



Møtereferat 3

Tilstede: Se vedlagte deltakerliste
Forfall:
Kopi til: Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, NTP-prosjektgruppen

Formål: NTP - Referansegruppemøte
Sted: Statens vegvesens Stor-Oslo distrikt, Østensjøveien 34, Brynseng i Oslo
Dato: 8. mai 2006
Tid: Kl. 12.00 – 16.00
Møteleder: Jan Fredrik Lund
Referenter: Morten Rannem og Grete Hansen

01. Velkommen og åpning av møtet

Jan Fredrik Lund ønsket velkommen til møtet. Alle møtedeltakerne presenterte seg.

02. Referat fra møte 1 (23/1-06)

Sosial- og Helsedirektoratet hadde merknader til sak 6.

Endret tekst:

Samferdselsdepartementet har vært i dialog med Deltasenteret (statens kompetansesenter for tilgjengelighet) vedrørende utvikling av målindikatorer for tilgjengelighet.

Deltasenteret gis med dette i oppdrag å systematisere standarder og gjeldende normer for universell utforming for de ulike elementene i reisekjeden.

Arbeidet skal resultere i et sett med tilgjengelighetsindikatorer for de ulike elementene i reisekjeden.

03. Orientering om status for arbeidet med NTP 2010 – 2019

Jan Fredrik orienterte om status for planarbeidet.

Prosjektprogrammet for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 ble gått gjennom.

Det blir formell høring i desember 2007. Jan Fredrik gikk gjennom en detaljert liste fra punkt til punkt med oppgaver som skal utføres før planen er ferdig. Noen arbeidsgrupper er allerede opprettet.

Spørsmål og kommentarer fra referansegruppa:

- Vil det bli utarbeidet transportprognoser i de store byene?
- KS1: Det er viktig å se på konsekvensene av de litt lengre strekningene.

- Det ble først bestemt at det ikke skulle være byanalyser. Hvordan blir disse innspillene sett i sammenheng? Hvordan er sammenhengen mellom byomtalen og etatenes arbeid ellers?
Svar: Etatene har behov for å vurdere dette sammen og ikke bare sette det sammen som før. Vi har ikke tenkt at vi sitter i et felles rom for å sette dette sammen til et ferdig produkt. Vi er opptatt av at det er 4 forskjellige byer – de er slett ikke like. Det skal arrangeres et byseminar 6. juni i år for de som jobber med byområdene. Formålet er å:
 - Få innspill i forhold til det vi synes er viktigst.
 - Blir enige om hva det er vi skal ha med videre
- De fire store byene er med. Hvor mange byer tror dere ellers vil komme med sine analyser?
Svar1: Det er for tidlig å konkludere vedrørende dette nå. Vi må få litt mer tid vedrørende dette.
Svar2: Kristiansand er ikke med i denne runde, men Vest-Agder fylkeskommune har invitert dem med.
- Gange er veldig viktig å ta med i tillegg til sykkelstrategien.
- Når er transportmodellene klare til bruk?
Svar: Transportmodellene skal være åpen for alle fra 1. juni 2006.
- Regionale utvalg: Det er veldig viktig at alle etatene er med på dette. Hvordan sikre at innspillene gjenspeiles på regionalt og nasjonalt nivå?
- Det er viktig å ha dialog med fylkesmennenes miljøvern avdeling.

04. Målstruktur

Morten Rannem orienterte om rapporten ”Videreutvikling av mål og resultatstringssystemet – forslag til etappemål og indikatorer”. Rapporten ble behandlet i den tverretatlige styringsgruppen for Nasjonal transportplan den 30. mars 2006. Rapporten ble lagt ut på nettet i april 2006. Morten uttrykte et håp om at målstrukturen vil bidra til en bedre kobling mellom overordnede mål og virkemidler.

Kort om hva som har skjedd hittil:

- Transportetatens gjorde en jobb sammen med Samferdselsdepartementet våren og sommeren 2005.
- Samferdselsdepartementet laget en intern rapport høsten 2005.
- Transportetatene og Avinor fikk i desember 2005 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å lage en rapport.
- Rapporten ble levert Samferdselsdepartementet 3. april og departementene vil utarbeide supplerende retningslinjer for NTP 2010-2019 i løpet av 2006.

Det ble gjennomført gruppearbeid med tre spørsmål.

Gruppeoppgave 1: Har dere generelle kommentarer til forslaget til målstruktur?

- Reduksjon av transport er ikke nevnt. Det er en stor svakhet. Bærekraftig mobilitet savnes også. Likeledes et miljøvennlig transportsystem.
- Det er for lite fokus på transportmengden. Transportmiddelfordelingen er viktig å få med.
- Det er ikke nok fokus på hva andre kan bidra med – andres virkemidler. ”Andre” er i denne sammenhengen andre enn transportetatene.
- Når er siste frist for å gi tilbakemelding vedrørende målstruktur?
Svar: Det er ingen høringsfrist for dette, men referansegruppen har anledning til å si noe i dag som vil bli videreformidlet til Samferdselsdepartementet.
- Hvordan håndteres målkonfliktene?

- Man må synliggjøre hva som skal til for å nå målene.
- Strategi for drift og vedlikehold mangler
- Det er ønskelig med mer fokus på absolutte utslipp.
- Det er et skille mellom sør- og nord-Norge på havnesiden.
- Det er viktig at det blir få indikatorer.
- Det er viktig at det er sammenheng mellom overordnet mål og virkemiddel.
- Hvor ofte skal indikatorene rapporteres?
Svar: Det er ennå ikke tatt stilling til dette.
- Transportvolumet er veldig forskjellig i Norge og utlandet. Flaskehalsene er betydelig forskjellige fra her til Europa.
- Målkonflikter vil vi alltid ha. Det som er viktig er at vi vet hva som er viktig.
- Kan havnestrukturen ses på nytt i lys av ny målstruktur?

Gruppeoppgave 2: Hvilke delmål bør gjøres mer konkrete? Hvordan kan disse delmålene konkretiseres?

- Noen mål er veldig komplekse. Det bør gjøres et arbeid med de tyngste målene.
- Det er et dilemma at:
 - jo mer konkret et mål gjøres jo mer snevert blir det
 - jo mer konkrete målene gjøres jo flere målkonflikter blir det
- Vi kan variere hvilke mål som konkretiseres fra periode til periode.
- Konkrete mål kan gi lettere kommunikasjon med omverdenen.
- Det er viktig og bra at målene konkretiseres.
- Det er en utfordring å se de ulike tingene i sammenheng. Det må ikke ende med at ”det blir som det blir”.
- Still gjerne krav til transportørene, for eksempel til sikkerhet.
- Det er for mye sektortenkning i etappemål S2. For eksempel er farlig last et viktig tema som kunne vært trykket fram her.
- Hva med andre kollektivmidler i by enn tog og buss. Burde hatt med kombibane, lettbane og bybane.
- Begrunnelsen for etappemål M6 er ulik fra teksten i målet.
- Burde hatt med mål T2.x om hvordan vegnettet er tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk.
- Dør-til-dør-tider er interessant i mål F3.

Gruppeoppgave 3: Hvilke indikatorer er de viktigste å ta med dersom vi skal halvere antallet indikatorer?

- Utslipp og arealnedbygging er viktige stikkord. Hva vil vi nå mer eller mindre av?
- Helhetsbilde på reisetid.
- Må ha indikatorer på det man ønsker å oppnå. – for eksempel å få flere til å sykle eller gå – ikke nødvendigvis økt andel.
- Relativ hastighet bil/kollektiv ved vegutbedring.
- De som er vanskelige å måle bør kuttes ut. På den annen side er det som er lett å måle ikke nødvendigvis så interessant. Hvorfor har vi foreslått en indikator for stengte veier?

Sak 5: Eventuelt

- Det ble spurt om deltakelse på kurs i de nye regionale persontransportmodellene. NTP-sekretariatet vil sende ut invitasjn til kurs 22.-23-06.
- Jan Fredrik ba om tilbakemeldinger på møteformen. Han fikk følgende kommentarer:
- Det er et forbedringspotensiale gjennom forberedelsene til møtet. Spørsmålene burde vært sendt ut på forhånd.

- Dette er en ypperlig arbeidsform for å unngå at møtene blir for mye enveiskommunikasjon. Dette var et mer nyttig møte enn før.
- Dette var en grei øvelse. Man bør variere møteform etter hva som er tema.
- Alternative møteformer kan være ”søkerkonferansemodell” eller ”kafe-modell”.
- Vi diskuterer gods- og persontransport om hverandre. Dette spenner for vidt. Kan med fordel deles av og til.
- Det ble foreslått to parallelle sesjoner og felles seanse på slutten av møtet. Dette ble avslått fra andre, som ønsker å delta i begge sesjonene.

Tidspunkt for neste møte er ikke fastlagt.

Vedlegg:

Deltakerliste

Lysark vist under møtet