annet enn hvis det er etablert ny kunnskap som forventes å gi signifikant endrede konklusjoner.

Det må gjøres rede for robustheten og usikkerheten i konklusjonene, sammen med de viktigste forutsetningene og deres betydning. Betydningen av ulike antakelser om befolkningsutvikling bør omtales spesielt. I konklusjonene må det framheves hvilke områder som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av den framtidige transportpolitikken, og hvilken betydning dette vil ha for det videre planarbeidet.

I større grad enn ved utarbeidelsen av NTP 2014-2023 ber vi om at det innledningsvis legges større vekt på det internasjonale perspektivet, internasjonale drivkrefter og hvilke konsekvenser dette sannsynligvis vil få for utformingen av norsk transportpolitikk.

3.2 Godstransport

Departementet ønsker å videreutvikle og effektivisere godstransport og samtidig gjøre den mer sikker og miljøvennlig. Det pågår nå et stort arbeid med en bred godsanalyse, jf. oppdrag til etatene av 12. april 2013. Fristen for dette oppdraget er 1. juli 2015. Relevante resultater fra den brede godsanalysen oppsummeres og innarbeides i oppsummeringsrapporten. Dette gjelder spesielt omtale av:

- Trender og transportstrømmer, herunder betydningen av globalisering for behovet for utbygging av transportinfrastruktur
- Konkurransesflater, overføringspotensial og samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved kombinerte transportløsninger
- Virkemidler for å effektivisere godstransporten, virkemidler for å påvirke transportmiddelfordeling og effekten av disse
- Knutepunkter for godstransport og terminalstrukturen i Oslofjordområdet

Vi ber etatene og Avinor vurdere om/hvordan resultatene fra godsanalysen har særlig betydning for det videre arbeidet med langtidsplanleggingen og at dette tas inn i oppsummeringsrapporten fra analyse- og strategifasen. Det er en utfordring at godsanalysen skal ferdigstilles noe senere enn rapporteringen fra analyse- og strategifasen

Departementet ber om at resultatene fra prosjektet ”Sårbarhet og beredskap innen godstransport på veg, bane og sjø – SOBGODS”, trekkes inn i det videre arbeidet med godstransport.

3.3 Nye utredninger

Transportutvikling og samfunnsøkonomisk effektiv transportavvikling i korridorene

Som et grunnlag for langtidsplanleggingen er det viktig å gjennomføre analyser som gjør oss i stand til å vurdere ressursbruk i ulike områder og på tvers av transportformene for å finne de beste tiltakene for å oppnå de overordnede målene i NTP. Slike analyser omfatter både behov for økt kapasitet i områder med stor trafikk, og mer robust infrastruktur som gir bedre framkommelighet i øvrige områder. Etatene og Avinor bes derfor om å kartlegge hvor man har de viktigste framkommelighetsproblemene i dag, og analysere hvordan dette forventes å utvikles framover.

Videre ber vi etatene og Avinor om å gjennomføre en overordnet og tverrsektoriell analyse av hvordan den ventede transporttettersspørselen i korridorene kan møtes mest mulig samfunnsøkonomisk effektivt. Analysen skal være overordnet og prinsipiell, uten å gå inn i det enkelte investeringsprosjekt, men være grunnlag for senere deler av planarbeidet. Det bør i tilfellet undersøkes hvilke transportformer og hvilken type tiltak som mest mulig effektivt kan

håndtere transportbehovet i korridorene. Både rene innenlandske korridorer og korridorer til utlandet er relevante, samt både person- og godstransport. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet. Det må også framgå hvordan en samfunnsøkonomisk lønnsom innretning av transportpolitikken i korridorene slår ut for de ulike transportpolitiske målene.

Departementet er klar over at en slik analyse på dette stadiet i planprosessen er metodisk utfordrende. Vi ber om at dette ved behov tas opp og drøftes i Samordningsgruppen.

Deltakelse i Miljødirektoratets analyse av lavutslippssamfunnet.

Departementet viser til at Klima- og miljødepartementet i brev av 16.1.2014, og senere utdypning, har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å gjennomføre et utredningsarbeid som blant annet skal inneholde en analyse av lavutslippssamfunnet mot 2050. Det forutsettes at transportetatene og Avinor også i fortsettelsen deltar aktivt i dette arbeidet. Utredningsarbeidet vil på linje med øvrige analyser gi viktig faktagrunnlag inn i NTP-arbeidet.

Arealbruk og transportutvikling.

Det er gjort, og gjøres, en rekke utredninger der arealbrukens virkning på transportsystemet og omvendt vurderes og kvantifiseres. Etatene og Avinor bes om en oppsummering og eventuelt supplerende av eksisterende kunnskap om hvordan arealbruk kan bidra til et effektivt, samordnet og miljøvennlig transportsystem. Man må i denne sammenhengen også analysere virkemidler for å øke andelen av syklende og gående.

Regional utvikling

Bedre transportinfrastruktur øker arbeidsstyrkens pendlingsavstand og kan gjøre det lettere for næringslivet å tiltrekke seg arbeidskraft med riktig kompetanse, både norsk og utenlandsk. Samtidig vil større pendlingsavstander gi mer transport og dermed økt ulykkesrisiko og større miljøkonsekvenser av transport. Departementet ber etatene og Avinor om en overordnet vurdering av hvordan et forsterket fokus på å utvide arbeidsmarkedene bør slå ut i transportpolitikken. I hvilke områder ligger det best til rette for at bedre transportinfrastruktur vil øke mobiliteten i arbeidsmarkedet? I hvilken grad kan en benytte kritiske terskelverdier for hvor stort et arbeidsmarked må være for å tiltrekke seg næringsliv og arbeidsplasser av ulike typer som grunnlag for vurdering av nytte og prioriteringer? Vi ber om at etatene og Avinor i drøftingen av slike spørsmål tar utgangspunkt i tilrådingene fra NOU 2012:16 (Hagen-utvalget).

Analysen skal også inkludere en vurdering av hvordan den grensekryssende transportinfrastrukturen bør utvikles for å styrke integreringen av næringsliv og arbeidsmarked mellom Sverige og Norge, og hvordan luftfarten bør utvikles for å skape et fleksibelt arbeidsmarked internt i Norge og mellom Norge og resten av EØS-området.

Analysen skal være overordnet og tverrsektoriell, og det skal legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet hvor også ikke-prissatte konsekvenser inngår. Dette gjelder bl.a. ikke-prissatte miljøkonsekvenser. De samfunnsøkonomiske analysene må også inkludere vurderinger av gevinstene (prissatte og/eller ikke-prissatte) ved et mer fleksibelt arbeidsmarked. Det må komme tydelig fram hvilke forutsetninger som er lagt til grunn i analysearbeidet og hvilke forutsetninger som er mest kritisk for resultatet.

Næringslivet har behov for både raske og pålitelige transporter til en lav kostnad. Vi ber etatene og Avinor om å vurdere betydningen av god tilgjengelighet mellom regionene for

deres konkurranseevne og næringsutvikling. Vi ber også om en vurdering av pålitelighet i forhold til transporttid og transportkostnad for næringers konkurransekraft og regional utvikling, og om en har tilstrekkelig grunnlag for å vurdere betydningen av pålitelighet.

Globalisering

Globalisering innebærer økende økonomisk integrasjon mellom land. Bak dette ligger det faktorer som teknologisk utvikling med kraftig fallende transportkostnader, reduksjoner i toll og andre hindre mot handel, økt kapitalflyt over landegrensene og utvikling innen IKT. En voksende verdensøkonomi med inntektsvekst globalt og en sterkere internasjonal spesialisering og arbeidsdeling er en sterk drivkraft for økt handel og økt gods- og persontransport. Det er behov for økt kunnskap om hvordan de internasjonale trendene vil påvirke utformingen av norsk transportpolitikk, herunder tiltak for å bedre landets konkurranseevne.

Finansiering av kollektivtransport i by

Det ventes en betydelig befolkningsvekst i de største byområdene i årene framover, og etterspørselen etter transport vil øke. For å håndtere trafikkveksten og samtidig følge opp Klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken må kollektivtilbudet styrkes betraktelig.

Drift av kollektivtransport utenom jernbane er i dag et fylkeskommunalt ansvar, og en kraftig økning i kollektivtilbudet vil medføre at fylkeskommunens utgifter til dette formålet øker.

Vi ber etatene og Avinor utrede forslag til modeller for hvordan organiserings- og finansieringsutfordringene kan løses i de fire største byområdene. Vi ber også etatene og Avinor om å vurdere om dette bør omfatte flere byområder enn de største og i tilfelle hvilke.

Transportsikkerhet

Nullvisjonen vil fortsatt være styrende for sikkerhetsarbeidet innen alle transportformene. Det er i tidligere perspektivanalyser pekt på en rekke utviklingstrekk som vil måtte få betydning for innretting av framtidens sikkerhetsarbeid. Samtidig vil det være en klar tendens til at jo nærmere nullvisjonen vi kommer, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere reduksjon ettersom mange av de mest kostnadseffektive og virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk, og langt på vei utnyttet. På denne bakgrunn bes det om at etatene og Avinor gå gjennom utfordringene på transportsikkerhetsområdet og vurdere mulige endringer i innrettingen av sikkerhetsarbeidet.

Ny teknologi og digitalisering

Med bakgrunn i den raske digitale utviklingen innen ITS (Intelligente Transport Systemer) og digitale løsninger må det skisseres hvordan slike løsninger kan bidra til å oppfylle målene i transportpolitikken og bidra til en modernisering av transportsektoren. Særlig må det redegjøres for hvordan ITS kan bidra til økt sikkerhet og økt framkommelighet. Diskusjonen kan ta utgangspunkt i ITS-direktivet (som særlig gjelder veg og tilknytning til andre transportformer), men må også drøfte de andre nye digitale løsninger for de andre transportsektorene.

Vedlikeholdsetterslepet

Regjeringen har varslet at den vil innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur. Samferdselsdepartementet viser til at etatene og Avinor i sitt planforslag for NTP 2014-2023 la stor vekt på drift og vedlikehold samt fornyelse av infrastrukturen jf. også NTP 2014-2023.

Det er viktig at arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet innrettes på en kostnadseffektiv måte, i den forstand at de tiltakene som gir størst nytte per krone gjennomføres først. Derfor er departementet opptatt av at metodeverktøyet for å beregne nytten av vedlikehold videreutvikles, både som støtte for avveininger mellom ulike tiltak – inklusive avveininger mellom vedlikehold og investeringer – og avveininger mellom tiltak i ulike sektorer.

Etatene og Avinor gis derfor i oppdrag å gjennomgå og sammenlikne definisjoner, begrepsapparat og metoder som benyttes i de ulike sektorer for å anslå vedlikeholdsetterslepet, for å avdekke mangler generelt samt likheter og forskjeller mellom sektorene.

Samferdselsdepartementet ber videre om at grunnlagsmaterialet for vedlikeholdsetterslep på riksveg, som ble utarbeidet i forbindelse med NTP 2014-2023, oppdateres. Departementet legger i utgangspunktet ikke opp til at det skal gjennomføres ny kartlegging, men at oppdatering gjennomføres med grunnlag i tiltak som antas gjennomført ved utgangen av 2017 og kunnskap fra inspeksjoner, registreringer med mer etter at endelig grunnlagsmateriale for NTP 2014-2023 forelå. Dersom det for enkelte temaer (helt eller delvis) anses nødvendig med kvalitetssikring utover oppdateringen, forutsettes det avklart med departementet tidligst mulig. Departementet ber spesielt om status for vedlikeholdsetterslep i tunneler og avvik mot forskriftskrav.

Vi ber også etatene og Avinor om å oppdatere forfallet på fylkesvegnettet. Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet ber om at etatene og Avinor utarbeider et godt grunnlag for beregning av vedlikeholdsbehovet for å nå mål om framkommelighet/driftsstabilitet i jernbanetrafikken og beregningene av etterslep. Om nødvendig kan etatene og Avinor gjøre en fullstendig revisjon av tidligere beregninger av etterslep. Innspillet fra etatene og Avinor om vedlikeholdsetterslep bør utvikles slik at det blir mulig å vurdere hvile konsekvenser ny infrastruktur til erstatning av gammel infrastruktur har for det samlede etterslepet (jf. bl.a. IC og ERTMS).

I diskusjoner om å hente inn vedlikeholdsetterslepet er det viktig å ha en robust referanse for hvilken standard på vedlikehold som skal legges til grunn. Etatene og Avinor bes konkretisere hva som vil være en hensiktsmessig standard og eventuelt forskjeller mellom transportsektorene med hensyn til en slik standard. En hensiktsmessig standard bør fastsettes ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Vi ber etatene og Avinor om en egen vurdering av hvordan behovet for drift og vedlikehold påvirkes av 1) forventet trafikkutvikling, 2) nye anlegg som tas i bruk (økt anleggsmengde) og forventede klimaendringer. Vi ber om at etatene og Avinor vurderer en større grad av korridorinndeling og/eller målretting av vedlikeholdsbehovet og/eller –etterslepet.

Etatene og Avinor bør også vurdere om det er behov for oppdateringer og eventuelt nye beregninger for de øvrige transportsektorene. Resultatene må diskuteres i lys av funnene fra metodegjennomgangen, jf over.

Lufthavnstruktur

Regjeringen har i sin politiske plattform vist til at den der det er hensiktsmessig vil bidra til færre, større og mer konkurransedyktige lufthavner.

Utbyggingen av det som i dag i Avinor kalles lokale lufthavner, ble innledet på siste halvdel av 60-tallet. Av dagens 46 lufthavner i Avinor, er 29 lufthavner en del av denne kategorien. De fleste av disse lufthavnene er kortbaneflyplasser.

De lokale lufthavnene ble i hovedsak bygget ut i en tid med relativt dårlig tilgang til alternative transportmidler innenfor en rimelig reisetid. Videre utbygging av annen transportinfrastruktur, og da først og fremst på vegsektoren, har bidratt til å redusere reisetiden til og fra viktige funksjoner i regionene og mellom nærliggende lufthavner. Forutsetningene for utformingen av lufthavnnettet har derfor endret seg over tid, og Samferdselsdepartementet ser det som nærliggende med en ny vurdering av lufthavnstrukturen sett i lys av det totale transporttilbudet i de ulike regionene. Det har samtidig vist seg å være vanskelig å etablere effektiv konkurranse på flyrutene omfattet av ordningen med statlig kjøp.

Samferdselsdepartementet ber etatene og Avinor om:

- en vurdering av luftfartens rolle og hvilke krav som bør stilles til luftfartstilbudet, herunder kriterier for transportstandard som f. eks trafikkvolum, kostnader og avstander.
- en vurdering av hvordan det kan legges til rette for at luftfarten i størst mulig grad skjer på kommersielle vilkår
- tilrådinger knyttet til den framtidige utformingen av lufthavnnettet, herunder forslag til en konsolidering gjennom en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med faktisk transportbehov, bl.a. i lys av standarden på annen transportinfrastruktur og videreutvikling av gjenværende lufthavner. Prioritering skal gjøres med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk netto nytte.
- beregning av samfunnsøkonomisk netto nytte av forslag til eventuelle endringer i strukturen i lufthavnnettet.
- en vurdering av forholdet til tiltak innen andre transportsektorer.
- en vurdering av konsekvensene for statens kjøp av flyruter av etatenes og Avinors tilrådinger.
- en vurdering av økonomiske konsekvenser for Avinor, staten, passasjerer og flyselskap

I utvelgelsen av lufthavner der det skal gjøres mer inngående analyser, legger departementet til grunn at det tas utgangspunkt i objektive kriterier bl.a. knyttet til transportstandard, tilgjengelighet til nærliggende lufthavner og tilgang til alternativ transport. Etatene og Avinor kan også se til tidligere utredninger og vurderinger der dette er naturlig i utvelgelsen av aktuelle lufthavner.

I vurderingene av de enkelte lufthavnene skal det redegjøres for lufthavnenes tekniske/-operative og markedsmessige utviklingsmuligheter. Vi vil her vise til etatenes og Avinors arbeid som ble foretatt i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etatene og Avinor bes videre om å redegjøre for forventede investeringsbehov og andre forhold ved lufthavner som vurderes aktuelle for nedlegging med tanke på å sikre en økonomisk rasjonell prosess i forbindelse med eventuelle endringer i lufthavnstrukturen.

Samferdselsdepartementet vil vurdere å se utredningen i sammenheng med kommende flyruteanbud og da i første omgang for ruteområdene i Sør-Norge hvor gjeldende kontrakter går ut går ut 31. mars 2016. Departementet ber derfor etatene og Avinor se på hvordan analysene av disse regionene kan innrettes, slik at deler av arbeidet kan være slutført høsten 2014.

Kapasitetsutvikling på de store lufthavnene

Trafikkprognosene for luftfarten viser en betydelig vekst i årene framover noe som vil kunne gi kapasitetsutfordringer ved de store lufthavnene Oslo Lufthavn, Bergen lufthavn, Flesland; Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola.

Departementet ber med bakgrunn i dette etatene og Avinor om å utrede nærmere kapasitetsbegrensingene ved de store lufthavnene sett i lys av forventet trafikkutvikling og transportbehov. Aktuelle vurderingselementer er her kapasitet på rullebane- og terminalsiden, oppstillingsplasser for fly, samt transport til og fra lufthavnene. Kapasitetstilpasningene må vurderes opp mot forventede gevinster og kostnader, lufthavnenes rolle som trafikknutepunkter innenlands og mot utlandet og tiltak innen andre transportsektorer.

Utredningen må omfatte en samfunnsøkonomisk analyse og vurderinger av konsekvenser for staten, Avinor, passasjerer, flyselskaper og samfunnet forøvrig. Klima- og miljøkonsekvenser skal synliggjøres. Utredningen skal involvere berørte parter der dette er naturlig, herunder lufthavner utenfor Avinor.

4. Analyseverktøy og analyseforutsetninger

Samfunnsøkonomiske analyser er et viktig grunnlag for utviklingen av transportsystemet. Slike analyser skal gjøre beslutningstakerne i stand til å velge mellom tiltak på bakgrunn av kunnskap om effekter av ulike ressursbruk. Samfunnsøkonomiske analyser inneholder både effekter målt i kroner, tallfestede virkninger og konsekvenser som kan beskrives, men ikke tallfestes. Utfallet av slike analyser avhenger i stor grad av kvaliteten på informasjonen som ligger til grunn og metodene som er brukt. Det er derfor en viktig og løpende oppgave å videreutvikle det faglige grunnlaget.

Finansdepartementet satte i 2012 ned et utvalg (Hagen-utvalget) for å oppdatere grunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser. Flere av forholdene som utvalget påpekte i sin innstilling i NOU 2012:16 er allerede ivaretatt i analysene som lå til grunn for NTP 2014-2023. I løpet av 2014 skal Finansdepartementet på bakgrunn av utvalgets arbeid komme med et revidert rundskriv for samfunnsøkonomiske analyser. I samband med dette vil Direktoratet for økonomistyring publisere en veileder for slike analyser. Departementet vil komme tilbake til etatene og Avinor når dette foreligger for å vurdere behov for utvikling og oppdatering av veilederne i samferdselssektoren slik at disse er i tråd med rundskriv og veileder.

Noen av forholdene som Hagen-utvalget diskuterte har spesiell relevans for vår sektor og bør drøftes. Dette gjelder særlig i hvilken grad det vil forekomme ringvirkninger/mernytte som følge av transporttiltak, noe som bl.a. er svært relevant i oppdragene kapittel 3.3 om effektiv transportavvikling i korridorer og regional utvikling. Vi ber etatene og Avinor vurdere om det er behov for videreutvikling av metodegrunnlaget og konkretisering av effekter knyttet til

mernytte/ringvirkninger. I tråd med Hagen-utvalget legges det til grunn at eventuelle slike analyser bør gjennomføres som et tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen.

En endring som ble gjennomført i forbindelse med siste NTP er innføring av 40-års analyseperiode for å vurdere slike langsiktige tiltak over en lengre tidsperiode. Imidlertid gir dette enda større utfordringer enn før knyttet til å definere 0-alternativet, spesielt når det gjelder mulighetene til å forutsi hvordan situasjonen ville ha blitt uten tiltaket. Vi ber etatene og Avinor beskrive særlige utfordringer og mulige løsninger knyttet til dette.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Finansdepartementet og Klima- og miljødepartementet satt i gang et omfattende utredningsarbeid for å oppdatere grunnlaget for beregning av de marginale eksterne kostnader som vegtransport påfører samfunnet. Utredningen skal ferdigstilles innen april 2014. Det gjennomføres også et utredningsarbeid for marginale eksterne kostnader for sjøtransport. Vi ber etatene og Avinor vurdere hvorvidt resultatene fra disse undersøkelsene kan og bør føre til at analyseverktøyene revideres/oppdateres.

Samfunnsøkonomiske analyser skal i sterkere grad brukes for å vurdere ressursbruken i transportsektoren. I underlagsmaterialet fra etatene og Avinor bør det derfor framgå tydeligere hvorvidt det er lagt vekt på resultatet av slike analyser og eventuelt hvilke andre hensyn som er vektlagt ved prioriteringer. Årsakene til at anbefalingene fra samfunnsøkonomiske analyser ikke følges kan eksempelvis være at noen effekter ikke er tilstrekkelig dekket i analysen, at det er lagt mer vekt på et forhold enn det som analyseresultatet tilsier eller det kan være andre hensyn, som ringvirkninger eller sammenhengende utbygging. For å få et bedre og mer transparent grunnlag i neste fase av planarbeidet, ber vi etatene og Avinor om å utvikle et opplegg for å presentere mer systematisk hvilke andre hensyn enn beregnede samfunnsøkonomiske effekter det er lagt vekt på ved prioriteringer. Vi ber etatene og Avinor vurdere hvilke hensyn som bør dekkes i en slik systematisering og foreslå hvordan dette kan framstilles.

5. Organisering av planprosessen

Organisering av arbeidet

Arbeidet som nå er i gang med utgangspunkt i regjeringsplattformen, jf. kap 1, vil kunne få konsekvenser for hvordan arbeidet med langtidspaner i transportsektoren vil bli organisert framover. Samferdselsdepartementet tar derfor forbehold om at det kan bli nødvendig å komme tilbake med nye føringer om organisering av arbeidet.

Organisering av arbeidet sentralt

Den formelle kontakten mellom Samferdselsdepartementet og etatene og Avinor i planarbeidet skjer gjennom samordningsgruppen. Gruppen ledes av departementet og består av sentrale medarbeidere i departementet og etatene og Avinor. Gruppens oppgave er å sikre jevnlig rapportering fra etatene og Avinor til departementet, samt drøfte og avklare spesielt viktige problemstillinger.

Planarbeidet i etatene og Avinor er organisert gjennom en styringsgruppe og et programstyre, og gruppene vil som før bli ledet av Statens vegvesen. Det kan i det sentralt organiserte arbeidet i etatene og Avinor være aktuelt å innhente egne innspill fra sentrale bruker- og interesseorganisasjoner og relevante direktorater. Etatene og Avinor bes vurdere hvordan

dette kan gjøres mest mulig effektivt, herunder vurdere oppretting og sammensetning av en referansegruppe.

Styringsgruppen til etatene og Avinor ble gjennom hele planprosessen supplert med en representant fra fylkesrådmannskollegiet. Dette ble gjort for å få en god koordinering av arbeidet på sentralt og regionalt nivå. Samferdselsdepartementet viser til at deltakerne har gode erfaringer med denne organiseringen, og ber om at etatenes og Avinors styringsgruppe for Nasjonal transport fortsatt suppleres med en representant fra fylkesrådmannskollegiet med tale- og forslagsrett.

Også i kommende prosess legges det opp til å avholde møte(r) mellom styringsgruppen til departementet og styringsgruppen til etatene og Avinor for å ta opp viktige problemstillinger og sikre forankring av arbeidet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til tidspunkt for dette.

Organisering av arbeidet regionalt

I arbeidet med NTP 2014-2023 var det etablert regionale kontaktutvalg og kontaktforum. De regionale kontaktutvalgene var en møteplass for regionene og fylkeskommunene, mens kontaktforum var en møteplass for etatenes og Avinors styringsgruppe og representanter for alle fylkeskommunene og de største bykommunene.

Evalueringen av NTP-prosessen viser at det er behov for å videreutvikle organiseringen av arbeidet på regionalt nivå. Vi ber om det i den kommende planprosessen arrangeres regionale møter mellom styringsgruppen til etatene og Avinor og fylkeskommunene og de største bykommunene. De regionale kontaktutvalgene møtes ved behov ettersom etatene og Avinor finner det hensiktsmessig.

Notat

Dato: 06.05.2014
Arkivsak: 2014/54-6
Saksbehandlar: marerik

Til: Samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Indikatorar for heilskapelege bymiljøavtaler - svar på oversending

I møte i samferdselsutvalet 9. april 2014 sette representanten Arild Borgen (FL SV/R) fram følgjande oversending i samband med RS 40/2014:

Arild Borgen stilte spørsmål om kva indikatorar som var teke vekk.

I si tilråding til Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen ikkje fjerna indikatorar, men tilrår ein reduksjon i talet på felles indikatorar.

I si tilråding har Statens vegvesen inkludert følgjande felles indikatorar:

Måлиндikatorar:

- Utvikling i persontransport, målt i
 - Endring i antall køyretøykilometer med personbil i byområdet.
 - Endring i ÅDT for lette køyretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet
 - Endring i transportmiddelfordelinga
 - Endring i antall kollektivreiser (påstigande/reiser)
- Utvikling i klimagassutslepp, målt i
 - CO²-utslepp frå veg (tonn CO² ekvivalentar) i byområdet

Indikatorar for innsatsområda:

- Tilråding om å jobbe vidare med felles indikatorar for oppfølging av følgjande to innsatsområder; arealbruksutvikling og bilrestriktive tiltak. Statens vegvesen vil ta initiativ til eit samarbeid med KS og dei fire største byområda for å utvikle indikatorar til dei to innsatsområda.

I tillegg tilrår Statens vegvesen at det enkelte byområdet bør forplikte seg til å følgje opp/rapportere på utviklinga av andre innsatsområder som inngår i avtalene. Her kan ein ta i bruk mål- og resultatstyringssystem eller evalueringskriterier som er utvikla eller vert utvikla i samband med kvar enkelt bypakke/bymiljøavtale.



**DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Hordaland fylkeskommune

16 MAI 2014

Ifølge liste

Dykkar ref
2014/10571-2

Vår ref
10/342

Dato
15.05.2014

Belønningsordninga - Bergen - Svar på rapportering av resultat frå 2013

Vi viser til mottoken rapportering frå 2013 til avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om tilskot til betre kollektivtransport og mindre bilbruk ("Belønningsordninga") for perioden 2011-2014.

Føremålet med ordninga er å stimulere til betre framkome, miljø og helse i storbyområda ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport, og auke talet på reiser i kollektivtransport på kostnad av reiser med privatbil.

Effektmåla i avtalane er:

- Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auke i avtaleperioden sjølv om folketalet og/eller talet på arbeidsplassar aukar.
- Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser, reduserast med 5 % i 4-årsperioden.

Måla i avtalen er ikkje nådd enno, men trafikken har minka etter at takstane i bomringen auka sommaren 2013. Samferdselsdepartementet legg vekt på at byområdet seier at planane for 2014 i sum, vil føre til ein ytterlegare reduksjon av biltrafikken i 2014. Departementet vil difor snarleg betale ut 162 mill. kroner i tråd med avtalen.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

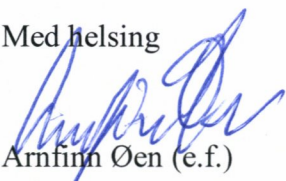
Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904


Kollektivtransport- og
baneavdelinga

Sakshandsamar
Åse Nossun
22248145

Måloppnåinga i inneverande avtale vil leggjast til grunn i vurderinga av ein mogleg søknad om ny belønningsavtale/bymiljøavtale.

Med helsing


Arnfinn Øen (e.f.)
avdelingsdirektør


Åse Nossum
seniorrådgjevar

Kopi til:
Vegdirektoratet

Adresseliste

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN



Notat

Dato: 14.05.2014
Arkivsak: 2014/16371-1
Saksbehandlar: bjomidt

Til:	Samferdselsutvalet Fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmannen

Handlingsprogram 2014 - 2017(23) frå Statens vegvesen - endeleg versjon

Bakgrunn

Fylkestinget gav 10.12.2013, sak 261/13, høyringsuttale til forslaget til «Handlingsprogram 2014 - 2017(23)» frå Statens vegvesen. Handlingsprogrammet er ei konkretisering av Nasjonal transportplan 2014 -2023 og omtalar tiltaka som Statens vegvesen skal gjennomføra i perioden 2014-2017 på riksvegnettet og tiltak knytt til trafikant- og køyretøyområdet. Handlingsprogrammet har hovudfokus på første fireårsperioden av Nasjonal transportplan, men beskriv også planprogrammet for store prosjekt for siste seksårsperioden.

Dei økonomiske rammene i handlingsprogrammet er gjeve i Meld. St. 26 Nasjonal transportplan 2014-2023. For 2014 er statsbudsjettet for 2014 lagt til grunn. For 2015, 2016 og 2017 er det lagt til grunn ei lineær opptrapping av totalramma. Faktisk løyving vert vedteke i samband med dei årlege statsbudsjetta.

Endeleg versjon av handlingsprogrammet ligg føre på:

http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Aktuelt/NTP/Handlingsprogram+2014-2017/_attachment/587949?_ts=1444a0363a0&fast_title=Handlingsprogrammet+2014-2017.pdf

Statens vegvesen om høyringa:

«Fylkeskommunene har uttrykt stor grad av enighet om de foreslåtte prioriteringer innenfor de økonomiske rammene gitt i Meld. St. 26 Nasjonal transportplan 2014-2023.»

Oppfølging av vedtaket i fylkestingsak 261/13

Fylkestinget vedtok 13 pkt. som høyringsuttale til forslaget til handlingsprogram. I tabellen nedanfor er vedtakspunkta sett i høve til Handlingsprogram 2014 – 2017 (2023), endeleg versjon:

Høyringsuttale vedteke i fylkestinget 10.12.2013, sak 91/13	Oppfølging i Handlingsprogram 2014 – 2017 (2023), endeleg versjon
1. Fylkestinget viser til hovudprioriteringane og dei økonomiske rammene som er vedteke for Nasjonal transportplan 2014-2023. Det er store behov for midlar til tiltak på alle riksvegane i	Inga endring i det endelege handlingsprogrammet i høve til høyringsutgåva.

fylket. Tiltak som er ferdigregulerte og som gjev god trafikktryggleik, miljøvenleg transport og god framkome må prioriterast tidlegare i handlingsprogramperioden.	
2. Fylkestinget ber om at Statens vegvesen primært prioriterer utbygging av kollektivinfrastruktur og opprusting av E16, E134 og E39.	Inga endring i det endelege handlingsprogrammet i høve til høyringsutgåva.
3. For å sikra kollektivtrafikken si konkurransekraft må staten i langt større grad bidra med midlar til kollektivinfrastruktur, også for terminalar og haldeplassar som ikkje ligg direkte ved riksvegane, men som funksjonelt er knytte til riksveg – slik som Osøyro, Flatøy, Knarvik og Leirvik.	Inga endring i det endelege handlingsprogrammet i høve til høyringsutgåva.
4. Fylkestinget ber om at det vert prioritert midlar til kollektivfelt Straume-Knarrevik på Rv 555 og til opprusting av haldeplassar langs Rv 555 i Bergen. Ein føresetnad for etableringa av kollektivfeltet må vera at det gjev ei god og varig kollektivtrafikk-løysing i høve til det nye Sotrasambandet.	Det er ikkje prioritert midlar til kollektivfelt Straume – Knarrevik eller til haldeplassar på Rv 555. 5,8 mill.kr. til kollektivfelt Olsvik – Storavatnet er lagt inn i 2015, mot 2014 i høyringsframlegget.
5. Arbeidet med å trafikksikra og skredsikra E16 mellom Arna og Vaksdal må forserast. Fylkestinget ber om at det vert løyvd midlar til skredsikring/utbetring frå post 30.4.2 allereie i 2014 og at heile den naudsynte løyvinga vert løyvd i perioden 2014-2017.	Det er lagt inn løyvingar som i høyringsutkastet – med 12 mill. kr. i 2016 og 14,1 mill.kr. i 2017. Restbehovet etter 2017 er sett til 73 mill.kr., mot 67 mill. kr. i høyringsframlegget.
6. Voss knutepunkt ved E16 er ferdig regulert og siktemålet er byggjstart hausten 2014. Fylkestinget ber om at Statens vegvesen i handlingsprogrammet set av 10 mill. kr i 2014 til Voss knutepunkt.	Det er sett av 1 mill.kr til Voss knutepunkt (terminal) i 2014. Restbehovet er sett opp med 14 mill.kr. etter 2017.
7. Fylkestinget ser det som aktuelt å driva utbygginga av E16 Oppheim - Skulestadmo samstundes med at E16 i Nærøydalen vert skredsikra. Fylkestinget ber om at dette arbeidet får høg prioritet og startar opp i 2018.	Oppstart på dei to prosjekta er lagt til peridoen 2018 – 2023, som i høyringsutkastet.
8. Fylkestinget forventar rask avgjerd om traseval for ferjefri E39 på strekninga Os-Stord innafor strekninga Aksdal-Bergen. I påvente av ferjefri E39 mellom Bergen og Stord må strekningane på E39 mellom fjordkryssingane	Midtre line med kryssing av Bjørnefjorden med bru mellom Tysnes og Os skal leggest til grunn for vidare planlegging. På Stord er det sett av 24,1 mill.kr. til breddeutviding ved Engevik sør i 2015. I høyringsutkastet var desse midlane sett

utbetrast. Det er planlagt ny vegtrase for E39 forbi Leirvik på Stord. Prosjektet vil eventuelt kunna delfinansierast med bompengar gjennom ein Stordpakke, men det er likevel store behov for å sikra statlege løyvingar til dette prosjektet.	av i 2014. Det er starta opp eit arbeid med kommunedelplan Ådland – Heiane – Nordre Tveit. Det er uavklart om det vert ein «Stordpakke».
9. Fylkestinget er nøgd med at det i handlingsprogrammet er prioritert midlar til skredsikring på Rv13 Deildo i perioden 2014-2017 med oppstart seinast i 2015. Fylkestinget ber og om at strekninga Odda-Tyssedal vert prioritert i perioden 2014 -2017 og starta opp i 2015.	Skredsikringa på Rv13 Jøsendal - Odda er prioritert i perioden 2018 – 2023 (som i høyringsframlegget), men no med 440 mill. kr. mot 420 mill.kr. i høyringsutkastet.
10. Knutepunkt Seljestad er eit viktig korrespondansepunkt i høve til Rv13 og E134. Fylkestinget ønskjer at dagens korrespondansepunkt vert flytta frå Seljestad vektstasjon til Kløvet (kryss Rv13 E134) og vert oppgradert med venterom.	Det er sett av 0,5 mill. kr. til knutepunkt Seljestad i 2017, mot 1 mill.kr i høyringsutkastet. Det står ikkje noko i Handlingsprogrammet om flytting til Kløvet.
11. Fylkestinget vil be om at forskottering av Rv7 Buplatået vert refundert i 2014-2017.	Det er lagt opp til refundera forskotteringa frå Hardangerbua AS for Buplatået med 30 mill.kr. i 2015 og 46 mill.kr. i 2016.
12. Prosjektet E-134 Haukelitunellane (miljøtunellar) må planleggjast i 2015 og ferdigstillast i løpet av planperioden.	Haukelitunnelane er lagt inn med startløyving på 650 mill.kr. i perioden 2018 – 2023. Det er 100 mill. mindre enn i høyringsutkastet. Kostnadoverslaget er på 6.5 mrd. kr. – statleg del 5,5 mrd. kr.- og bompengar 1 mrd. kr.
13. Fylkestinget viser til prioritering av konseptvalsutgreiing (KVU) på Rv 7 Hardangervidda i NTP, og føreset at det vert sett av planleggingsmidlar til dette arbeidet i 2014.	Det er sett av 53 mill.kr. til planlegging og grunnverv på Rv7 Hønefoss – Bu og Rv52 Gol – Borlaug. Midlar til KVU på Rv7 Hardangervidda er ikkje omtala/spesifiserte.

Andre endringar

På rute 4a (E39 Stavanger- Ålesund med tilknytningar) er Svegatjørn – Rådal lagt inn med 200 mill. meir av statlege midlar og 200 mindre på anna (bompengar) - 3680/2660 mill.kr. mot 3480/2460 i høyringsframlegget. For E39 Nyborg - Klauaneset er det lagt inn 100 mill.kr. mindre i statlege midlar og uendra på anna - 300/500 mil.kr. mot 400/500. På rute 4a er midlar til tunellsikringstiltak, under utbetringstiltak, redusert frå 153,4 mill.kr. til 123,4 mill.kr. Tunellsikringstiltak, under fornying, er her redusert frå 748,9 mill.kr. til 659,9 mill. kr.

Rv 580 Osbanen, Nestunbrekka – Skjoldvegen, under posten tilrettelegging for gåande og sykkel, er redusert frå 45 mill.kr. til 28 mill.kr. i 2017, medan restbehovet etter 2017 er auka frå 123 mill.kr. til 140 mill.kr. Elles er det ein del mindre endringar i handlingsprogrammet i høve til høyringsframlegget.

Fylkesrådmannen sine merknader

Vegdirektoratet har koordinert høyringsinnspela og prioritert innanfor rammene av nasjonal transportplan.

For riksvegnettet i Hordaland er det berre gjort mindre endringar i det endelege handlingsprogrammet i høve til høringsutgåva. Mykje av endringane er justeringar av kostnadsoverslag og periodisering av midlar meir enn reelle omprioriteringar av prosjekta.

Oppstart og framdrifta av tiltaka er avhengig av godkjent reguleringsplan og at grunnerverv er gjennomført. Eit døme her er E39 Minde – Kronstad gang og sykkelveg - kor det har teke lang tid å få godkjent reguleringsplan og erverva grunn. Dette har gjort at prosjektet er blitt dyrare og forseinka. Meirkostnadene må dekkast ved at andre prosjekt må skyvast ut i tid. Ved utsetjing av eitt prosjekt, kan andre prosjekt starta tidlegare om planane er klare. Eit døme her er E39 undergang ved Grov på Stord, som starta eit år tidlegare enn kva som var ført opp i Handlingsprogrammet

Nokre av vedtakspunkta frå fylkestinget har også rekkevidde utover handlingsprogrammet, som innspel til revideringa av NTP og som ønskelege føringar for statleg politikk i Hordaland.



Notat

Dato: 13. mai 2014
Arkivsak: 2014/16418-1
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Til: Samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Utslepp av NOx ved Bergen hamn - Svar på spørsmål frå Arild Borgen

Bakgrunn

I møtebok frå Samferdselsutvalet 19. mars står det m.a:

Arild Borgen frå felleslista Rødt/SV tok opp fylgjande.

C) Utslepp av NOx frå skip i Bergen hamn

Supplybåtar frå offshorenæringa bidreg sterkt til helseskadeleg luftforureining i Bergen. Kvar båt slepp ut nitrogenoksider tilsvarande 4800 privatbilar. I 2010 blei det slept ut 281,1 tonn nitrogenoksider frå supplybåtar i hamna ifølgje BT. Fylkestinget har i Regional transportplan Hordaland 2013–2024 med vedtak s. 75 vedteke: «Null-visjon for lokal luftforureining: Forureininga skal ikkje overskrida dei lovfesta grenseverdiane.»

Vil administrasjonen leggja fram sak med forslag til tiltak i saka i tråd med føring som Fylkestinget har gjeve?

Skipsanløp i Bergen hamn står for opp mot 10 % av utslippet av NOX i Bergen (CNSS sluttrapport). Forureininga frå hamna har difor betydning for luftkvaliteten i Bergen.

I utkast til Klimaplan for Hordaland som etter planen skal handsamast av fylkestinget i juni 2014 ligg fylgjande tiltak som går på forureiningssituasjonen i Bergen hamn under 5.3.Strategiar for arealbruk og transport.

- *«Innan 2020 etablera landstraumstilkopling som tilbod for offshore fartøy og cruiseskip ved kai i Bergen sentrum.*
- *Innan 2025 etablera landstraumstilkopling for Hurtigruta.*
- *Innføra differensierte hamneavgifter innan 2020.»*

Prosjekt som bidreg til redusert forureining i hamneområde

Fylkeskommunen har leia EU-prosjektet Clean North Sea Shipping (CNSS) som har fokusert på luftforureining frå skip, og korleis forureiningskjelder påverkar luftkvalitet. Vidare har ein sett på korleis bruk av ulike teknologiar og alternativ drivstoff kan redusere forureining frå skip. Prosjektet er nyleg avslutta.

CNSS tilrår to teknologiske løysingar for å redusere utslipp i hamneområda. Det er at skipstrafikken bruker LNG som drivstoffkjelde. Bruk av LNG vil redusere all luftforureining med unntak av CO2. For det andre vil bruk av landstrøm som alternativ til å produsere strøm på skipet gje vesentleg reduksjon av alle utslepp og av støy. Sjå meir om CNSS på <http://cnss.no/>

Ei omlegging til LNG vil bidra positivt til luftforureiningssituasjonen i hamna, sjølv om den ikkje vil fjerne luftforureininga. Nye skip blir som regel bygd med LNG som drivstoffkjelde. Det vil likevel ta lang tid for å leggje om skipsflåta til å bruke andre meir miljøvenlege drivstoffkjelder.

Bergen kommune løyvde 2 mill kr. til landstrøm ved i budsjett for 2014. Bergen og Omland havnevesen lyste i vinter ut ein anbudsførespurnad for etablering av eit landstrømsanlegg. Dei fekk fire tilbod, men ingen av dei klarte å møte BOH sine krav til leveringstid. Avviket vart så vesentleg at BOH forkasta alle fire tilboda.

Etter dette har Bergen og Omland Havnevesen no fått med seg Bergen kommune, GASNOR og BKK som partnerar i eit prosjekt for å lage ein miljøplan for sentrumsnære hamneområder med vekt på luftforureining og klimagassutslepp. Dei vil spesielt sjå på bygging av landstraum og differensierte hamneavgifter. Dette vert ei vidareføring av CNSS-prosjektet lokalt i Bergen. Fylkesrådmannen vil fremje sak til fylkesutvalet i juni om delfinansiering av dette prosjektet med midlar frå Klimaplan for Hordaland.

NotatDato: 28.04.2014
Arkivsak: 2014/15627-3
Saksbehandlar: ingedva

Til: Samferdselsutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Disponering av midlar sett av til innfartsparkering

Det vart i budsjettet for 2014 sett av kr. 10 mill. til innfartsparkeringstiltak. Dette er fylkesrådmannens førebelse rapportering på disponering av midlane, totalt kr. 5.050.000.

- Sunde snøggåtkai, utviding av parkeringsplass
Fylkeskommunalt bidrag kr. 500.000
- Nasjonalt innfartsparkeringsprosjekt i regi av TØI
Hordaland fylkeskommune sin del i prosjektet kr. 750.000
- Konsulentbistand, til utredning av innfartsparkering på Flatøy og Kleppestø
kr. 750.000
- Sykkelparkering og tilrettelegging på fleire kollektivknutepunkt
kr. 2.000.000
- Terminalfasilitetar på Ågotnes terminal
kr. 1.000.000
- Pendlarparkering Tørvikbygd ferjekai
kr. 50.000



Arkivnr: 2014/15115-3
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet	65/14	04.06.2014
Fylkesutvalet		19.06.2014

Utarbeiding av mogleighetsstudium for fylkesvegsamband med tilknytning til E39 Aksdal-Os

Samandrag

Ny E39 Aksdal- Os skal lagast som statleg plan med kryssing av Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os, med vidare kryssing av Langenuen til Stord. Like over sommaren vil Statens Vegvesen venteleg starte opp arbeid med planprogram for strekninga Leirvik-Os. Som eit grunnlag for å vurdere konsekvensar for tverrsamband på fylkesvegnettet og for regional utvikling i området, rår fylkesrådmannen i denne saka til at det vert sett i verk eit arbeid med eit muleighetsstudium for fylkesvegsamband med tilknytning til E39. I første omgang er det viktig å få utgreidd tekniske, økonomiske og miljømessige vurderingar knytt til nye samband og oppgradering av eksisterande tverrsamband på fylkesvegnettet til ny E39 på strekninga Os-Aksdal.

Arbeidet vert lyst ut som eit oppdrag for konsulent. Det skal utførast innan 1. mars 2015, og fylkesrådmannen tek sikte på å leggje fram muleighetstudiet til politisk handsaming før sommaren 2015. Det skal rapporterast under vegs til samferdselsutvalet og fylkesutvalet og til politisk kontaktutval for E39 om status for arbeidet. Samferdselsdirektøren er oppdragsgjevar, og det vert sett ned ei administrativ gruppe til å følgje opp arbeidet der òg Statens Vegvesen og dei aktuelle kommunane vert inviterte til å delta.

Mulighetsstudiet er tenkt som eit fagleg innspel for fleire prosessar i fylkeskommunen frametter. Først og fremst vil den vere eit grunnlag for arbeidet opp mot statleg plan for E39, og bidra til å avklare fylkeskommunen sine interesser i planarbeidet. Muleighetsstudiet vil òg vere eit bidrag til å avklare kva for planar og utgreiingsbehov det vil vere for framtidige fylkesvegar i området. Vidare vil den vere eit viktig premiss for neste rullering av Regional transportplan (RTP) og for neste rullering av Regional planstrategi og for framtidige regionale planar.

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet ber om at det blir sett i gang arbeid med eit mulegheitsstudium for tverrsamband til E39 for strekninga Os-fylkesgrensa mot Rogaland. Denne skal ta føre seg tekniske, økonomiske og miljømessige aspekt ved nye samband og mulege arealbrukskonfliktar. Den skal særleg fokusere på det overordna fylkesvegnettet som blir tverrsamband til ny E39, men òg vurdere konsekvensar for kollektivtilbodet, samt konsekvensar for det øvrige fylkesvegnettet av mulege nærings- og bustadutbygging i området.

Johnny Stiansen
Fung. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 26.05.2014

Bakgrunn

Ny E39 Aksdal- Os med avklaring av trase skal fastleggjast gjennom statleg plan med kryssing av Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os, og vidare kryssing av Langenuen til Stord. Hordaland fylkeskommune bør har ei aktiv rolle i arbeidet med den statlege planen, særleg med tanke på å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39. Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om å få utarbeida eit mulegheitsstudium for fylkesvegsamband med tilknytning til E39 på strekninga Os-Aksdal med tekniske, økonomiske og miljømessige vurderingar.

Statleg planprosess

I juni 2011 la Statens vegvesen fram KVV for strekninga Aksdal- Bergen. Det vart anbefalt å gå vidare med to ulike alternativ, det eine var midtre line med kryssing av Bjørnefjorden mellom Os og Reksteren, det andre var indre line via Fusa og Tysnes. I ei tilleggsutgreiing frå Statens Vegvesen (SSV) i januar 2013 vart det rådd til den midtre lina.

I brev datert 20 desember 2013 vart det teke stilling til trase. I brevet seier Samferdselsdepartementet følgjande:

«På bakgrunn av regjeringens behandling av saken, ber Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet legger til rette for vidare planlegging i saken basert på følgjande premisser:

- *K4C Midtre linje skal legges til grunn for fremtidig E39 mellom Aksdal og Bergen. E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.*
- *Prosjektet skal planlegges etter statlig plan etter plan og bygningsloven (pbl) på det nivå der konkrete traser fastsettes, dvs kommunedelplan. Det tas senere stilling til om det også er behov for statlig plan på neste plannivå (reguleringsplan).*
- *Det blir startet planlegging etter pbl i tråd med dette.*
- *Proessen vidare skal legge til rette for å redusere konflikt og uheldige virkninger for natur og kulturminner. Det legges til grunn en god dialog med lokale myndigheter»*

Trasear for strekningar langs riksvegnettet blir normalt fastsett gjennom arbeid med kommunedelplanar, men for E39 på strekninga Aksdal- Bergen er planansvaret flytta til staten, som vedtek planen.

Det er førebels ikkje lagt fram ein framdriftsplan for prosjektet, men det er grunn til å tru at det minimum vil ta 10-15 år før vegen står ferdig. Anleggsstart kan tidlegast bli i 2018. Utbygginga vil ta minst 5 år. Det vil vere behov for bru både over Bjørnefjorden og over Langenuen, og planarbeidet må ta stilling til lokalisering av desse bruene. I tillegg er ny veg Svegatjørn-Rådal venta å opne i 2020.

SVV har anslått framtidig reisetid Leirvik – Bergen med både ny veg Svegatjørn- Rådal og kryssing av Bjørnefjorden og Langenuen til 51 minuttar.

Etter det vi får opplyst frå Statens Vegvesen, vil det bli oppstart av arbeidet med planprogram like over sommaren 2014 for strekninga Stord-Os. Planprogramarbeidet vil venteleg ta om lag eitt år. Den statlege planen vil innehalde alternative trasear med tekniske og økonomiske vurderingar. Vidare skal det lagast ein KU der konsekvensar for nærmiljø /friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilde og naturressursar for dei ulike traseane vert vurderte.

Stord kommune vedtok oppstart av kommunedelplan for strekninga E39 Heiane–Ådland/Nordre Tveita som er eit kortare strekk på E39 i Stord kommune. Planprogrammet vart på høyring til 9. mai 2014. Sidan arbeidet var godt i gang då vedtaket om statleg plan kom, blir denne strekninga utarbeidd som kommunedelplan. Det kan bli aktuelt å innlemme den i det statlege planarbeidet seinare.

Etter det vi får opplyst frå SV, vurderer dei å opprette ei referansegruppe for arbeidet der fylkeskommunen og kommunane deltek med 1-2 personar kvar.

Statens Vegvesen har òg førespurt Samferdselsdepartementet om å utvide planområdet frå Akسدal til Bokn, begge i Rogaland. SVV vil avvente planarbeidet for strekninga frå Leirvik og sørover mot Akسدal/Bokn, og det er førebels ikkje sett noe tidspunkt for oppstart av dette planarbeidet. Dette arbeidet kan bli inndelt i fleire ulike planprosessar.

Konsekvensar av ny E39 Bergen – Stord

Nytt samband mellom Bergen og Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland. Med ei forventa reisetid på om lag 50 minutt mellom Leirvik og Bergen sentrum og med gode tilkoplingar og vegsamband på fylkesvegnettet til E39, vil store delar av Tysnes, Fitjar, Stord og Austevoll kunne bli eit felles bu- og arbeidsmarknad med Os og Bergen sør. Vi kan sjå på den framtidige strekninga langsetter ny E39 frå Bergen og vidare over Stord, Haugesund og Stavanger (med Rogfast) som ein kjeda bu- og arbeidsmarknadsregion.

Ny E39 vil venteleg bidra til styrkt økonomisk utvikling og vekst i området. Næringslivet vil få reduserte transportkostnader og tilgang til ein større arbeidsmarknad, noko som venteleg vil gjere det meir attraktivt å etablere seg i området. Med tilgang til ein større arbeidsmarknad, vil det òg kunne forventast å vere meir attraktivt for folk å busette seg i området.

Det vil og føre til auka press på areal i delar av Sunnhordland med store arealkonfliktar m.a. mellom utbyggingsønskjer, friluftsliv, naturmangfald og vern av kulturminne. Vidare kan det føre til aukande byspreiing med påfølgjande auka transportbehov.

Det vil vere ei sentral oppgåve for fylkeskommunen i samarbeid med kommunane å leggje til rette for vekst og utvikling i området, samstundes som veksten skal handterast på ei berekraftig måte. Det er òg viktig å leggje til rette for eit godt kollektivtilbod i området.

Sentrale tverrsamband i området

Fylkesrådmannen legg opp til at det blir gjennomført ein mulegheitsstudie med fokus på tverrsamband og påkopplingsløysingar til fylkesvegnettet til ny E39. Studiet bør i hovudsak fokusere på samband på det overordna fylkesvegnettet i området. Det er særleg behov for å vurdere:

- Påkoplingspunkt til E39 for tverrsamband på fylkesvegnettet med sikte på å optimalisere transportmønsteret.
- Behov for opprusting og utbetring av eksisterande fylkesvegnett i området som følgje av framtidige utbyggingsbehov og endra trafikkmønster.
- Vurdere mulegheiter for nye tverrsamband i området.

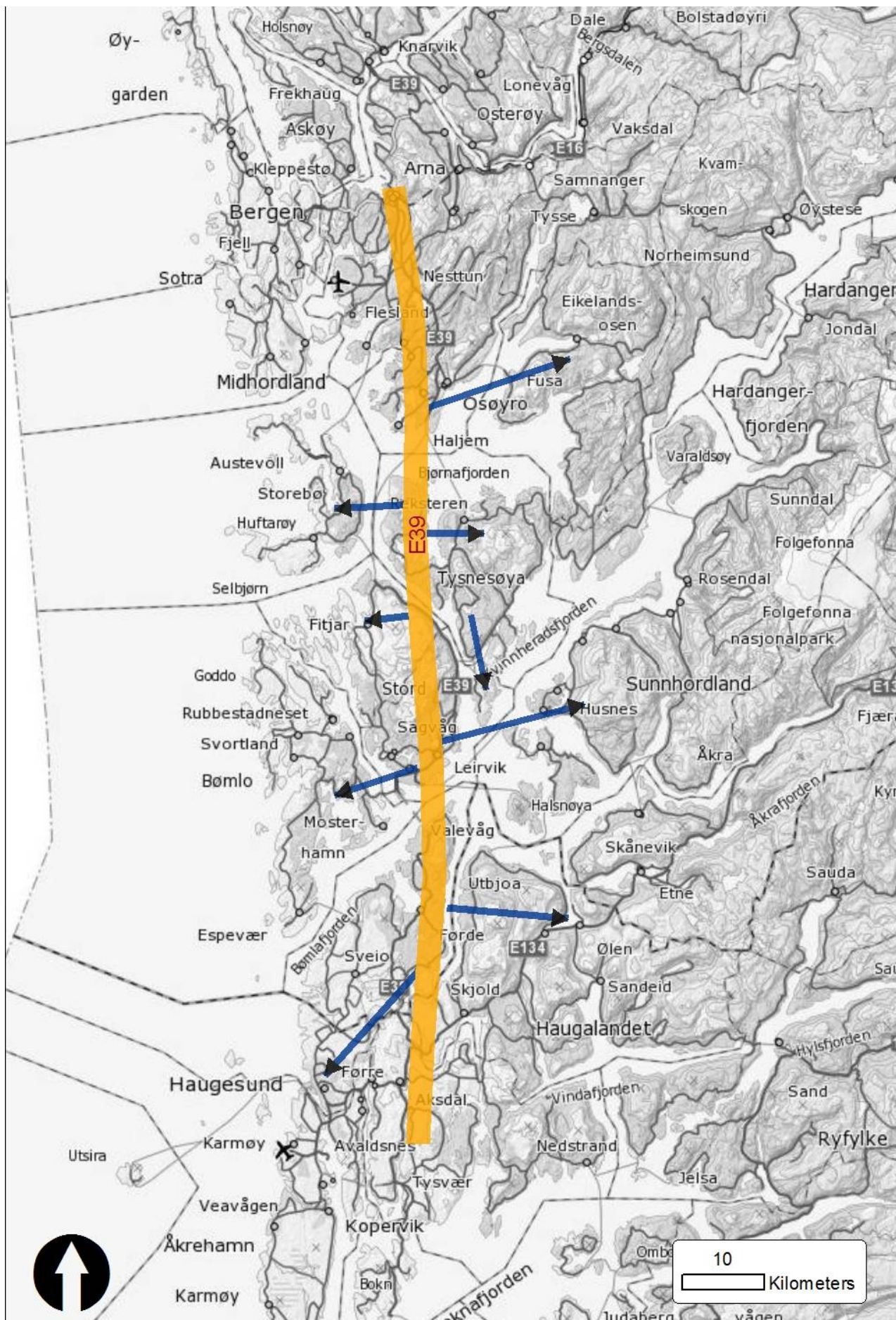
Sjølv om den statlege planen i første omgang omfattar strekninga Leirvik-Os, vil fylkesrådmannen rå til at mulegheitsstudiet omfattar heile strekninga mellom Os og til samband som kryssar fylkesgrensa mot Rogaland. Fylkeskommunen kan med dette vere førebudd til vidareføring av planarbeidet frå Stord mot Akسدal/Bokn.

Samband som bør vurderast, er (sjå kart lenger nede i saka):

- Det kan vere aktuelt med eit nytt tverrsamband for å knyte Fusa nærare saman med E39. Dette sambandet er òg samband mot Kvinnherad og Odda frå Bergen sør, og frå Fusa som samband sørover mot E39. Det må vurderast bru over Samnangerfjorden eller fortsett ferjeløysing mot Bergen sør. Ved eventuell ny trase må ein vurdere kor sambandet skal kome inn på E39. Behovet for eventuell ny trase må sjåast i samanheng med betre kommunikasjon mot Bergen via FV48 og FV7 og eventuell ny Arnatunnell.
- Ny E39 opnar for muleg nytt samband til Austevoll enten via bru eller nytt ferjeleie på Reksteren. Begge desse alternativa bør utgreiast, og aktuell påkoplingspunkt til E39 må vurderast. Det er naturleg å vurdere om det framleis vil vere behov for dei to ferjesambanda som i dag trafikkerer Austevoll.
- Tysnes vil få sitt hovudsamband mot Bergensområdet via E39 over Reksteren, og dette vil erstatte sambandet Halhjem-Våge. Det kan føre til auka trafikk frå E39 og FV49 mot Uggdal og resten av kommunen, og Tysnes vil kunne bli meir attraktivt som nærings- og bustadområde. Utforming av

tverrsambandet mot Uggdal vil vere avhengig av kor bru over Langenuen vert plassert, og konsekvensar for ulike kryssingspunkt for Langenuen må vurderast.

- Fitjar kan bli eit utbyggingsområde som følgje av ny E39, samstundes som konsekvensane for Fitjar m.a. vil vere avhengig av kor bru over Langenuen vert lokalisert, og konsekvensar ved ulike kryssingspunkt må vurderast. Det pågår i dag utbetring av FV545 på Stord vestsida. Nye vegløyningar som kan redusere reiseavstanden frå E39 til Fitjar bør inngå i mulegheitsstudiet.
- Nytt ferjesamband mellom Kvinnherad og Stord har vore utgreidd med alternative ferjeleie på Stord-sida. Det er grunn til å tru at dette sambandet vil få auka betyding ved ny E39, då det vil bli raskare å reise mellom dei sørlege delane av Kvinnherad og Bergen via ny E39 enn via sambandet Årsnes – Gjermundshamn. Det er behov for å vurdere lokalisering av ferjeleie samt tilknytingsveg og kopling til E39 frå ferjeleie på Stord-sida.
- Det er utarbeida ein kommunedelplan for eit mogleg fastlandssamband til Huglo. Dette bør vurderast saman med andre vegløyningar på Tysnes, jf ovanfor. Om bru over Langenuen skal krysse i nærleiken av dagens ferjestrekning Hodnes-Jektavik, kan òg Huglo vere aktuell som ferjeleie for ferje mot Kvinnherad.
- Påkoblingspunkt til E39 til Leirvik og konsekvensar dette vil få for fylkesvegnettet i området vil måtte vurderast. Dette må og sjåast i samanheng med påkoplingspunkt til ferje til Kvinnherad, samt til FV545 mot Fitjar.
- Bømlo har i dag tilknytning til E39 via Trekantsambandet. Gjennom Bømlopakka skjer det ei monaleg utbetring av vegsamband på Bømlo. Mulegheitsstudiet bør vurdere standarden for FV 542 frå Føyne (kryss med E39) og vidare inn i Bømlo.
- FV47 frå Haugesund og Sveio til E39 har i dag varierende standard, og det kan vere grunn til å tru at ny E39 vil kunne gi auka trafikk på denne vegen. Dette må vurderast saman med Rogaland fylkeskommune.
- Det kan vurderast om det er behov for ei eiga samanbinding mellom E39 og E134 austover mot Ølen og Etne ved kryssing av kryssar Ålfjorden, jf tilleggsutgreiing til KVV Akksdal-Bergen. Dette må vurderast saman med Rogaland fylkeskommune.
- Forutan tiltak på det overordna vegnettet, bør mulegheitsstudiet etter fylkesrådmannen si meining òg omfatte om det er behov for utbetring eller eventuelle nye samband på det øvrige fylkesvegnettet. Dette kan vere både grunna potensial for nærings- eller bustadbygging eller andre grunnar til potensiell trafikkauke.



Framlegg til mulegheitsstudium

Nedanfor er det gjort nærare greie for føremål og innhald i mulegheitsstudiet.

Formål

Utarbeide eit muligheitsstudium med framlegg til samband og tilknytningar på fylkesvegnettet til E39 mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland. Denne skal ta føre seg tekniske og økonomiske aspekt ved nye samband, samt arealmessige konsekvensar og mulege arealbrukskonfliktar.

Det vil neppe vere mogleg å realisere alle desse sambanda, men eit mulegheitsstudium vil gi eit grunnlag for å prioritere mellom dei ulike prosjekta.

Innhald

Forhold som bør vurderast er:

- Kartleggje på konseptnivå behov for utbygging og utbetring av eksisterande tverrsamband med påkoplingspunkt, og behov for mulege nye trasear for nye tverrsamband på fylkesvegnettet til ny E39 Os-fylkesgrensa mot Rogaland. Det bør særleg fokuserast på tiltak på det overordna fylkesvegnettet, men det vil og vere behov for å vurdere utbetring eller utbygging av andre samband som ikkje er ein del av det overordna fylkesvegnettet i området, jf ovanfor.
- Mulege tekniske løysingar for m.a. brusamband og tunellar må vurderast. Studiet må klårgjere i kva grad det er muleg med etappevis utbygging.
- Vurdere aktuell utbetningsstandard for strekningane.
- Kalkulere utbyggingskostnadene på konseptnivå for behov for utbetringar og nye samband for dei ulike strekningane som skal utgreiast.
- Estimere forventa trafikkgrunnlag for vegsambanda.
- Utrekning av nytte i form av innspart kjøretid for ulike alternativ.
- På overordna nivå kartleggje konsekvensar for nærmiljø /friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilete og naturressursar for ulike tilknytningar på vegane.
- Kartleggje mulege utbyggingsområde for næring og bustader langsetter mulege trasear for fylkesvegnettet, og vurdere konfliktpotensiale i forhold til miljø og til anna arealbruk.
- Vurdere på korleis ein kan leggje til rette for optimalisering av kollektivtilbodet i området gjennom behov for terminalløysingar mv i tilknytning til E39.
- Potensialet for reduksjonar av klimagassutslepp og konsekvensar for samfunnsberedskap ved dei einskilde tverrsambanda skal og vurderast.

Tidsplan

Anbudsførespurnad vert sendt ut innan sommaren 2014 med sikte på vedtak av oppdraget innan 15. september 2014.

Oppdraget skal utførast innan 1. mars 2015, og fylkesrådmannen tek sikte på å leggje fram mulegheitsstudiet for politisk handsaming før sommaren 2015.

Finansiering

Oppdraget vert dekkja innanfor Samferdselsavdelinga sitt budsjett.

Organisering

Samferdselsdirektøren er oppdragsgjevar, og det vert sett ned ei administrativ gruppe til å følgje opp arbeidet der òg Statens Vegvesen og dei aktuelle kommunane vert inviterte til å delta (kommunane Os, Fusa, Tysnes, Austevoll, Stord, Fitjar, Kvinnherad, Sveio, Etne og Bømlo). Gruppa skal følgje arbeidet til konsulent, og gi innspel til arbeidet med mulegheitsstudiet. Gruppa skal òg vere eit bindeledd mellom konsulent, fylkesadministrasjon og dei respektive kommunane i arbeidet med å planleggje nye samband med tilknytning til E39.

Arbeidet med mulegheitsstudiet har vore lagt fram for Samarbeidsrådet for Sunnhordland i møte 23. mai.

Etter spørsmål i fylkesutvalet, har fylkesordførar stilt seg positiv til å ta initiativ til eit kontaktutval for ny E39. Kontaktutvalet for E39 skal vere eit organ for å avstemme interessene til kommunane, fylkeskommunen,

lokalt næringsliv, samt å vere eit organ for å drive påverknadsarbeid mot samferdselsstyresmaktene, Stortinget og Regjeringa for prioritering av økonomiske rammer til ferjefri E39. Kontaktutvalet skal drøfte innhaldet i mulegheitsstudiet under vegs i prosessen.

Det må vere ein aktivt dialog med det statlege planarbeidet for E39 i løpet av planprosessen.

Fylkesrådmannen si tilråding

Ny E39 vil få store konsekvensar for regional utvikling i Sunnhordland. I første omgang er det særleg behov for å vurdere andre aktuelle tverrsamband for fylkesvegnettet i området, og fylkesrådmannen rår til å gå i gang med eit mulegheitsstudium som skissert i denne saka. Mulegheitsstudiet skal først og fremst vere eit fagleg innspel.

Muligheitsstudiet vil vere viktig for fleire prosessar i fylkeskommunen frametter. Først og fremst vil den vere eit grunnlag for arbeidet opp mot statleg plan for E39, og bidra til å avklare fylkeskommunen sine interesser i planarbeidet. Det er viktig å avklare både tilkoplingspunkt og nye tverrsamband i området for å optimalisere transportsystemet, og få oversyn over trafikkgrunnlag, kostnader og nytteeffekt av tiltak. Vidare bør studiet gi innspel i forhold til kva framtidig utbyggingsmønster i området kan få å seie for transportbehovet i området. Det vil òg vere eit grunnlag for å vurdere kor ny bru bør krysse Langenuen.

Mulegheitsstudiet vil òg vere eit bidrag til å avklare kva for planar og utgreiingsbehov det vil vere for framtidige fylkesvegar i området.

Neste rullering av RTP vil måtte vurdere framtidige tilknytingar til E39 på fylkesvegnettet og ta stilling til prioritering av dei ulike sambanda i den komande perioden som grunnlag for vidare planlegging. RTP vil i tillegg måtte sjå på konsekvensar for infrastruktur innan kollektivtransport, slik som terminalstruktur og ferje- og snøggbåtsamband i området.

Det vil òg vere eit viktig bidrag for avklaring av konsekvensar for regional utvikling og fylkeskommunalt tenestetilbod i området. Regional planstrategi skal ta føre seg utfordringar og utviklingsmoglegheit for fylket, og kva for planar som skal lagast i fylkestingsperioden. Nye samband i Sunnhordland gir store mulegheiter for regional utvikling, samstundes som det òg reiser ein god del arealkonfliktar. Det vil vere behov for å vurdere korleis ein møter dette gjennom regional planlegging og anna politikktutvikling i dei komande åra, og mulegheitsstudiet vil vere eit grunnlag for arbeidet med regional planstrategi og framtidige regionale planar.

Mulegheitsstudiet blir lyst ut som anbudsførespurnad til aktuelle konsulentmiljø.



Arkivnr: 2014/1340-2
Saksbehandlar: Gunhild Raddum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet	66/14	04.06.2014
Fylkesutvalet		19.06.2014

Prosjektet "Spontan samkøyring" og etablering av ein offentleg samkøyringsplattform – vidare finansiering

Samandrag

Prosjektet «Spontan samkøyring» vart initiert av Statens vegvesen (SVV) Region vest i 2007, og har som målsetting å utnytte ledig seter i bil, taxi og buss/bane i Bergensområdet ved bruk av smart-telefon. Prosjektet er forankra i SVV sitt etatsprosjekt «Smartare vegtrafikk med ITS». HFK har delteke administrativt i prosjektet sidan oppstart, og støtta prosjektet økonomisk med 1, 5 mill kr årleg i 2013 og 2014.

Det er i dag fleire kommersielle apper for mobiltelefon som koplar sjåfør og passasjer på ein enkel måte, men kvar for seg vert desse for små til å oppnå ein tilstrekkeleg brukarmasse. Ved å kople saman slike apper, samt taxi med ledig sete og sanntidsinformasjon for buss/bane på ein offentleg portal vil dei reisande enkelt kunne orientere seg om ulike reisealternativ. Det er og viktig at dei appane som ønskjer integrasjon på ein offentleg samkøyringsplattform (OSP) følgjer lovverk knytt til skatt, personløyve og forsikring.

Etter planen skulle samkøyringsplattforma vere ferdigstilt og opna for dei reisande i Bergensområdet i 2014. Prosjektgruppa ser no at det vil verte forseinkingar og at lanseringa først kan finne stad våren 2015. Dette skuldast mellom anna at test, informasjon og marknadsføring har vore meir ressurskrevjande enn først antatt. Underskot i budsjettet for 2013 og ei forseinking av prosjektet medfører eit totalt inntektsbehov på 5,2 mill kr fram til planlagt avslutning i mai 2015. I dialog melom SVV Region vest, Vegdirektoratet og HFK har ein kome fram til ein fordeling av utgiftene. HFK er i den samanheng bedt om å støtte prosjektet med 1,5 mill kr. Fylkesrådmannen rår til å vidare drift av prosjektet «Spontan samkøyring» og at beløpet blir innarbeid i komande framlegg til fylkesbudsjettet.

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet vedtek å støtte ein vidareføring av prosjektet «Spontan samkøyring» med 1,5 mill kr. Dekning for utgiftene vert å kome attende til i 2015-budsjettet.

Johnny Stiansen
Konstituert fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 22.05.2014

Innleiing

Ein vanleg kvardagsmorgon i Bergensområdet er det kring 500 000 ledige bilseter på vegane, og eit passasjerbelegg på berre 0,15 personer i sete ved sida av sjåføren. Dette er ein stor ressurs som kan utnyttast betre. Smarttelefonen gjer det enkelt å kople saman sjåfør og passasjer for å auke passasjertalet i bilane. Utfordringa er å få på plass gode incentivordningar og endre dei reisande sine haldningar til det å køyre saman med nokon ein kanskje ikkje kjenner.

Prosjektet «Spontan samkjøring» starta opp i 2007 på initiativ frå SVV Region Vest. Prosjektet inngår i SVV sitt etatsprogram «ITS på veg mot 2010». Målet er å utnytte eksisterande transportinfrastruktur ved å bruke tilgjengeleg dataverktøy på ein smartare måte. I dette ligg satsing på forskning og utvikling der målet er å prøve ut nye løysingar og system som kjem trafikantane til gode. «Spontan samkjøring» inngår i dette arbeidet og har mottatt støtte frå Transnova og Innovasjon Norge.

Heilt frå starten har HFK delteke administrativt i prosjektet. Politiske organ i HFK har vore orientert om prosjektet ved fleire høve, og i 2012 gjekk fylkeskommunen inn for å støtte prosjektet i 2013 og 2014 med 1,5 mill kr årleg. I tillegg bidreg HFK med eit halvt årsverk. (sjå vedlegg 1). Bergen kommune deltek også med delar av eit årsverk. Meirkostnadar og forseinka framdrift har skapt utfordringar med tanke på vidare finansiering for å sikre slutføring av prosjektet og lansering av ein samla **offentleg samkjøringsplattform** (SOP) for trafikantane. Fylkesrådmannen legg difor med dette fram sak om vidare finansiering av prosjektet «Spontan samkjøring».

Nærare om prosjektet

Målsetting:

Hovudmålsettinga er å utnytte ledig sete-kapasitet i rush-trafikken og bidra til reduksjon av køane. Ved å utvikle ein offentlig samkjøringsplattform som koplar saman ulike samkjøringsløysingar kan brukarane få informasjon om tilgjengeleg seteplass i privatbil og drosje, samt sanntidsinformasjon for buss/bane. Prosjektet skal på sikt kunne nyttast i distrikta for å gje eit betre reisetilbod. Dette vil særleg vere viktig for dei utan tilgang på bil.

Kort om kommersielle samkjøringsappar og OSPén:

I dag finst det fleire kommersielle appar for samkjøring med smarttelefon som koplar passasjer og sjåfør. Til dømes vert irske Carma nytta blant 9 større bedrifter på Kokstad/Sandsli med totalt 7000 tilsette. Carma har flest brukarar og gjennomførte turar i Bergen (kring 100 i veka). Tyske Flinc ynskjer også å byggje seg opp i Bergen, men har så langt få brukarar. For å vere sikra ein app tilpassa norske forhold og som enkelt kan endrast har Triona utvikla HentMeg med støtte frå mellom anna Transnova og Innovasjon Norge. I dag er HentMeg einaste samkjørings-app på OSPén. Det vert lagt opp til å koplare på andre apper for samkjøring med privatbil.

Erfaringar viser at den einskilde app har for få brukarar, og ikkje oppnår ein tilstrekkeleg brukarmasse. Ved å samle fleire appar på ein plattform kan brukarar av ein app få tilbod om tur i eit anna system dersom den første nytta appen ikkje gav resultat. I tillegg skal dei reisande kunne få opp informasjon om ledig sete i drosje eller sanntidsinformasjon for buss/bane. Prosjektleiinga har dialog med Skyss og Norgestaxi for å kople også deira tilbod til OSPén.

Organisering, ansvar og finansiering:

Prosjektet «Spontan samkjøring» er leia av SVV Region vest som og er eigar av prosjektet. I tillegg deltek Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, it-selskapet Triona AS og ITS Norge i gruppa. Prosjektet «Spontan samkjøring» kan delast i tre ansvarsområder som spelar saman, men som har ulik forankring og finansiering.

Dei viktigaste oppgåve	Ansvar	Finansiering
Utvikling av OSPén (prosjektgruppa i Bergen spelar inn behov)	Vegdirektoratet hovud-ansvarleg.	Vegdirektoratet, Innovasjon Norge og Triona
Test av OSP og HentMeg. Marknadsføring, informasjon, utvikle nettsider mm	Prosjektgruppa i Bergen	Vegdirektoratet, SVV Region Vest, HFK, Transnova og Triona
Test av samkøyring på Kokstad/Sandsli	ITS Norge	Transnova, ITS Norge, Triona og bedriftene

Frå 2007 og fram til i dag har prosjektet kosta kring 48 mill kr, fordelt på 19.5 mill kr i eigeninnsats og 28.5 mill kr i overføringar. Kostnadene fordelar seg slik på dei ulike partane og dei viktigaste oppgåvene:

		Oppgåve
SVV Region Vest og Vegdirektoratet 6+7	13. mill kr	Prosjektgruppa sin oppgåver inkl. utvikling av HentMeg og OSP
HFK	3 mill kr	Prosjektgruppa sin oppgåver
Triona AS	6 mill kr	Utvikling av HentMeg og OSP
Innovasjon Norge	2 mill kr	Utvikling OSP
Transnova	3.5 mill kr	Test Kokstad/Sandsli, SVV Fyllingsdalen og Norgestaxi.
ITS Norge	1 mill kr	Test på Kokstad/Sandsli
TOTALT	28.5 mill kr	

I eit kostnadsoverslag laga i 2007 rekna ein med ei totalramme på ca 50 mill.kr. Seinare har ein sett at nokre element i opprinneleg budsjett har vorte mindre og andre større, samstundes som prosjektet har teke meir tid enn rekna med.

Vegen vidare:

Utviklinga av ein felles OSP skulle etter planen vere ferdig av løpet av 2014. Sjølve plattformen er klar, men koplinga med taxi og buss/bane er enno ikkje klar til testing. Samstundes blir det arbeidd med mellom anna ei enkel betalingsløyseing på mobiltelefon til bruk ved samkøyring. Denne vil vere klar om kort tid. I tillegg viser erfaringar at det er naudsynt å jobbe vidare med ulike incentiv-ordningar, som til dømes fordelar i samband med parkering og bomplasseringar, samt etablering av sambruksfelt.

Det er svært viktig at samkøyrings-løysingane som fins, og som blir knytt til OSPén ikkje kjem i konflikt gjeldande med gjeldande lover og reglar knytt til:

- a) skatt
- b) forsikring
- c) løyve om persontransport

Dette vert tatt opp med sentrale styresmakter via Vegdirektoratet.

Prosjektgruppa har hatt stort fokus på tryggleik ved samkøyring mellom ukjente, og god dialog med Datatilsynet når det gjeld personvern. Informasjon om både passasjer og sjåfør skal vere tilgjengelig i systemet ei bestemt tid etter at turen er avslutta.

Erfaringer

Som nemnt har 9 bedrifter på Kokstad/Sandsli testa samkøyring, og nærleiken til det lengste 2+ felt i landet er å rekne som eit viktig incentiv. Kring 1200 personer har registrert seg i appen Carma sidan oppstart for

vel tre år sidan. I 2013 vart det utført 5265 samkøyringsturar. Prosjektet sin eigen app HentMeg har kring 900 innmeldte brukarar etter oppstart for vel 1, 5 år sida, men talet på gjennomførte turar er så langt lågt. HentMeg har vore testa ut mellom anna ved SVV Region vest i sitt kontor i Fyllingsdalen. Her er det og etablert 5 eigne parkeringsplassar for samkøyrarar. Både på Kokstad/Sandsli og i Fyllingsdalen er det tilgang på gratis parkeringsplassar.

Erfaringane så langt er viktig å ha med seg i det vidare arbeidet med utviklinga av ein felles OSP. Kampanjar og konkurransar var vist seg å vere viktige påminningar om samkøyring som eit reisealternativ. Til dømes var det stor auke i talet på gjennomførte turar da BT køyrde sin PUST-kampanje i 2013. I tillegg spelar «ambassadørar» på dei einskilde arbeidsplass ein viktig rolle for marknadsføringa av samkøyring. Samstundes er det behov for ein meir overordna marknadsføring, samt gjere det meir attraktivt å samkøyre ved å knytte ulike goder til ordninga. Prosjektgruppa vil difor i det vidare arbeidet fokusere på ulike ordningar og incentiv som gir fordelar for dei som er fleire i bilen. Det er og behov for at samkøyring som eit satsingsområde får ei sterkare forankring i leiinga på dei ulike arbeidsplassane.

Det har vore brei interesse for prosjektet i både inn- og utand, og prosjektgruppa har jamleg hatt møter og dialog med dei som har tatt kontakt. Til dømes var det svenske Trafikkverket to dagar i april i Bergen for ein felles «work-shop» med tanke på lansering av ein samkøyringsportal i Sverige. Interesse frå andre større byar viser eit stort behov for å effektivisere trafikken og redusere kø-problem. I teorien er det enkelt å auke passasjeretalet i bilane. Teknologien byr ikkje på store utfordringar og det er godt med plass i bilane. I realiteten har det likevel ikkje vore så enkelt å endre folk sine haldningar og reisevanar. Den ledige kapasiteten i bilane har og i liten grad vore tema i den offentlege debatten kring rush-problematikken. Samkøyring som ei løysing for å redusere bilbruk blir heller ikkje tillagt stor vekt i nasjonale føringar. Samstundes er det viktig å jobbe vidare med ulike incentivordningar som gjer det meir attraktivt å samkøyre. I samband med opning av nytt sambruksfelt i Fjøsangerveien vil marknadsføring av verktøy som muliggjer samkøyring vere av stor verdi for trafikantane.

Som nemnt var planen å lansere OSPén i Bergensområdet som den fyrste fullskalaløysinga i Noreg ved slutten av 2014. Prosjektgruppa ser no at dette ikkje kan skje før våren 2015. Samstundes har kostnadane auka ein del, og det skuldast fleire forhold:

- Samkøyringsprosjektet er eit nyvinningsprosjekt som ein heller ikkje internasjonalt har erfaring med. Difor er det ekstra vanskeleg å være sikker på totale kostnader og tidsforbruk på førehand.
- Tilgangen på eigne ressursar i SVV Region vest, Bergen kommune og HFK har vore mindre enn først rekna med.
- Testinga av samkøyring har kravd meir tid og ressursar enn rekna med.

Interessa kring samkøyring er no stigande. Andre by-område viser interesse i å vera med vidare, som til dømes Oslo/Akershus, Trondheim og Tønsberg. Det ligg likevel fast at fullskalaløysing skal prøvast først ut i Bergensområdet, og at erfaring frå dette prosjektet skal kunne nyttast ved ei seinare utviding til ei nasjonal løysing for både by-område og landdistrikt, der kollekt tilbodet ofte er dårlegare enn i tettbygde strom.

Ny heimeside for prosjektet vert tatt i bruk om kort tid: www.2pluss.info

Økonomisk ramme for prosjektet framover:

For 2014 er det budsjettert med følgjande utgiftsposter:

Oppgåve	Involverte	Utgift (Mill kr.)
Teknologiutvikling	Triona, ITS Norge og andre	1.75
Test av OSP og HentMeg	Konsulentar, prosjektmedarbeidarar og andre	1.45
Reiser og konferansar		0.1

Informasjon og kampanjeutstyr		0,2
TOTALT		3,5

I tillegg kjem eigeninnsatsen frå SVV Region Vest, HFK og Bergen kommune, og dette utgjer omlag 3 årsverk totalt.

Inntekter for 2014 er 1.5 mill.kr frå HFK og 2 mill.kr frå SVV Region Vest. Eit underskot i 2013 saman med arbeidet så langt i 2014, gjer at prosjektet ved utgongen av april hadde om lag 1.8 mill.kr att av totalbudsjettet for 2014. Med tanke på fullføring i mai 2015, reknar prosjektgruppa med at det trengs 5,2 mill.kr. i tillegg til dei 1, 8 mill kr som er igjen av årets midlar.

Desse ekstrakostnadene er tenkt fordelt slik:

Statens vegvesen Region vest som i 2013 og 2014	2.0 mill.kr.
HFK som i 2013 og 2014:	1.5 mill.kr
Vegdirektoratet:	1,7 mill.kr
Totalt:	5.2 mill.kr.

Fordelinga av utgiftene er drøfta med både Vegdirektoratet og Region vest.

Fylkesrådmannen sine merknader

Talet på reiser i Bergensområdet vil auke i åra som kjem. Så langt ligg ein over berekna folketalsvekst på 100 000 i perioden 2010 – 2030, og det tyder på ein vekst i persontransporten på omlag 40% i perioden. I fleire samanhengar er det uttalt at veksten skal takast med kollektivsatsing, sykkel og gange. I tillegg bør det vurderast om privatbilane kan ta noko av veksten. Kostnaden ved ei slik satsing er relativt liten. Erfaringar tilseier at rush-trafikken i Bergen har ein akseptabel flyt med kring 8-10 % reduksjon i biltrafikken, slik det er i til dømes i vinterferien. Det vil sei at om alle sjåførar som køyrer åleine let bilen stå to dagar i månaden vil dette vere merkbar i rush-trafikken. Fylkesrådmannen vurderer difor samkøyring som et aktuelt supplement for trafikkavviklinga i Bergensområdet.

Tilbod om skyss i sosiale mediar og på ulike nettstader for organisert haiking er ikkje noko nytt, og mykje av denne praksisen er i gråsona for kva som er lovleg. Appén Haxi er eit døme på ei løysing som opnar for pirat-taxi, og som skapar frustrasjon i taxi-næringa. Facebook blir og nytta til organisering av såkalla «kompiskøyring», men ofte med betaling til sjåføren som ein del av avtala. Det å etablere ein offentleg samkøyringsportal meiner fylkesrådmannen kan vere ein viktig motvekt til dei løysingane som opererer på kanten av lovverket. For å kunne vere med på ein felles plattform må den einskilde samkøyringsapp fungere slik at den oppfyller dei krava som er sett av offentlege styresmakter. Det er lagt opp til betalingsattsar tilsvarande busstakst. Sjåførane skal ikkje tene pengar på å ta med passasjerar, men få ei lita godtgjering for utgifter. I OSPén vil og taxi-næringa ha moglegheit til å vere med og tilby ledig sete i drosja. Dette vil særleg vere eit aktuelt tilbod for reiser til/frå flyplassen og andre større reisedestinasjonar.

Hovudmålgruppa for ein felles OSP er arbeidsreiser i rush-tida med kø- og kapasitetsutfordringar på vegnettet. Då er løysinga færre bilar på vegane, og difor er målet å få fleire til å gå frå å vere sjåfør til å bli passasjer når det passar. I tillegg kan større arbeidsplasser tene på å redusere talet på parkeringsplassar og i staden etablere 2+- plasser. Å leggje til rette for 2+ -parkering i offentlege parkeringshus kan og vere ei løysing som kan vurderast.

Fylkesrådmannen ser at betre utnytting av passasjerseta vil vere eit viktig supplement i arbeidet med å redusere biltrafikken. Samstundes viser erfaringar at holdningsendring er ressurs- og tidkrevjande. Det må informerast betre om ordninga og haldast kampanjar for å rekruttere nye brukarar og halde på dei dei som har registrert seg. Bortsett frå samkøyringsfelt er det i dag ingen incentiv-ordningar for dei som er fleire i bilen. Fylkesrådmannen minner om at Vegdirektoratet har godkjent eit prøveprosjekt med 2+ felt på ei avgrensa strekning av E39 Fjøsangervegen. Opninga av dette feltet bør nyttast til ein kampanje med ei

sterk oppmoding til at folk samkøyrer og i den samanheng informere om verktøyet som er tilgjengeleg for å kople passasjer og sjåfør.

Fylkesrådmannen vurderer det som viktig å vidareføre arbeidet med å effektivisere trafikkavviklinga i Bergensområdet og vil difor rå til å gå vidare med samkøyring som eit tiltak. Fylkesrådmannen legg difor opp til å delfinansiere prosjektet Spontan samkøyring med kr 1,5 mill kr i 2015. Beløpet vil bli innarbeid i komande framlegg til fylkesbudsjettet for 2015.

Fylkesutvalet **21.06.12**

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

VEDTAK

Fylkesutvalet tek saka «Prosjektet «Spontan samkjøring» – fylkeskommunal stønad og medverknad» til orientering.



Samferdselsavdelinga

Arkivsak 201002832-35
Arkivnr. 800
Saksh. Midtgård, Bjørn Inge

Saksgang	Møtedato
Samferdselsutvalet	06.06.2012
Fylkesutvalet	21.06.2012

PROSJEKTET "SPONTAN SAMKJØRING" - FYLKESKOMMUNAL STØNAD OG MEDVERKNAD

HFK har delteke administrativt i prosjektet "Spontan samkjøring" sidan 2007 og prosjektet er ved fleire høve blitt orientert om og handsama i politiske organ i HFK. I 2011/2012 har det vore fleire møte mellom prosjektleiinga i Statens vegvesen, Vegdirektoratet, fylkeskommunen mfl. for å avklara status og eventuell vidare framdrift for prosjektet spontan samkjøring. Prosjektet har frå oppstarten slite med manglande finansiering og organisatorisk forankring i Statens vegvesen. Men Vegdirektoratet har no teke ansvar for å vidareføra prosjektet "Spontan samkjøring" i Bergensområdet, føresett at både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune medverkar med eigne ressursar og deltaking i finansieringa. Prosjektet vil bli forankra i etatsprosjektet "Smartere vegtrafikk med ITS".

Fylkesrådmannen har i brev frå 16. mai 2012 til Statens vegvesen Region vest orientert om at han legg opp til å stø prosjektet spontan samkjøring med 1,5 mill.kr. i 2013 og 1,5 mill. kr. i 2014. Beløpa vil bli innarbeida i dei komande framlegga til fylkesbudsjett. I tillegg vil HFK medverka med administrative ressursar slik som før. Fylkesrådmannen ber om at fylkesutvalet tek saka til orientering.

FORSLAG TIL INNSTILLING

Fylkesutvalet tek saka "Prosjektet "spontan samkjøring" – fylkeskommunal stønad og medverknad" til orientering.

Paul M. Nilsen
Fylkesrådmann

Anne Iren Fagerbakke
Samferdselssjef

- Vedlegg: - Brev frå Statens vegvesen datert 2.1.2012
- Brev frå Statens vegvesen datert 24.4 2012
- Brev frå HFK til Statens vegvesen datert 16.5.2012

FYLKESRÅDMANNEN, 22.5.2012:

Bakgrunn

Samferdselsutvalet bad i møt 8. mai 2012 om ei sak om spontan samkjøring og orientering på neste møte. Fylkesrådmannen vil i denne saka orientera om prosjektet og fylkeskommunen sin medverknad i prosjektet.

HFK har delteke administrativt i prosjektet "Spontan samkjøring" sidan 2007 og prosjektet er ved fleire høve blitt orientert om og handsama i politiske organ i HFK. I 2011/2012 har det vore fleire møte mellom prosjektleiinga i Statens vegvesen, Vegdirektoratet, HFK mfl. for å avklara status og eventuell vidare framdrift for prosjektet spontan samkjøring. Prosjektet har frå oppstarten slite med manglande finansiering og organisatorisk forankring i Statens vegvesen. Men Vegdirektoratet har no teke ansvar for å vidareføra prosjektet spontan samkjøring i Bergensområdet, føresett at både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune medverkar med egne ressursar og deltaking i finansieringa (sjå vedlegg 1). Prosjektet vil bli forankra i etatsprosjektet "Smartere vegtrafikk med ITS".

Kort om prosjektet

Prosjektet "Spontan Samkjøring"¹ vil tilby trafikantane ein ny måte å reisa på gjennom spontan samkjøring. Trafikantar vert kobla saman ved bruk av smarttelefonar. Føremålet med prosjektet er å bidra til at veksten i talet på køyretøy i bytrafikken vert redusert ved at fleire reiser saman.

Ein prepilot for personbil/passasjer vart gjennomført frå januar 2011 til september 2011. 9 bedrifter i Kostad/Sandsli området har vore med i prepiloten. I tillegg har tilsette i Statens vegvesen vore med å testa ut denne forma for samkjøring. Statens vegvesen ønskjer å gå vidare til ein andre fase i uttestinga og tek sikte på implementering av ei fullskalaløysing for Bergensområdet i 2014.

Det er laga eit opplegg for å sørga for tryggleiken mellom ukjente som skal samkøyra i framtida. Ein held no på med å sjekka kva ein elles kan koma i konflikt med i høve til lovverk og forskrifter

Økonomisk ramme for prosjektet

Kostnadsramma for prosjektet er på 25 mill. kr., 10 mill.kr. i 2012, 10 mill.kr. i 2013 og 5 mill.kr. i 2014.

Forslag til kostnadsestimat fra prosjektgruppen:

Aktivitet/År	2012	2013	2014	Totalt inkl. Mva
Teknologiutv. OSP, inkl. samord. med prosjekt 2 og 3	4000	4000	2000	10000
Testing av resultater i forhold til OSP, fra alle delprosjekt	3500	3500	1500	8500
Informasjon/markedsføring/hentmeg/div	1500	1500	1000	4000
Prosjektsamarbeid og koordinering av P1, P2 og P3	1000	1000	500	2500
Sum	10000	10000	5000	25000

Prosjektleiinga i "Spontan samkjøring" såg for seg at HFK kunne bidra med omlag 25 % av finansieringa og eigeninnsats.

Politisk handsaming i HFK

Politisk har det ved fleire høve blitt uttrykt velvilje til prosjektet, men det er ikkje er blitt løvd fylkeskommunale midlar til prosjektet. Fylkesutvalet handsama 24.11.2010, sak 243/10, Søknad om delfinansiering av prosjektet "Spontan samkjøring" og gjorde slikt vedtak:

*"1. Fylkesutvalet er positiv til at det vert utvikla mobil- og nettbasert teknologi som kan gjera det lettare å samkøyra, t.d. for bedriftstilsette og i nabolag i byområde.
Fylkesutvalet ser det likevel ikkje som ei fylkeskommunal oppgåve å finansiera slike*

¹ Sjå www.hentmeg.no

nasjonale transport- FoU-prosjekt. Finansieringa bør koma frå Statens vegvesen som eig prosjektet, og gjerne med større tilskot frå deltakande bedrifter og andre moglege finansieringskjelder.

2. Fylkesutvalet går i mot å løyva fylkeskommunal stønad over Bergensprogrammet til finansiering av prosjektet "spontan samkøyring".

3. Fylkesutvalet vil straks gå i dialog med statlege styresmakter, med sikte på å sikra statleg fullfinansiering av prosjektet, då dette er eit prosjekt med nasjonal verdi."

I møtet i samferdselsutvalet 13.4.2011 vart det gjeve ei orientering frå SVV om prosjektet spontan samkøyring. Frå møteboka frå 13.4 2011 går det fram at :

"Frå utvalet si side vart det uttrykt positiv vilje til prosjektet.. Dersom det er trong for midlar i 2011 må dette opp som sak på fylkestinget i juni."

I same møte vart det lagt fram følgjande oversendingsforslag:

"Samferdselsutvalet viser til sak om "Spontan samkøyring" 24.11.2010 der det vert lagt opp til å gå i dialog med statlege styresmakter med sikte på statleg fullfinansiering.

"På spørsmål frå Arne Sortevik har samferdselsministaren i sitt tilsvaer 15.03.2011 vist til at det kan søkjast om å bruka belønningmidlar til prosjektet. Samferdselsutvalet ber difor om å få saka opp på ny."

På bakgrunn av orienteringa frå SVV i samferdselsutvalet 13.4.2011 om prosjektet "Spontan samkøyring" sendte SVV 29.4.2011 ein ny søknad til HFK. Søknaden vart delt ut i møtet i samferdselsutvalet 3.5.2011. Fylkesrådmannen la søknaden fram for fylkesutvalet i melding 134/11 19.5.2011. I meldinga skreiv fylkesrådmannen at han har merka seg at samferdselsutvalet har uttrykt positiv vilje til medfinansiering av prosjektet, men at fylkesrådmannen likevel ikkje kan sjå at det har kome vesentleg nye moment i saka etter handsaminga i fylkesutvelet 24.11.2010, som tilseier at eg vil leggja fram saka på nytt. Det var ingen merknader til meldinga.

"Spontan samkøyring" vart teke opp i fylkestinget 7.6.2011. Fylkestinget gjorde då slikt vedtak:

"Fylkestinget viser til tidlegare sak i fylkesutval og samferdselsutval om etablering av eit samkøyringsprosjekt i Bergensområdet, der det vart lagt opp til nær dialog med statlege styresmakter med sikte på realisering av prosjektet.

Fylkestinget ber om at det no vert tatt initiativ til dialog om evt. oppstart og finansiering."

Samferdselsutvalet bad i møt 8. mai 2012 om ei sak om spontan samkøyring og orientering på neste møte.

Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen viser til brev frå Statens vegvesen frå 24.april 2012 (sjå vedlegg 2), der det vert bede om ei avklaring av fylkeskommunen sin medverknad i prosjektet spontan samkøyring.

Fylkeskommunen har i lengre tid bidratt med administrative ressursar i prosjektet, og politisk er det i fylkeskommunen ved fleire høve uttrykt velvilje for prosjektet spontan samkøyring. Utviklinga av slik mobil- og nettbasert teknologi vil gjera det lettare å samkøyra, t.d. for bedriftstilsette og i nabolag i byområdet, noko som er gunstig i høve til mobilitet og målsetjingar om mindre bilbruk. Det er hittil ikkje blitt løyvd fylkeskommunale midlar til prosjektet, men samferdselsutvalet har uttrykt positiv vilje til medfinansiering av prosjektet (sjå ovanfor). Fylkestinget har i vedtak frå 7. juni 2011 bede om at det vert tatt initiativ til dialog om evt. oppstart og finansiering.

Fylkesrådmannen viser til at førebels kostnadsramme for prosjektet er på 25 mill.kr. Heile 40 % av ramma er sett av til teknologiutvikling. Vegdirektoratet hadde i møte 5.12.2011 stor forståing for at HFK ikkje kunne ta risikoen i høve til teknologiutviklinga i eit slikt nasjonalt Fou prosjekt., Fylkesrådmannen har lagt til grunn at Statens vegvesen må ta risikoen i høve til kostnadsutviklinga og framdrifta i prosjektet.

Fylkesrådmannen har i brev frå 16. mai 2012 til Statens vegvesen Region vest (sjå vedlegg 3) orientert om at han legg opp til å stø prosjektet spontan samkøyring med 1,5 mill.kr. i 2013 og 1,5 mill. kr. i 2014. Beløpa vil bli innarbeida i dei komande framlegga til fylkesbudsjett. I tillegg vil HFK medverka med administrative ressursar slik som før. Fylkesrådmannen ber om at fylkesutvalet tek saka til orientering.



Arkivnr: 2014/16739-1
Saksbehandlar: Rolf Rosenlund

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet	67/14	04.06.2014
Fylkesutvalet		19.06.2014

Rutebanken - felles forvaltning av rutedata og elektronisk billettering.

Samandrag

Interoperabilitetstjenester AS (IO) er eit selskap eigd av NSB, Ruter og fylkeskommunane som forvaltar Håndbok 206 (Elektronisk billettering) og driv med inntektsfordeling på tvers av fylkesgrensene. Hordaland fylkeskommune er ein av fire fylkeskommunar som ikkje er med i selskapet. Hordaland fylkeskommune har av Vegdirektoratet fått tilbod om eit tilskot til systemoppgradering av billetteringssystemet på kr 712.500 mot å gå med i IO. Det er eit arbeid på gong i regi av Vegdirektoratet/Samferdselsdepartementet om å organisera nasjonale rutedata og elektronisk billettering i eitt offentleg eigd selskap. Dette vil sikra ålmenn tilgong til rutedata på ein konkurransenøytral måte. Kostnaden med å gå inn i IO er kr 548.872 i aksjekapital og kr 1.055.539 i årlege driftskostnader. Fylkesrådmannen rår til at fylkeskommunen går inn i selskapet Interoperabilitetstjenester AS.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner at fylkeskommunen går inn i selskapet Interoperabilitetstjenester AS
2. Finansiering av aksjekapital og driftskostnader vert dekkja innafor samferdselsbudsjettet.

Johnny Stiansen
Konst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 22.05.2014

Innleiing

På møte i fylkesutvalet den 29.11.2011 var det framme ei saka om «Felles forvaltning av elektronisk billettering for kollektivtransporten i Noreg.». Essensen i saka var at alle fylkeskommunane i landet var inviterte inn i selskapet Interoperabilitetstjenester AS (IO). Dette selskapet var tidlegare eigd av Ruter (2/3) og NSB (1/3). Intensjonen var at alle fylkeskommunane/fylkeskommunale administrasjonsselskap skulle kjøpa seg inn i dette selskapet som skulle administrera og koordinera eit system for elektronisk billettering for kollektivtransporten i heile landet.

Fylkesutvalet fatta fylgjande vedtak i saka:

«Hordaland fylkeskommune finn på det noverande tidspunkt ikkje å kunna gå inn som medeigar i selskapet Interoperabilitetstjenester AS». I fylkesrådmannen si oppsummering heiter det m.a.

Oppsummert er det mi vurdering at det kan reisast spørsmål ved om modellen med å kjøpa seg inn i IO AS er den beste med sikte på etablering av ei samordna forvaltning på nasjonalt nivå av billetteringssystema. Men det eg legg mest vekt på er at våre ressursar no må setjast inn på å få vårt eige system komplett, m.a. med internett som salskanal av ulike reiseprodukt. På dette grunnlag finn eg ikkje å kunna tilrå kjøp av aksjar i IO AS på noverande tidspunkt.

Spørsmålet om tilslutning til IO er no aktualisert ettersom Vegdirektoratet har tilbydd fylkeskommunen/Skyss kr 712.500 i tilskot til turvande systemoppgradering av billetteringssystemet. Vilkåret for å få tilskotet er at fylkeskommunen går med i IO samarbeidet.

Interoperabilitetstjenester AS (IO)

IO sine primæroppgåver i dag er administrasjon av samordna elektronisk billettering samt å sjå til at krava i Håndbok 206 (elektronisk billettering) vert oppfylt funksjonelt og teknisk. IO har inntektsavrekning som ei av sine kjerneoppgåver og skal koordinera grensekryssande avrekning slik at fylkeskommunane/administrasjonsselskapa/operatørane får betalt for tenestene sine uavhengig av kor kundane har kjøpt eller brukt billetten sin. I tillegg tek IO på seg andre oppgåver som m.a. testing og sertifisering av nye system.

Per d.d. er det 4 fylkeskommunar som ikkje er tilslutta IO,- i tillegg til Hordaland er det Sør- og Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane.

Etablering og organisering av nasjonal rutedatabase og elektronisk billettering.

Vegdirektoratet har ei tid arbeidd med å finna ei tenleg organisering for ein nasjonal rutedatabase. Det er lovfesta ei kunngjeringsplikt for offentlege ruter. Per d.d. er det selskapet Norsk Reiseinformasjon AS (heileigd av Ruter) som forvaltar kunngjeringsplikta. Vegdirektoratet har rådt Samferdselsdepartementet til å organisera tenestene for nasjonal rutedatabase og system for elektronisk billettering i eitt felles aksjeselskap. Forslaget går ut på å etablere dei to tenestene i det eksisterande aksjeselskapet Interoperabilitetstjenester AS (IO), som i dag er eigd av Ruter AS, NSB AS og dei fleste fylkeskommunane. IO vil ved etableringa endra namn til Rutebanken AS.

Rutebanken AS vil ha to underliggjande einingar; *Nasjonale rutedata* og *Elektronisk billettering* (tidlegare IO). Oppgåvene i Nasjonale rutedata vil vera å henta inn, forvalta og formidla nasjonale rutedata. Det vil bli henta inn data frå alle rutetilbod. Desse skal gjerast offentleg tilgjengelege på ein konkurransenøytral måte. Dataene skal vera egna til å støtta elektroniske reisepanleggjarar, billettsystem og andre føremål som kan nyttiggjera seg slike rutedata.

Eininga Elektronisk billettering skal halda fram det arbeidet som i dag er vert utført i IO.

Kostnader ved å gå inn i IO

For å kunna ta del i samarbeidet elektronisk billettering må ein gå inn med aksjekapital i selskapet. Den aksjekapitalen som den einsskille fylkeskommune må gå inn med, er sett ut frå folketalet i fylket. For Hordaland sin del utgjør aksjekapitalen kr 548.872,-. I tillegg kjem det årlege driftskostnader. For 2014 har IO eit budsjett på 18,4 mill kr fordelt på forvaltning og drift. Hordaland fylkeskommune sin del av forvaltningskostnadane er kr 154.686 og driftskostnadane kr 900.853, til saman kr 1.055.539.

Finansiering ved ny organisering

Om finansiering av eininga Nasjonale rutedata og Elektronisk billettering skriv Vegdirektoratet m.a.

I dag er virksomheten knyttet til innsamling, bearbeiding og distribusjon av rutedata delvis finansiert gjennom økonomiske bidrag fra de som leverer dataene (transporttilbyderne) og delvis gjennom støtte fra staten. Dagens ordning med betalingsplikt hos transporttilbyderne mangler hjemmel i lov/forskrift. Vegdirektoratets forslag er at transporttilbyderne ikke lenger skal ha en betalingsplikt som etter gjeldende ordning, men de vil fortsatt ha plikt til å levere rutedata.

I et slikt tilfelle må drift og forvaltning av rutedatabasen finansieres på annen måte. Vegdirektoratet anbefaler at staten bærer kostnaden for etablering og videre drift av rutedatavirksomheten i IO gjennom tilskudd over statsbudsjettet. Staten har det overordnede nasjonale transportansvaret og innen kollektivtransport finansierer staten, ved Samferdselsdepartementet, infrastruktur og drift av jernbane, samt kjøp av persontransporttjenester med tog. Staten tilrettelegger for kollektivtransport på riksvegnettet, og det ytes særskilte tilskudd til den fylkeskommunale kollektivtransporten. Det er derfor naturlig å anse drift av den nasjonale rutedatabasen i hovedsak som en del av statens ansvarsområde, og som ett virkemiddel for å nå regjeringens mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det blir da ikke nødvendig å etablere hjemmelsgrunnlag for å opprettholde dagens ordning hvor transporttilbyderne er pålagt slik betalingsplikt (gjennom lov og forskriftsendring mv), og man slipper en komplisert fordeling av kostnadene på fylkeskommunene, som uansett antakelig vil få dekket dette gjennom økte bevilgninger fra staten.

Når det gjelder billetteringstjenestene, anbefales det at IO/Rutebanken fortsatt skal ta seg betalt for ytelser knyttet til verdiøkende tjenester. Pålagte tjenester bør vurderes finansiert på tilsvarende måte som sammenlignbare tjenester knyttet til rutedata. Fremfor å selge tjenestene til selvkost bør de verdiøkende billetteringstjenestene tilbys på alminnelige markedsvilkår for ikke å komme i konflikt med reglene for statstøtt. Dette innebærer blant annet at det må beregnes et sedvanlig dekningsbidrag på kostnadene. Denne del av selskapets virksomhet må drives for egen regning og risiko. For å unngå kryssubsidiering må det dessuten etableres vannrette skott mot Rutebankens øvrige virksomhet (rutedata).

Ut frå dette kan ein truleg leggja til grunn at kostnadane til Nasjonal rutedatabase vil bli dekkja av Staten, medan fylkeskommunane framleis må betala for dei tenestene ein hentar ut frå Elektronisk billettering. For 2014 er desse på omlag 1,0 mill kr.

Fylkesrådmannen sine kommentarar.

Fylkesrådmannen er positiv til den organiseringa av ein nasjonal rutedatabase og elektronisk billettering som Vegdirektoratet no legg opp til. Dette er to grunnelement som må vera på plass for at kollektivtrafikken skal fungera optimalt. Målet er at Rutebanken AS skal bli kjernen i landet sitt nye system for rute- og trafikkinformasjon og at det i tillegg skal koordinera elektronisk billettering. Det er viktig å byggja ned barrierar for å skapa gode vilkår for kollektivtrafikken. Etter fylkesrådmannen si vurdering vil fylkeskommunen vera tent med å vera med i dette samarbeidet, og rår difor til at ein sluttar seg til Interoperabilitetstjenester AS på dei vilkår som ligg i tilbodet. Fylkesrådmannen legg til grunn at kostnadane vert dekkja over samferdselsbudsjettet.

PS 68/14 Ymse