



NOTAT

Fra:	KS	Dato:	05.10.2018
Til:	Fylkeskommuner og kommuner som er invitert til regionale NTP-møter høsten 2018	Dokument nr.:	17/01925-6
Kopi til:			

Regionale møter mellom styringsgruppen for om Nasjonal transportplan 2022-2033 og fylkeskommuner og kommuner

Bakgrunn

Fylkeskommunene og de større bykommunene er høsten 2018 invitert av transportetatene og Avinor til regionale møter i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP).

Formålet med dette notatet er å gi de kommunene og fylkeskommunene som deltar i disse møtene en orientering om den pågående utredningsfasen for NTP 2022-2033. Notatet skisserer også noen temaer og problemstillinger å være bevisste på i disse kommende møtene.

Oppstart av arbeidet med NTP 2022-2033

Arbeidet med kommende NTP er delt opp i to faser 1) utredningsfase (avsluttes vinteren 2019) og en 2) planfase (avsluttes våren 2020). Samferdselsdepartementet har foreløpig ikke sendt ut retningslinjer for utredningsfasen, men signalisert at disse offentliggjøres desember 2018.

Følgende regionale møter er berammet i utredningsfasen av NTP 2022-2033

Dato	Region	Tidspunkt	Sted
15.10.2018	Aust-Agder, Vest-Agder, Telemark, Buskerud, Vestfold fylkeskommuner	09.00-15.00	Drammen – Scandic Ambassadeur Hotel
08.11.2018	Møre- og Romsdal og Trøndelag fylkeskommuner	09.00-15.00	Værnes- Radisson Blu Hotel Trondheim Airport
09.11.2018	Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommune	08.30-14.30	Bodø- Thon Hotel Nordlys
26.11.2018	Akershus, Hedmark, Oppland, Hedmark fylkeskommuner og Oslo kommune	09.00-15.00	Vegdirektoratet, Oslo
30.11.2018	Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane fylkeskommune	09.00-15.00	Flesland- Clarion Hotel Bergen Airport

Som en del av utredningsgrunnlaget startet transportetatene og Avinor vinteren 2018 opp et bredt sammensatt utredningsarbeid innen fagområdene klima, miljø, teknologi, byområder, godstransport, transportsikkerhet og samfunnsikkerhet. I tillegg pågår det et arbeid for å se på trender og drivkrefter fram mot 2050 og metodeutvikling innen samfunnsøkonomiske analyser og transportmodeller. Kommunesektoren er representert med faglige resurser i flere av utredningsgruppene og tyngst representert i arbeidet med byområdene.

Gruppe	Kommunesektorens representanter
Miljø	Øyvind Hauge Støle, Hordaland fylkeskommune.
Teknologi	Bjørn Aasebø, Vestfold fylkeskommune (Vestfold kollektivtrafikk)
Byområdene	Jofri Burheim (Trondheim kommune), Guri Ugedahl, (Tromsø kommune), Anne Sigrid Hamran (Oslo kommune), Eli Ruud-Olsen (Hedmark fylkeskommune), Gro Solberg Ryghseter, (Buskerud fylkeskommune), Marte Bakken-Resell (Porsgrunn kommune), Mette Gundersen (Skien kommune) og Anne Johanne Enger (KS).
Transportsikkerhet	Vidar Ose (Vest-Agder fylkeskommunene)

Endringer i utredningsfasen for NTP 2022-2033

Videreutvikling av NTP: Som en del av utredningsfasen er transportetatene og Avinor bedt om å vurdere hvordan NTP kan bli mer overordnet og strategisk. Gjeldende stortingsmelding (NTP 2018-2029) har stor bredde og svært varierende omtaler. Noen områder er mer strategisk omtalt, mens andre områder er svært detaljerte. I et oppdrag fra Samferdselsdepartementet våren 2018 etterlyses det en beskrivelse av en NTP som tilrettelegger for mer strategiske valg. Det foreløpige svaret fra transportetatene er en indikasjon på at utforming av Stortingsmeldingen for NTP 2022-2033 kan bli vesentlig endret.

Utvidet styringsgruppe: Som følge av etablering av Nye veier besluttet Samferdselsdepartementet våren 2018 transportetatene og Avinor å ta inn Nye veier i styringsgruppen for NTP.

Aktuelle innspill til utredningsfasen

Byområdene

Målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange er et skritt på veien mot bærekraftige byer. Et tett samarbeid mellom stat, fylke og kommuner er nødvendig for å nå et slikt mål, og satsingen på byområdene i NTP 2022-2033 vil være et viktig bidrag. Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklistene. Målet med utredningsarbeidet samt byutredningene trinn (1 og 2) skal resultere i en bystrategi som en del av plangrunnlaget til NTP 2022-2033.

Gjennom arbeidet med NTP fordeles midler til infrastrukturtiltak. I byene er det mange tiltak som til sammen bidrar til en god og attraktiv by. Noen av tiltakene styrer nasjonal transportplan over, noen styres gjennom byvekstavtaler og videre av lokale arealmyndighet, grunneiere, investorer osv. Det vesentlige er at tiltakene drar i samme retning til riktig tid. Når staten ved sine hovedvegtiltak endrer konkurranseforholdet til fordel for bil fremfor Kollektivtransport, forventes det at staten gjennom sin politikk samtidig bidrar til redusert reisetid, økt frekvens og bedre komfort på kollektivtransport/ bane slik at konkurranseforholdet bil/kollektiv ikke endres. Transportetatene kan ikke ensidig øke kapasitet og reisetid på bil ved å bygge ut flerfelts veg inn mot de store byene og så la det være opp til byen (lokale myndigheter) å sørge for at nullvekstmålet nås.

Forventninger til utredningsfasen:

- Det forventes at utredningen gjenspeiler en helhetlig tilnærming til byområdene slik at tiltakene samlet bidrar til å nå målene om nullvekst.
- Transportetatene må samle sine virkemiddel slik at de bidrar i riktig retning.

- Staten og fylkes parkeringspolitikk for sine virksomheter kan være et kostnadseffekt
- virkemiddel til å nå nullvekstmålet. Det forventes at dette tas i bruk
- Statlige forpliktelser knyttet til lokalisering, parkering og arealbruk bør beskrives tydelig. Utredningsfasen bør beskrive tiltak for å regulere statlige arbeidsplassers parkeringspolicy for å nå nullvekstmålet.
- Vurdering av aktuelle virkemidler over for mellomstore byområder med felles bo- og arbeidsmarkeder bør beskrives.

Teknologi

Det er store ambisjoner i om å introdusere ny teknologi for å skape et mer effektivt helhetlig transportsystem i Norge. Status i dag er samtidig at kapasiteten i de mobile datanettverkene ikke er rustet for å håndtere datatrafikk som vil oppstå som følge av at alle transportenheter må kommunisere med hverandre på veiene i fremtiden. Utfordringen gjelder også etter innføring av 5G. Dagens lovverk knyttet til kollektivtransport er heller ikke tilrettelagt for at autonome kollektivtransportmidler kan fremføres med tilfredsstillende fart og sikkerhet.

For å øke kollektivtransportens robusthet kan det være klokt å satse på ulike energikilder for fremdrift på busstransport frem mot 2030. Det innebærer tilskuddsordninger for å øke distribusjon av hydrogen for å sikre flere ulike energiformer.

Forventinger til utredningsfasen:

- Det er nødvendig å få beskrevet konkret hvilke juridiske og økonomiske tiltak transportetatene anbefaler for at autonome kollektivtransportmidler kan fremføres med tilfredsstillende fart og sikkerhet.
- For å innfri Stortingets mål om at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff, er det nødvendig å få på plass økonomiske rammebetingelser som sikrer dette.

Vedlikeholdsetterslep langs fylkesveg

Det er over flere tiår bygget seg opp et stort vedlikeholdsetterslep på eksisterende infrastruktur. Forfall langs fylkesvegene må prioriteres opp. Transportetatene anbefalte i NTP 2019-2029 vurdering av et nasjonalt program for å ta igjen forfallet langs fylkesvegene. KS har tatt til orde for et 10-årig nasjonalt vedlikeholdsprogram for fylkeskommunale veier.

Våren 2018 behandlet Transport- og kommunikasjonskomiteen et såkalt representantforslag om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet. Flertallet i komiteen vedtok som følge av dette å be regjeringen om å vurdere en belønningsordning i forbindelse med NTP 2022-2033. Tanken er at fylkeskommunene etter en forpliktende plan kan søke om medfinansiering fra staten etter gitte kriterium. Komiteen vedtok også å få kartlagt de viktigste eksportveiene på fylkes -og riksveg som grunnlag for opprustning til å dekke næringslivets behov.

Forventninger til utredningsfasen:

- Det forventes at utredningen beskriver hvordan et nasjonalt program for å ta igjen forfallet langs fylkesveg kan utformes. Dette bør skje i nær dialog med fylkeskommunene og KS.