

Fra:	KS	Dato:	06.08.2015
Til:	Fylkeskommuner og bykommuner	Dokument nr.:	14/00574-14
Kopi:			

Regionale møter mellom styringsgruppen for Nasjonal transportplan 2018-2029 og fylkeskommuner/bykommuner

1. Bakgrunn

Dette notatet har til hensikt å gi fylkeskommunene og aktuelle bykommuner en orientering om den pågående planprosessen for Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP). Notatet skisserer også noen mulige tema å løfte inn de kommende møtene mellom transportetatene og Avinor som er berammet i august og september 2015.

2. Organisering og fremdrift av NTP 2018-2029

Arbeidet med grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan 2018-2029 er delt opp i to faser, 1) analyse- og strategifasen (avsluttet vinteren 2015) og 2) planfasen (fram til 1. mars 2016).

På bakgrunn av analyse- og strategirapporten har departementet nå utformet «Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med NTP 2018-2029». Retningslinjene bygger bl.a. på det utredningsarbeidet som ble utført i utredningsfasen. De ble offentliggjort i mai og danner grunnlaget for planfasen av NTP 2018-2029.

I perioden frem til mars 2016 skal styringsgruppen for NTP 2018-2029 ferdigstille og overlevere sitt planforslag til departementet. Regjeringen tar sikte på å fremme en stortingsmelding om NTP 2018-2029 våren 2017.

Følgende regionale møter er berammet i planfasen av NTP 2018-2029:

Dato	Region	Tidspunkt	Sted
17.8. 2015	Øst-Norge	Kl. 12-16	Oslo
19.8.2015	Vest-Norge	Kl. 10-15	Bergen/Flesland
31.8.2015	Nord-Norge	Kl. 11-16	Bodø
01.9.2015	Sør-Norge	Kl. 10-15	Drammen
02.9.2015	Midt-Norge	Kl. 10-15.00	Trondheim/Værnes

Transportetatene har også for planfasen etablert flere arbeidsgrupper der kommunesektoren er involvert. Arbeidsgruppe for byområdene (KS er representert), arbeidsgruppe for klimastrategi (Bergen kommune er representert) og arbeidsgruppe for Intelligente transportsystemer og tjenester (ITS). Arbeidet fra gruppene skal være ferdig innen utgangen av september.

3. Endringer i planfasen for NTP 2018-2029

Departementets retningslinjer for planfasen (R2) legger vekt på at etatene skal utarbeide et godt faglig planforslag for ulike rammenivåer som ikke bare gir grunnlag for regjeringen til å velge mellom ulike rammenivåer, men også mellom vektlegginger av ulike samferdselspolitiske hensyn. Det er tydelig

understreket at planforslaget – for alle rammenivåer – skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt samlet sett, hensyn tatt til såkalte ikke-prissatte konsekvenser (kulturminner og kulturmiljø, naturressurser, konsekvenser for natur og friluftsliv etc). Men det presiseres også at såkalte netto ringvirkninger ut over hva som tradisjonelt inngår i beregning av samfunnsøkonomisk nytte kan tas hensyn til i anbefaling om større prosjekter, forutsatt at det bygger på en etterprøvable analyse. Departementet ønsker å få tydeliggjort hvordan et slikt samlet planforslag med krav om samfunnsøkonomisk lønnsomhet slår ut for de ulike hovedmålene i målstrukturen.

I tillegg er etatene bedt om å utarbeide en separat klimastrategi for alle rammenivåer hvor prosjektprioriteringene skal skje ut fra hva som bidrar mest til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Målstrukturen i NTP 2018-29 er bygget opp rundt et overordnet mål, tre hovedmål og en rekke etappemål som uttrykker mål for planperioden.

Nytt for kommende NTP-periode er:

- ✓ Det overordnede målet er «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».
- ✓ Hovedmålene nå er redusert fra fire til tre: Fremkommelighet, transportsikkerhet, klima/miljø. Målstrukturen skal brukes til å synliggjøre og drøfte hvordan prioriteringene slår ut for de tre hovedmålene.
- ✓ Planperioden er videre utvidet med to år; fra 10 til 12 år.

4. Aktuelle innspill til planfasen

Fra fylkeskommunene og bykommunenes side kan det i oppstart av planfasen være nyttig å gi transportetatene og Avinor synspunkter på noen av de retningslinjer som departementet har gitt til arbeidet. Invitasjonen fra transportetatene til fylkeskommuner og berørte bykommuner ble sendt ut 2. juli. Her fulgte det også med en rekke spørsmål etatene ønsker innspill på.

Deltakende fylkeskommuner og kommuner står selvfølgelig helt fritt til å vurdere hvilke temaer man ønsker å løfte frem ut fra sitt lokale og regionale utfordringsbilde. KS administrasjon skisserer under noen *mulige* innspill det kan være relevant å løfte frem forventninger til plandokumentet. Det er ikke nødvendigvis meningen at man skal besvare samtlige spørsmål som er stilt i invitasjonen. Målet er å gi innspill slik at transportetatene får gitt departementet et best mulig og mest mulig relevant faglig fundament for senere politiske prioriteringer.

Utfordringer på fylkesveger og fylkesvegferjer

Transportetatene er bedt om å utrede muligheten for å overføre ansvaret for fylkesveger tilbake til riksveg som følge av økt trafikkmengde. De bes også om å vurdere muligheten for å omklassifisere enkelte fylkesveger av lokal karakter til kommunale veger.

Spørsmål fra etatene: Hvordan vurderer fylkeskommunen behovet for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet opp mot behov for investeringer i fylkesvegnettet? Hva er de største utfordringene knyttet til fylkesvegferjedriften, og hvilke behov har fylkeskommunen for økte rammer til drift og investeringer på dette området?

- Dersom kommunene skal overta eierskapet til utvalgte fylkesveger er det naturlig å forvente at det først gjennomføres en grundig evaluering av dagens status. Planforslaget vil dokumentere gjeldende vedlikeholdsbehov. Det er naturlig at planforslaget da inneholder en anbefaling som sikrer at det følger med tilstrekkelige vedlikeholdsmidler fra staten til kommunene for å ta vare på disse vegene.
- Møtet med transportetatene gir ellers mulighet til å gi konkrete innspill på den enkelte fylkeskommunes vurdering av behov for omklassifisering.

- Det er ellers rimelig å forvente at planforslaget inneholder en tidfestet opptrappingsplan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene.
- Når det gjelder spørsmålet om hvordan fylkeskommunen vurderer behovet for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet opp mot behov for investeringer i fylkesvegnettet, er det ikke urimelig at svaret kan bli «ja takk, begge deler».

En rekke faktorer har drevet prisnivået for ferjedrift opp de senere årene. Sett i sammenheng med trafikkutviklingen og krav om økt kapasitet er det liten grunn til å forvente en reduksjon i kostnadsnivået. Rammeoverføringene fra staten har over de senere årene ikke tilsvart hva fylkeskommunene har brukt på fergedriften.

- Det er rimelig å forvente at planforslaget inneholder et grovt kostnadsanslag for gapet mellom rammetilskudd og fremtidige fylkeskommunens kostnadsbehov.

Spørsmål fra etatene: Hvordan kan vi bygge ut veg og jernbane mer i sammenheng, og se dette i sammenheng med fylkeskommunens investeringer i fylkesvegnettet? Hva er de viktigste forutsetningene for regional utvikling, og hva er viktigst for næringslivet?

- Det er rimelig å forvente at utfordringer på fylkesvegnettet i større grad omtales i planforslaget når nasjonal transportpolitikk og konsekvenser av statlig infrastruktur og satsinger drøftes. Potensielle gevinster for næringslivet og verdiskapningen regionalt ved slike store nysatsinger blir sterkere ved en parallell opprusting av fylkesvegnettet.

Miljøvennlige og tilgjengelige byområder

Spørsmål fra etatene: Hvilke tiltak vil kunne være mest aktuelle i byområdene for å redusere transportbehovet og få overgang fra biltransport til utslippsfrie transportformer? Hvordan få utløst slike tiltak? Hva må til for at kollektivtrafikken kan bli utslippsfri?

Aktuelle forventninger til plandokumentet:

- Det er nødvendig å få beskrevet mer konkret hvilke juridiske og økonomiske tiltak transportetatene anbefaler som ledd i å nå nullvekstmålet.
- Det er nødvendig at plandokumentet beskriver et tydeligere omriss av byutviklingsavtalene enn det som til nå er presentert.
- Transportøkonomisk institutt, Miljødirektoratet og andre fagmiljøer har gjentatte ganger fastslått at det er kombinasjonen av tiltak for arealbruk/lokalisering, transportinvesteringer og bilrestriktive tiltak som mest effektive både med hensyn til kostnader, miljø, klima og fremkommelighet. Det er rimelig å forvente at planforslaget svarer ut dette utover departementets avgrensede oppdrag knyttet til innfartsparkering.

Organisering av ansvaret for kollektivtransport

Departementet ber transportetatene og Avinor om å følge opp regjeringens politikk med hensyn til muligheten for å overføre ansvaret for kollektivtransport til de største kommunene.

- Et flertall på Stortinget mener kollektivtransporten skal ligge på det regionale nivået, men kan overføres til større kommuner dersom det inngås et samarbeid/partnerskap med regionen. I den

anledning er det viktig å avklare interessen for eventuelle partnerskap og forutsetninger for en slik modell.

- Det er videre rimelig å forvente at transportetatene skisserer hvilke formelle krav et partnerskap kan inneholde.

5. Felles seminar etter planfasen

Da transportetatene la frem sitt planforslag til NTP 2014-2023 våren 2012, arrangerte KS det vi kalte et «reaksjonsseminar». Formålet var delvis å sørge for tidlig og god informasjon fra transportetatene på innholdet og konsekvensene av planforslaget, delvis å avklare felles synspunkter fra kommunesektoren som grunnlag for videre arbeid. Oppslutningen og interessen om seminaret var meget høy.

KS vil i samarbeid med transportetatene arrangere et tilsvarende nasjonalt seminar for administrativ og politisk ledelse i kommunesektoren, særlig rettet mot fylkeskommunene og større bykommuner, like etter offentliggjøringen av etatenes planforslag. Dato for seminaret er foreløpig satt til 11. 03. 2016 i KS Agenda møtesenter.