



Møterefertat 4

Tilstede: Se vedlagte deltakerliste.
Forfall:
Kopi til:
Formål: Møte i kontaktforum
Sted: Britannia Hotell, Trondheim
Dato: 2.- 3. desember 2010
Tid: 10:00 – 17:30, 2. desember 2010
08:30 – 13:00, 3. desember 2010
Møteleder: Terje Moe Gustavsen
Referent: Marskar, Kirkeby, Formo og Ustvedt
Vedlegg 1 Deltakerliste
Vedlegg 2 Avholdte presentasjoner

Programstyret
Nasjonal transportplan
2014 - 2023
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO
Telefon: 22 07 35 00
Telefaks: 22 64 45 46
ntp.sekretariat@vegvesen.no
www.ntp.dep.no

01. Status for utredningsarbeidet

Terje Moe Gustavsen, Vegdirektør og leder av styringsgruppen, ønsket velkommen og orienterte kort om status for utredningsarbeidet:

Utredningsarbeidet til Nasjonal transportplan 2014-23 (heretter: NTP 2014-23) er godt i gang. Første delrapport om infrastrukturbehov i nord ble overlevert Samferdselsdepartementet (heretter: SD) og Fiskeri- og kystdepartementet (heretter: FK) 30. november 2010. Det endelige planforslaget vil foreligge i februar 2012.

Store deler av utredningsarbeidet skjer i prosjektgrupper; hvor de viktigste resultatene vil bli presentert over disse to dagene. En samlet utredningsrapport legges frem 1. februar 2011. Styringsgruppen ser fram til å få innspill, og vil som en del av en åpen prosess offentliggjøre enkeltrapportene slik de er.

Fylkeskommunene (heretter: FK) er sentrale premissleverandører, bidragsyttere og innehar verdifull kompetanse for dette arbeidet. FK bidrar gjennom deltakelse i styringsgruppen, regionale møtesteder, kontaktforum og møter mellom Kommunal- og regionaldepartementet (heretter: KRD), FKD og SD. Kontaktforum er et viktig møtested for å kunne ta med innspillene i det videre arbeidet.

02. Høyhastighetsutredningen

Tom Stillesby, prosjektleder for høyhastighetsutredningen, innledet.

Utredningen har vært igjennom en fase 1 med oppsummering av tidligere utredninger. Resultatene herfra ga sprikende resultat, som viser at det ikke er mulig å antyde samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på tidligere utredninger.

I fase 2, som pågår nå, samles det inn grunnleggende informasjon. Her blir markedsanalyser, planleggings- og utviklingsstudier, økonomi, kommersielle forhold, teknikk- og sikkerhetsanalyser og miljøanalyser gjennomgått. Dette vil være sentralt for fase 3, hvor det gjennomføres strekningsvise utredninger basert på 3 konsepter: mer

offensiv utbygging av dagens infrastruktur, høyhastighetsbaner basert på eksisterende nett og nye høyhastighetsbanetraséer.

Diskusjon:

Ola Olsbu, Aust-Agder fylkeskommune og prosjektgruppen regional utvikling, stilte spørsmål om hvilke lokale prosesser det vil bli lagt opp til i fase 3?

Stillesby kommenterte at ledelsen for prosjektet allerede har reist rundt og besøkt lokale fora, blant annet kommuner. Det vil også skje for fase 3.

03. Trender og utviklingstrekk – felles plattform for prosjektrapportene

Jan Fredrik Lund, leder av programstyret, innledet.

Som et grunnlag for NTP 2014-23 er det gjort et grunnlagsarbeid om forventet utvikling i et 50-årsperspektiv. Ulike tilnærminger er brukt for å analysere transporttrender gitt inntektsøkning og økonomisk vekst. Sentrale moment er økt tjenesteyting og kultur, individualisering, globalisering og mulig energiknapphet. Den forventede inntektsveksten gjør at det fortsatt er et stort potensial for økt reising.

Den nye stortingsmeldingen om klima høsten 2011 vil gi nye føringer også for transportsektoren. Foreløpig jobber transportetatene og Avinor (heretter: transportetatene) ut fra eksisterende klimapolitikk. ITS kan bli viktig også for endringer i transportatferd, som kan ha positive effekter for miljøet.

Diskusjon:

- Harald Hegle, Sør-Trøndelag fylkeskommune, kommenterte viktigheten av å gjøre noe med lokal luftforurensing i byområdene. Vil dette bli et viktig tema i utredningsrapporten?
- Lund henviste til senere presentasjoner fra prosjektgrupper som byområder og klima- og miljø, hvor dette er et viktig tema.

04. Metoder og analyser

04.1 Samfunnsøkonomisk analyse

Øystein Linnestad, Kystverket og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Samfunnsøkonomisk analyse har tatt for seg analyser av verdsetting, ringvirkninger, kalkulasjonsrenter, realprisjusteringer og metode for drifts- og vedlikeholdstiltak. Det er laget et metodenotat for virkningsberegninger og en modul for godsnytte. Prosjektet finansieres også gjennom SDs Program for overordnet transportforskning (POT) og har derfor en litt annen tidshorisont enn de andre gruppene. Prosjektet vil likevel komme med konkrete forslag til endringer til planforslaget.

04.2 Klimagassbudsjett

Håvard Kjerkol, Jernbaneverket og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

En felles metode og prinsipper for beregning av klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold er utarbeidet: men det er ulikheter mellom transportformene. Innenfor sjøfarten bygges det som et eksempel lite nytt. Produksjon og avhending av selve transportmidlene inngår heller ikke i modellene.

Den reelle levetiden for innsatsfaktorene blir analysert og det tas utgangspunkt i norsk elektrisitetsmik. Det vil være behov for nærmere avklaring av elektrisitetsmik, beregningsperiode og hvilke planfaser det skal gjøres beregninger for. Metoden gir grunnlag for valg mellom løsninger, alternativer og prosjekter.

Jernbaneverket utarbeider et verktøy til bruk i enkeltprosjekter i forbindelse med Follobanen. Statens vegvesen utarbeider et verktøy som kan benyttes i overordnet planlegging, som koples til det øvrige virkningsberegningsverktøyet. Det finnes allerede verktøy i Jernbaneverket og Statens vegvesen for å beregne utslipp fra fasen med trafikk på infrastrukturen.

04.3 Transportanalyse

Oskar Kleven, tverretattlig og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Antall reiser for persontransport har økt, grunnet økning i flytrafikken. Transportavstand per reise er fortsatt forholdsvis konstant. For godstransport øker transportarbeidet mer enn tonnarbeidet, fordi transporten blir mer effektiv og terminalene sentraliseres.

Det er utarbeidet grunnprognoser til bruk i det videre planarbeidet. Det er usikkerhet i forutsetningene og modellene som er benyttet. Prognosene bygger på Perspektivmeldingen for 2009. Den økonomiske veksten er betydelig. Befolkningsveksten er på 14 % fra 2010 til 2024, og den er kraftigst i Akershus, Oslo og Rogaland. Veksten i transportarbeid er på 13 % for person- og 18 % for godstransport i samme periode. Det ventes en kraftig vekst i importen.

Det er vurdert tiltak for å bedre sjøtransportens konkurransevne. En betydelig reduksjon i terminalkostnadene gir en reduksjon i innenriks transportarbeid på veg på 3 %.

Samlet diskusjon om metoder og analyser:

- Thomas Tvedt, Akershus fylkeskommune, lurte på om det er tatt høyde for at kollektivtransport i visse tilfeller viser seg mer nyttig enn det som metodene angir, for eksempel T-baneringen i Oslo? Transportetatene kommenterte at det er utfordringer i metodikken knyttet til langsiktige tiltak. Slike vurderinger gjøres i beregninger for det enkelte kollektivprosjekt. Det er sett på om verdsetting av kollektivtransport og sykkelbruk bør endres. I beregninger av nytte for enkeltprosjekt er det et spørsmål om modellene fanger opp den totale effekten for samfunnet. Verktøyet ser ut til å egne seg best for sammenlikning mellom alternativer av samme prosjekt.
- Moe Gustavsen stilte spørsmål om hvorfor verdien av et statistisk liv er redusert. Linnestad ønsket å komme tilbake til dette.
- Hildegunn Hausken, Stavanger kommune, lurte på om det er mulig å beregne økning av sykkelbruk eller kollektivtransportbruk ved å bygge ut tilbudet som bredere sykkelveger? Transportetatene påpekte at dette gjøres med dagens transportmodellberegninger eller andre konkrete beregninger for trafikk på infrastrukturen. Verktøyet for å beregne utslipp av klimagasser som lages nå vil i tillegg gi informasjon om utslipp i anleggsperioden.
- Kjersti Slotsvik, Kystdirektør og medlem i styringsgruppen, kommenterte at det drives anleggsarbeid i Kystverket, så hva er årsaken til at dette er holdt utenfor? Kjerkol tok dette til etterretning.
- Lage Lyche, Møre og Romsdal fylkeskommune, kommenterte at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er komplisert, men at det er viktig å ikke lage det for komplisert. Sammenlikning av prosjektene er det viktigste. Lurte på om det skjer noe på ferjeløsningsprosjekter? Og om tallene fra Nasjonal transportplan 2010-2019 (heretter: NTP 2010-19) fortsatt stemmer, hvor det ble sagt at 30 prosent av personreisene er under tre kilometer. Svarene fra transportetatene var at det vil fremkomme nye ferjeavløsningspriser og nye priser for kollektivtransport og hurtigbåt. Verdien av arbeidsreisetid har økt, mens ventetiden vektet på en ny måte. Andel personreiser under tre kilometer er i følge ny reisevaneundersøkelse (heretter RVU) på 41 prosent.
- Gina Temte, Jernbaneverket og prosjektgruppen for samfunnsøkonomisk analyse,

lurte på om det var tatt hensyn til at drivstoffprisene kan endres med mer miljøvennlige drivstoffer? Transportetatene svarte at dette ikke er tatt hensyn til, men det er gjort egne beregninger for dette i forbindelse med Klimakur 2020.

- Niklas Cederby, Vestfold fylkeskommune, kommenterte at det vil måtte bli et valg mellom Intercitybane og høyhastighetsbane. Når Jernbaneverket har sagt at det ikke finnes nok penger til drift og vedlikehold blir det særdeles viktig å bruke de samme avskrivningsreglene for antall år.
- Jan Øhlckers, Sogn og Fjordane fylkeskommune, mente at metodeutviklingen grenser opp en politisk arena i forhold til vekting mellom verdiene. Det kan derfor være andre ting som bør prioriteres i arbeidet frem mot planfasen? Hvor følsomme er metodene for endringer i internrente og nåverdi? Hvorfor velges norsk elektrisitetsmiks? Svarene fra transportetatene var at metodene er følsomme for dette, men at dette avhenger av når i analyseperioden effekten kommer og type tiltak. Risiko og kalkulasjonsrente er nå under utredning. Norsk miks er valgt etter anbefaling fra Statistisk sentralbyrå (heretter: SSB) og bestemt av SD. De siste 20 årene har vi eksportert strøm. Med en nordisk miks får man et vesentlig utslipp fra elektrisitetsforbruk. Transportetatene ser ikke som sin oppgave å ta stilling til dette.
- Hegle kommenterte at nivået på kalkulasjonsrenten ikke er det viktigste, men å få fram forskjellen mellom ulike prosjekter. Blant annet er verdien av spredt bosetting ikke prissatt. Gjøres det forsøk på å sammenlikne investeringer i transportsektoren med andre deler av offentlig sektor?
- Bjørg Hilde Herfindal, Telemark fylkeskommune, tok opp om forutsetningene som hentes fra blant annet perspektivmeldingen før de tas inn? Transportetatene kommenterte at det er gjort følsomhetsanalyser på transportmodellberegningene i forbindelse med Klimakur 2020. Det er ikke gjort følsomhetsanalyser på befolkningsvekst og økonomisk vekst.
- Rolf-Helge Grønås, Telemark fylkeskommune, og medlem av styringsgruppen, kommenterte at selv om kost-nytteberegningene kan kritiseres er det et svar på et oppdrag fra departementene. Det er også viktig å få befestet modellene i Finansdepartementet.
- Lars Erik Nybø, Jernbaneverket og programstyret, tok opp at transportetatene ikke er så gode på å beregne et referansealternativ: hvordan ser transportsystemet ut om 20-30 år?

05. Regional utvikling og næringsliv

05.1 Regional utvikling

Knut Fuglum, Avinor og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Har sett spesielt på utfordringer og tiltak i områder med spredt bosetting. Ekspressbusser, bompenger, dårlige framføringshastighet og dårlig samordning av billettsystem på ferjene er sentralt i rapporten. For Kystverket er det store behov utenfor hovedfarledene, men dette er utenfor etatens egentlige ansvarsområde. Økt frekvens og redusert reisetid er viktig for jernbanen, i tillegg til avgiftsnivået på sjøtransporten for overføring av gods til jernbane. Forslag om endringer i flyplasstrukturen må også behandles i det kommende planforslaget. Ansvar for innkjøp av syketransport er foreslått lagt til fylkeskommunene.

05.2 Korridoranalyser

Oskar Kleven, tverretattlig og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Oppsummert er funnene at det må kraftige virkemidler til for å endre transportmiddelfordelingen, eventuelt gjennomføre en kombinasjon av flere virkemidler. Endring i transporttilbud og gjennomtenkt arealbruk gir noe effekt. Kombinasjon transporttilbud og økonomiske virkemidler gir større effekt, og virkemidlene gir sterkere effekt i byer/tettsteder enn på nasjonalt nivå. Det forventes likevel en sterk underliggende

vekst i persontransporten. Arbeidsreiser har størst potensial for endret transportmiddelbruk.

05.3 Effektive godsknutepunkter

Thor Vartdal, Kystverket og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Formålet med rapporten var å se på godsknutepunkter og flaskehalser i logistikksystemet. I tillegg var det ønskelig å se spesielt på utvalgte havner i de største byene. En vurdering av hva som skal til for å få en omlegging av godstransporten fra veg til sjø og bane var også etterspurt.

Samlet diskusjon om regional utvikling og næringsliv:

- Lyche opplyste om at Vestlandsfylkene har gått sammen om en felles transportplan. Er relevant som innspill til temaet.
- Arild Fuglseth, fra Møre og Romsdal fylkeskommune, var enig i at offentlige kjøp bør samordnes. Spesielt gjelder dette syketransporten, hvor felles innkjøp kan gi bedre og mer effektive tjenester.
- Tvedt spurte om hva prosjektgruppen for regional utvikling mente med at kostnadene på riksvegnettet burde jevnes ut?
- Herfindal kommenterte at regional utvikling er mer enn bare distriktpolitikk, så hvorfor er dette valgt som innfallsvinkel?
- Fuglum henviste til at utjevning av kostnader for riksvegnettet dreide seg om bruk av bompengefinansiering og hvordan belastning fordelte seg på de ulike strekningene. Når det gjaldt innfallsvinkelen speiler det mandatet som ble gitt, og vil ta med innspillet om at begrepet "regional utvikling" kan virke misvisende.
- Knut Halvard Ramtvedt, Østfold fylkeskommune, viste til godsknutepunktpresentasjonen og lurte på hvorfor avlastingspunkter var tenkt langs vegnettet i Østfold og Vestfold. Det vil vel favorisere veg?
- Vartdal svarte at dette er tenkt i et langsiktig perspektiv, hvor det kan være tenkelig med satellitt-terminaler for det sentrale navet på Alnabru.
- Tvedt kommenterte at det i rapporten for regional utvikling er satt opp punkter, og at det bør komme bedre frem at det er en uprioritert liste, slik det kom fram under presentasjonen. Var også enig med Herfindal om at begrepsbruken rundt "regional utvikling" burde vært klarere.
- Olsbu kommenterte viktigheten av skole- og syketransport ved at kollektivtransport i distriktene har mer fokus på å løse velferdsoppgaver enn tidligere.
- Øhlskers ønsket samfunnsøkonomiske beregninger for regional utvikling, og mer fakta og analyser i rapporten.
- Moe Gustavesen viste til at avstandskostnader ikke har vært avklart i tidligere transportplaner og at det er et vanskelig begrep. Arbeidet med FATIMA-forbindelsen har imidlertid gitt bedre grunnlag for å si noe om dette.
- Kleven kommenterte at Sogn og fjordane er en av flere fylker som har bestilt tilleggsanalyser av TØI i forbindelse med Reisevaneundersøkelsen 2009. Det vil derfor komme bedre tall på dette som vil være tilgjengelig når planprogrammet skal skrives.
- Ramtvedt kommenterte at det er vanskelig å beregne distriktpolitikk og at virkemidlene vil være annerledes i distriktene enn i byene. Må være legitimt å argumentere for at det er forskjelligheter, og godta om samfunnsøkonomi ikke kan regne ut alt på dette området.
- Hausken tok opp at det var lite fokus på arealplanlegging og byplanlegging. Hvordan skal man få en helhet som er god for alle, når de enkelte aktørene er nærsynte på egne behov?
- Fuglseth påpekte at Statens vegvesen kan ha for nøkterne prognoser? Viser til samband som har fått langt høyere trafikk tall enn det som var prognostisert.

- Leif Magne Lillevold, fra Region Midt i Statens vegvesen, svarte at avvikene kan skyldes at de er laget for en stund tilbake, men har flere prognoser som har hatt en høyere vekst. Prognoser for fylkesvegene og ferjetrafikken gjennomgås nå og det er anbudsrunder for ferjene som viser langt høyere vekst enn forventet.
- Moe Gustavsen la til at befolkningens evne og vilje til å betale bompenger også kan ha endret seg over tid. Samtidig kan nøkterne prognoser og ordentlig pengebruk være årsaken til at det ikke har vært noen skandaleprosjekter.
- Kleven orienterte om at det vil foreligge en rapport i 2011 som ser på hvorfor avvikene for FINFAST-sambandet ble så store mellom prognoser og faktisk trafikkutvikling.
- Hegle tok opp utbredelsen av bompengefinansiering, som i Sør-Trøndelag vil medføre 7 prosjekter hvor alle vegene er dekket. Vil føre til økte avstandskostnader og mulig dobbeltfinansiering. Er dette hensiktsmessig?

Lund takket for innspillene. Viste også til fylkeskommunenes kollektivplan som viktig innspill til transportetatene.

06. Miljø, klima og trafikksikkerhet

06.1 Klima, miljø og trafikksikkerhet

Sidsel Kålås, Statens vegvesen og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Hovedtema i rapporten er klima, miljø og biologisk mangfold. Støy er det største lokale problemet. I tillegg vektlegges kulturminner og lokal forurensing.

Når det gjelder trafikksikkerhet skal målene for planperioden vurderes på veggisiden.

06.2 Klimatilpasning

Pål Rosland, Statens vegvesen og sekretær for utredningsrapporten innledet.

Utgangspunktet er at klimaet er i endring og at dette får konsekvenser for ny og eksisterende infrastruktur. Hvilket klima vi skal tilpasse oss til og hvilke sikkerhetsmarginer vi ønsker å ha vil ha betydning for kostnadsnivået og beredskap. Det er nødvendig å finne et godt balansepunkt mellom disse hensynene. Tiltakene vil også kunne innpasses i faser, for en mest samfunnsøkonomisk utnyttelse av ressursene.

Samlet diskusjon om miljø, klima og trafikksikkerhet

- Kommentar fra Møre og Romsdal fylkeskommune om hvilke tiltak Statens vegvesen har råderett over når det gjelder klima. Vil planforslaget inneholde både statlig og fylkeskommunal infrastruktur?
- Kålås svarte at etaten ikke kan innføre tiltak mot det enkelte transportmiddel, men kan utarbeide faglig grunnlag og være pådriver for tiltak som bedrer klimaet.
- Lyche stilte spørsmål om ferjefri E39 og planlegging av tunneler. Vil det komme noen retningslinjer om hvor dypt undersjøiske tunneler kan gå?
- Moe Gustavsen pekte på at ferjefri E39 ikke er et nytt prosjekt, men har fått økt oppmerksomhet. Etter at regionvegsjefen i vest gikk inn for prosjektet ble det ytterligere trykk. Første fase vil inneholde teknologiske mulighetsstudier og en vil her se på hva som kan være hensiktsmessige løsninger.
- Ungdom er oftere representert i ulykkesstatistikkene på vegene, og den aldersmessige skjevfordelingen burde ha konsekvenser for tiltak. Burde komme fram i rapporten.
- Ramtvedt påpekte at målkonflikten mellom jordvern og miljø er viktig. Dette er også noe Regjeringen har vektlagt, i ønsket om mer kompakte byer for å redusere trafikken.
- Kålås var enig i at det er flere målkonflikter hvor det er behov for avveininger. Jordvern har fått økt oppmerksomhet enn tidligere, noe som kan være en

utfordring for målet om mer kompakte byer.

- Moe Gustavsen kommenterte at behovet for klimatilpassing er tydelig ettersom det i 2010 var ti hendelser med behov for bruberedskapen til Statens vegvesen. Normalt er det to til tre slike hendelser i året.

07. Transport i byområder

07.1 Universell utforming

Kirsten Bryne Tegle, Statens vegvesen og leder for utredningsrapporten, innledet.

Prosjekter foreslår fire fokusområder: Fokus på hele reisekjeden, utvikling av kompetanse, utbedring av eksisterende infrastruktur til universell utforming og opprettholde kvalitet; drift og vedlikehold. Det koster 5 til 10 % mer å utforme anlegg universelt hvis det planlegges fra starten. Oppgradering av eksisterende anlegg er estimert til å koste 250 000 til 500 000 kr.

Samlet diskusjon om universell utforming

- Gyda Grendstad, Statens vegvesen og prosjektleder for byområdene, mente at det var viktig å sette seg realistiske delmål for å beholde motivasjonen. Målet for 2025 virker urealistisk
- Tvedt opplyste om at Ruter har beregnet at det koster 2 mrd. kroner for universell utforming av 500 stoppesteder eksklusive tilkomst i Akershus. Dette er det ikke mulig å finansiere i dag.
- Åshild Pettersen, Nordland fylkeskommune påpekte at det er viktig med realistiske delmål. Det er overveldende å prøve å ta alle stoppesteder og alle adkomster samtidig: kan bli handlingslammet av omfanget. Det er 700 stoppesteder og 200 kaianløp i Nordland. Dette krever store investeringer og er en stor utfordring å finansiere. Vi trenger læring gjennom piloter.
- Kålås påpekte at det er mulig å lære av det svært vellykkede og systematiske arbeidet som er gjort for økt trafikksikkerhet gjennom økt bevissthet, FoU, holdninger, samarbeid og effektive tiltakspakker.
- Flere kommenterte viktigheten av at arbeidet må koordineres mellom alle aktørene slik at alle drar i samme retning. Det er viktig med like standarder og like prioriteringer. Å holde tilgjengeligheten året rundt med riktig drift og vedlikehold er svært utfordrende.

07.2 Byområdene.

Gyda Grendstad, Statens vegvesen og prosjektleder for utredningsrapporten, innledet.

Funnene viser at byene vokser, de største byområdene vokser mest og at bilholdet øker med unntak av Oslo. Byene blir tettere, men fortsetter også å vokse utover.

Byområdene ønsker bedre samordning, koordinering og avtaler. Det finnes ingen anslag på hva som er realistisk å få til når det gjelder kollektivtransportbruk, men det anslås at sykkelandelen kan komme opp i 10 til 20 prosent. Det forslås en økning av belønningsordningen til tre til fire milliarder per år. I tillegg foreslår gruppen én virkemiddelpakke for de fire største byene med kjøprising og parkeringsrestriksjoner, én tiltakspakke for mellomstore og én for mindre byer og tettsteder. Må tørre å si at personbilen må nedprioriteres i sentrum av de største byene. Dyrket mark må vike der hvor det er nødvendig å fortette. Behov for mer FoU når det gjelder godstransport.

07.3 Langsiktige kapasitetsutfordringer i Osloområdet

Arne Stølan, Jernbaneverket og leder for utredningsrapporten, innledet.

Transportsystemet må knytte byene på Østlandet tettere sammen. Det er også viktig å sørge for kvalitet i utbyggingen, for å gjøre det attraktivt å gå over til kollektive midler.

Symbolverdiene er stadig viktigere, i tillegg til funksjon. Samarbeid mellom kollektivselskapene, transportetatene og fylkeskommunene er startet, og det er viktig med en avklaring av statens rolle for persontransporten.

07.4 Effektive personknutepunkter

Åsa Nes, Jernbaneverket og leder for utredningsrapporten, innledet.

Nasjonalt nett for knutepunkter frarådes, men fylkeskommunene bør skape en enighet om hva som er de viktigste knutepunkter. Dette må igjen følges opp av stat og kommune. Aktørene bør samles om en "masterplan", samarbeidet formaliseres og aktørene forpliktes med hensyn til finansiering. Holdningen til innfartsparkering bør differensieres: nødvendig å begrense parkeringsarealer i de store byområdene av hensyn til faktorer som arealbruk og biltrafikk. Virkemidler kan være belønningsmidler, nye rikspolitiske bestemmelser om etablering av boliger/næring eller mer bruk av innsigelser. Jordvernet må vike ved de viktige kollektivknutepunktene. Staten bør sikre arealbruk rundt knutepunktene og engasjere seg mer utover de statlige ansvarsområdene.

Samlet diskusjon om byområder, langsiktige kapasitetsutfordringer i Osloområdet og effektive personknutepunkter

- Langmyhr påpekte at viktige faktorer er samordnet virkemiddelbruk og samordnet areal- og transportplanlegging. Det er begrensninger i helhetlig virkemiddelbruk. Statlige myndigheters virkemiddelbruk må tilpasses lokale utfordringer og gi rom for gode løsninger på eksempelvis lokale miljøutfordringer og sykkelsatsing. Det er behov for driftsmidler. Vegnormaler som er knyttet mot effektiv vegtransport styrer utforming av for stor kapasitet på vegsystemene inn mot byene, og det vanskeliggjør overføring til kollektive løsninger. Virkemidler mot lokale miljøproblemer bør omtales, som lavutslippssoner.
- Gro Solberg, Buskerud fylkeskommune mente at belønningsordningen er kortsiktig og kan gjøre at enkelte nøler med å sette i gang en forbedring av tilbudet som krever mye midler. Hvorfor foreslås ikke statlig bidrag til drift? Kommentaren fra transportetatene var at dette ikke vil gi nok insitamenter til kjøprising.
- Tvedt kommenterte at det i sammendragene er tendenser til ønske om økt statlig styring, men også forventninger til fylkeskommunene. Fylkeskommunene ønsker å ha en slik rolle, men er foreløpig usikre på hva den skal innebære. Hva skal statens sektoransvar innebære og hvordan skal samordningen sikres? Dette må diskuteres.
- Mette Svanes, Bergen kommune, tok opp at det lokaldemokratisk alltid vil være motstand mot sterk statlig styring, så dialog blir viktig. Det heter at kollektivtilbudet må være på plass før restriksjoner mot biltrafikken, men hva er et forbedret kollektivtilbud? Når kan vi forsvare å innføre restriksjoner? I Bergen tredobles reisetiden ved overgang fra bil til kollektiv – det er ikke et høykvalitetstilbud. Bergen vil innføre tidsdifferensiering men må gi et godt kollektivt tilbud først.
- Transportetatene kommenterte at det kommer en TØI-rapport som sier mye om hva som er et godt kollektivtilbud. Ett kriterium er at en kollektivreise ikke skal ta mer enn dobbelt så lang tid som bil.
- Per Morstad, Oslo kommune, mente at det er positivt at staten kan bidra til å finansiere kollektivtransporten. Det er et stort etterslep blant annet på skinnegangen, i tillegg til behov for store nye prosjekter. Det pågår et godt samarbeid gjennom Oslopakke 3, og det er satt fortgang i sykkelsatsingen. Beboerparkering – avgiftsparkering med tidsbegrensning - innføres innenfor Ring 2.
- Ramtvedt kommenterte at 60 % bor i byer og det er der det er størst effekt av virkemidlene. Hva er målet - skal vi redde kloden eller byene? Hva er hensikten med virkemidlene? Anbefaler at det ses på Osloregionens areal- og

transportstrategi, hvor man ble enig om en prioritering ut fra et mål om å styrke konkurransekraften. Lange planprosesser og liten forutsigbarhet i virkemidler er frustrerende. Planloven er mer motivert av demokrati enn handling. Hvordan "pære" PBL med KVVUene og få større grad av forpliktende samarbeid? En regional plan kan erstatte KVVUen slik at man kan gå rett til KS1.

- Moe Gustavsen viste til at veksten i mellomstore byer som Fredrikstad har vært større enn man trodde, og byene fokuseres sterkere i utredningsarbeidet enn i forrige NTP. Erfaringer viser at der vi har klart å få til et forpliktende samarbeid har vi fått til en bedre prosess. Dette må vi bygge videre på.
- Øystein Olav Miland, Troms kommune, viste til at det er funnet gode løsninger for hurtigbåtforbindelsen mellom Tromsø og Harstad gode løsninger er i Harstad og på Finnsnes, men det mangler i Trømsø. Det er vanskelig å få på plass gode samordnede løsninger for et godt knutepunkt og helt nødvendig med ATP-samarbeid.
- Tvedt kommenterte at belønningsordningen framstår som øremerket, noe som er betenkelig når fylkeskommunene har fått ansvaret. Er skeptisk til en tidobling, og ordningen løser ikke investeringsbehovet. Vi trenger et annet ord på kjøprising. Andre løsninger kan også være aktuelt for å legge restriksjoner på biltrafikken, som bompenger. Osloområdet har en reduksjon i biltrafikken som andre byer i verden ikke har klart å få til.
- Pettersen tok opp at det er et stort gap mellom byer med 5000 og 30-40 000, det er også behov og potensial for kollektivtransport i byer med om lag 20 000 innbyggere, hvor det er behov for insentivordninger.
- Lund kommenterte at transportetatne ønsker flere innspill på hvilke belønningsordninger, statlige investeringer og samarbeidsordninger vi trenger. Her konkluderer rapportene noe ulikt.
- Hegle mente at man får til gode løsninger med et forpliktende samarbeid. Betenkt over innretningen på belønningsordningen og fokuset på investeringer; hvis finansiering av drift forutsetter restriksjoner på biltrafikken blir det vanskelig. Arealbruk er også et sterkt virkemiddel.
- Nes uttrykte bekymring for utviklingen av transportmønsteret i byene: selv i Akershus er halvparten av veksten i steder med dårlig kollektivdekning. Hvilken rolle skal fylkeskommunene ta når det gjelder dette?
- Tvedt mente at dette viser problemet med ansvarsdelingen mellom fylkeskommunen og staten. Det er staten som hindrer fylkeskommunen i å ta inn mer midler til kollektivtransport, derfor må staten bidra økonomisk. Kan ikke først gi ansvar og så ta det tilbake når man stiller med ressursene. Det er fylkeskommunene og kommunene som har best forutsetninger til å finne de beste løsningene.
- Ramtvedt viste til forslaget fra bygruppen, som ikke innebærer at ansvaret tas bort fra fylkeskommunene, men staten skal sette rammer og fylkeskommunene konkretisere det. De lokale forholdene er forskjellige slik at differensierte pakker tilpasset lokale og regionale forhold må lages – i samarbeid.
- Grønås kommenterte at staten betaler med inndratt verdiskapning fra regionene. Fylkeskommunene og kommunene har best forutsetninger for gode lokale løsninger. Statlig bør styre gjennom klare målsetninger og differensierte pakker tilpasset lokale forhold. Kommunene og i noen grad fylkene er for små til å løse regionenes utfordringer.

08. Forventninger fra fylkeskommunene

08.1 Kommentar fra Arild Fuglseth, Møre og Romsdal fylkeskommune

Er NTP en statlig eller nasjonal transportplan? Hvis den er nasjonal bør den inneholde kollektivtrafikk, og siden fylkeskommunene skal ta større ansvar så bør de delta på lik linje med "de andre" transportetatene. Drosjekjøp bør samles med øvrig

kollektivtransport.

08.2 Bjørg Hilde Herfindal, Telemark fylkeskommune

Fylkeskommunene bør utfordres enda mer til å samarbeide og bør ha klarere bestillinger på sitt bidrag. Kompetansen ligger i den regionale kunnskapen og samarbeidet med kommunene. Forventningen er å bli tatt på alvor, og at møtene skal bli brukt på en god måte.

I samlerapporten bør de realiserbare delmålene og prinsippene framkomme tydelig, her kan fylkeskommunene være medspillere. Statens koordineringsrolle bør dempes ned. En bør bruke erfaringer fra trafikksikkerhetsarbeidet. Etterslep på fylkesveg og kollektivtransport blir viktig i NTP.

Kommentarer fra salen

Elisabeth Enger, Jernbanedirektør og medlem av styringsgruppen, viste til at det er store kulturforskjeller og mange myter mellom stat og kommuner/fylkeskommuner. Staten er politisk styrt og også demokratisk. I kommunestyret får man en fersk temperaturmåler, og selv om det er en annen form for kontakt i staten er det tett politisk styring. Viktig at det er et samarbeid mellom forvaltningsnivåene og at man bygger opp tillitt og samarbeidsformer gjennom arbeid som NTP. Veldig spennende å ha med fylkeskommunene i styringsgruppen. Samhandlingsformen bør også evalueres, for dette er viktig å videreføre.

08.3 Avsluttende kommentar

Rolf-Helge Granås, Telemark fylkeskommune og styringsgruppen.

Det er en utfordring å skulle representere fylkeskommunene samordnet, hvordan få til det på en god nok måte?

Har brukt mye tid på å reise rundt og overbevise fylkeskommunene og andre om at det er fornuftig at fylkeskommunene har overtatt så mye av vegnettet.

- Brukerproblemnærhet – får øyeblikkelig
- Kort beslutningsveg – kan gå kort tid før beslutning kan fattes.
- Avgrenset arbeidsområde – kan løse problemer uten at dette må gjøres nasjonalt og svært kostnadskrevende.

Må være selvbevisst. Er det viktig for fylkeskommunene å høre på metodeutvikling, "what's in it for me"? Dette er et nybrottsarbeid. Partnerskapsmodeller er vanskelig hvis det er ulikhet i ressurstilgang og maktforhold. Verdien av å være her er at man er i gang med å utvikle nye arbeidsmetoder og nye prosesser, kanskje det ikke er så viktig å lage nye arenaer. Ansvarsdelingen og eierforholdet vil bli tydeligere formulert.

Infrastrukturtiltak er:

- Konsekvenstung.
- Langsiktig perspektiv.
- Kostnadskrevende.

Verdien av å dokumentere nytteeffekt er dermed svært viktig. Arbeidet må fortsette i samarbeid. Fylkeskommunene kan være med å bidra etter hvert. Volumet på egen kompetanse og kapasiteten må vurderes for å møte de tunge statsetatene. Egne prosesser og prioriteringer må gjennomgås for å matche det som det legges opp til.

Kollektivtrafikk må mer med i planene, må være tydeligere i prosjektrapportene. Driften kan ikke bare løses gjennom belønningsordningene eller bompengefinansiering.

Fylkesvegene må mer med i planprosessen. Det er forskjellige måter å tenke på og det kan

være verdt å utfordre hverandre på. Kan være vanskelig å følge med på alt som skjer av kunnskapsutvikling, viktig å tenke på hvordan man formidler budskapene.

Viktig å bruke eksempler fra flere områder; Grenland gjør mye bra når det gjelder samarbeid og det kan også nevnes oftere.

Fylkeskommunene må erkjenne at de er med på å forme en nasjonal prosess for planlegging og gjennomføring av store infrastrukturendringer, utfordringen er ikke viljen men kapasiteten og kompetansen. ”Make us believe”!

Terje Moe Gustavsen, Vegdirektør og styringsgruppen.

Det har vært to bra dager som gir viktig grunnlag for arbeidet fram mot sluttstillingen av utredningsrapporten. Slike møter virker mobiliserende på prosjektgruppene som spisser sine synspunkter. Vil legge til rette for samhandling også i neste fase. Målet er en transportplan for hele landet og all transportaktivitet, overordnet sett. Fylkeskommunene vil være tjent med å delta fordi de har en så stor del av gjennomføringsansvaret. Vegen må bli til mens vi går. Fylkeskommunenes engasjement på vegsiden etter forvaltningsreformen er sterkt og positivt, dette lover godt for samarbeid om regional planlegging. Det vil ikke være mulig å tilrettelegge for en transportpolitikk i fylkene uten en god nasjonal koordinering men heller ikke for en nasjonal transportpolitikk uten medvirkning fra fylkeskommunene. Takk til alle.

Nasjonal transportplan 2014-2023

Møte i kontaktforum 2.-3. desember, Britannia Hotell, Trondheim

Deltakerliste

Harald Horne	Akershus fylkeskommune
Ola Olsbu	Aust-Agder fylkeskommune
Arild Eielsen	Aust-Agder fylkeskommune
Gro R. Solberg	Buskerud fylkeskommune
Tom Mikalsen	Finnmark fylkeskommune
Hanne Varhaug Sjøberg	Hedmark fylkeskommune
Sigurd Skage	Hedmark fylkeskommune
Anne Iren Fagerbakke	Hordaland fylkeskommune
Willy Loftheim	Møre og Romsdal fylkeskommune
Arild Fuglseth	Møre og Romsdal fylkeskommune
Lage Lyche	Møre og Romsdal fylkeskommune
Helge Moldjord	Nordland fylkeskommune
Åshild Pettersen	Nordland fylkeskommune
Joar Nortug	Nord-Trøndelag fylkeskommune
Ove Sjøberg	Oppland fylkeskommune
Anders Sæternes	Rogaland fylkeskommune
Jan Øhlckers	Sogn og Fjordane fylkeskommune
Ole Ingar Hæreid	Sogn og Fjordane fylkeskommune
Velaug Veum	Sogn og Fjordane fylkeskommune
Odd Moldestad	Sør-Trøndelag fylkeskommune
Harald Hegle	Sør-Trøndelag fylkeskommune
Erik Spilsberg	Sør-Trøndelag fylkeskommune
Björg Hilde Herfindal	Telemark fylkeskommune
Rolf-Helge Grønås	Telemark fylkeskommune
Øystein Olav Miland	Troms fylkeskommune
Niklas Cederby	Vestfold fylkeskommune
Tine Sundtoft	Vest-Agder fylkeskommune
Vidar Ose	Vest-Agder fylkeskommune
Jan Otto Hansen	Vest-Agder fylkeskommune
Øyvind Sørensen	Vestfold fylkeskommune
Hans Erik Fosby	Østfold fylkeskommune
Jostein Haug	Østfold fylkeskommune
Knut Ramtvedt	Østfold fylkeskommune
Mette Svanes	Bergen kommune
Hildegunn Hausken	Stavanger kommune
Tore Langmyhr	Trondheim kommune

Per Morstad	Oslo kommune
Benedicte Bruun-Lie	Oslo kommune
Hans L. Clementz	Kommunenes Sentralforbund (KS)
Jon Sjølander	Avinor AS
Reidar Meland	Avinor AS
Knut Fuglum	Avinor AS
Stein Batalden	Avinor AS
Elisabeth Enger	Jernbaneverket
Anita Skauge	Jernbaneverket
Lars Erik Nybø	Jernbaneverket
Håvard Kjerkol	Jernbaneverket
Åsa Nes Kihlander	Jernbaneverket
Heidi Meyer Midtun	Jernbaneverket
Arne Støland	Jernbaneverket
Peder Vold	Jernbaneverket
Cecilie Bjørlykke	Jernbaneverket
Gunnar Markussen	Jernbaneverket
Gina Temte	Jernbaneverket
Frode Hjelde	Jernbaneverket
Kirsti Slotsvik	Kystverket
Thor Vardal	Kystverket
Øystein Linnestad	Kystverket
Olav Uldal	Kystverket
Sabine Nicolaysen	Kystverket
Stein Eliassen	Kystverket
Terje Moe Gustavsen	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Terje Westlie	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Jan Fredrik Lund	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Else-Marie Marskar	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Oskar Kleven	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Sidsel Kålås	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Gyda Grendstad	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Pål Rosland	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Jan Otto Larsen	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Hans Silborn	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Heidi Formo	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Therese Ustvedt	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Wenche Kirkeby	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Trond Nyland	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Grete Hansen	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Randi Harnes	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Ingrid Øvsteng	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Bjørn Sandelien	Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Kirsten Tegle Bryne
Vidar Engmo
Trygve Elvaas
Solveig Hovda
Leif Magne Lillebakk

Statens vegvesen, region vest
Statens vegvesen, region nord
Statens vegvesen, region øst
Statens vegvesen, region sør
Statens vegvesen, region midt