



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
19/91-1	18.02.19	45753/2019	Janne Lønsethagen, 71 28 04 85	09.05.2019

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel om hovudutfordringar på transportområdet

Vi visar til brev frå 18.02.19, med invitasjon om å komme med innspel om hovudutfordringar på transportområdet i samband med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Samferdselsutvalet har i møte 8.5.19, sak SA-36/19 gjort følgjande vedtak:

Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 08.05.2019

Møre og Romsdal fylkeskommune er nøgd med at vi er tidlegare involverte i prosessen med Nasjonal Transportplan, og at vi har høve til å gje innspel til dei største utfordringane som Nasjonal Transportplan må løyse.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil løfte fram følgjande utfordringar for å få eit transportsystem som byggjer opp under gode bo- og arbeidsmarknadsregionar, fungerande godstransport og omstilling til eit lågutsleppssamfunn, på ein trygg og sikker måte:

1. Eit heilskapleg transportsystem

Alle transportformer og forvaltningsnivå må sjåast i samanheng, slik at NTP må behandle hele veg-/transportsystemet, ikkje berre den statlege delen. Den store ulikskapen i standard på statleg- og fylkeskommunal (+kommunal) infrastruktur er uakseptabel.

Vi er inne i ei tid der mange nye løysingar på energiberarar blir prøva ut, og dette krev ny tilnærming på infrastruktursida. Framtidig infrastruktur for ulike energiberarar og finansieringsansvar for denne må samordnast og avklarast for alle forvaltningsnivåa samla.

2. Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde

Ei viktig utfordring for å få til attraktive bysentrum i eit framtidig lågutsleppssamfunn er å få til ei miljøvenleg transportutvikling. Dei mellomstore byområda har utfordringar tilsvarande dei ni byområda som er inne i byvekstavtaleordninga, med befolkningsvekst og stadig meir trafikk og trengsel, og Møre og Romsdal fylkeskommune krev at også desse byområda må inngå i ordninga.

3. Omstilling til lågutsleppssamfunn

Finansiering av omstilling til miljø- og klimavennlege transportløysingar. Det er ei målsetting at vi skal utvikle marknader for nullutsleppsløysingar, og at vi skal stille krav om utsleppsfrie eller fornybare løysingar i offentlege ferje- og hurtigbåtanbod. Dette må finansierast.

4. Gods frå veg til bane og sjø

Godsmengdene er førespela å auke i tida framover. Det bør sjåast på kva tiltak som vil vere effektive for å få til trygg, effektiv og sikker godstransport for innbyggarar og næringsliv.

5. Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

Fylkeskommunane ønskjer å vere i leiinga for nye teknologiske løysingar, og har også vist stor evne til innovasjon. Gjennom å vere tett på dei som får nytte av innovasjon, er fylkeskommunane saman med kommunar og andre aktørar godt førebudd på å gå frå pilotar til utrulling av nye løysingar. Korleis nasjonale føringar, retningsliner og støtteordningar for meir innovasjonskraft i fylka skal utformast, bør utgreiast.

6. Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

For dei fem punkta framanfor er det nødvendig med eigne finansieringsløysingar for enkeltpunkta, eller styrka rammevilkår for å sikre innovasjon og ei styrt utvikling mot ei meir optimal transportmiddelfordeling.

Spesielt viktig er det at Kommunal- og moderniseringsdep. (KMD) blir involvert og deltek meir synleg og aktivt, t.d. med omsyn til rammevilkår for fylkeskommunane (Jf. Pkt. 1).

7. Skredsikring

Det må utarbeidast ein heilskapleg nasjonal plan for Skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innafor høg og middels risikofaktor.

Planen må sikrast finansiering slik at den kan gjennomførast i løpet av ei tidsramme på 12 år.

8. Nye finansieringsløysingar og nye forretningsmodellar for bygging av infrastruktur i regionane (fylka) må utgreiast, herunder alternativ for vegprising.

9. Behovet for å flytte folk og gods bør ikkje auke i framtida, utbygging av digital infrastruktur i heile landet kan redusere behovet for fysisk transport, og bør prioriterast i NTP.

Heile saksframlegget og saksprotokoll kan sjåast i vedlegget.

Saka skal også handsamast i fylkesutvalet 3.6.19. Eventuelle endringar etter vedtak i fylkesutvalet vil bli ettersendt.

I sak SA-29/19 same dato blei det også vedtatt følgjande: «Samferdselsutvalet ber om at notatet «Forfall på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal» vert oversendt Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet og at problemstillingane vert teke opp i arbeidet med Kommuneproposisjonen og ny NTP.» Rapporten er derfor vedlagt, og kommunal- og moderniseringsdepartementet er kopimottakar.

Med helsing

Arild Fuglseth
samferdselssjef

Janne Lønsethagen
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Kopi:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet Postboks 8112 Dep 0032 Oslo

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
10.04.2019	35046/2019	Janne Lønsethagen

Saksnr	Utval	Møtedato
SA 36/19	Samferdselsutvalet	07.05.2019
	Fylkesrådmannens tilråding	13.06.2019
	Fylkesutvalet	03.06.2019

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspel om hovudutfordringar på transportområdet

Bakgrunn

Nasjonal transportplan (NTP) er eit strategisk dokument som gir regjeringa sin transportpolitikk. Den legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og samspel mellom transportformane. Nasjonal transportplan blir revidert kvart fjerde år.

Samferdselsdepartementet etablerer no ein ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Samferdselsdepartementet vil ta ein tydelegare styring i planprosessen. Dette vil i følgje departementet bli gjort for å styrke arbeidet med meir effektiv ressursbruk, og for å svare best mogleg på dei samfunnsmessige utfordringane.

«I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og gjennomføring av regionreformen er det behov for større involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene tidligere i planprosessen. I tillegg legges det til rette for at Sametinget kan bidra i arbeidet i relevante spørsmål.

Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med egne innspill i flere omganger. Nå i tidligfase av arbeidet ønsker departementet innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet i de ulike regionene. Videre vil Samferdselsdepartementet opprette en kontaktgruppe hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget er representert på politisk nivå, og som er politisk ledet av Samferdselsdepartementet.» (Utdrag frå brev frå Samferdselsdepartementet, med invitasjon til innspel).

Dette er første runde der fylkeskommunane er inviterte til å gi innspel. Vi vil bli inviterte til å kome med innspel i fleire omgangar, samt at det vil bli heldt dialogmøte undervegs. I denne første omgang med overordna utfordringar har vi gjennomført møte med NHO Møre og Romsdal, og nytta innspel frå workshop om utfordringsbildet for Møre og Romsdal i samband med det regionale planarbeidet for neste fylkestingsperiode. Kommunane vil bli involverte direkte seinare i prosessen, når ein skal sjå på løysingar for det overordna utfordringsbildet.

Samferdselsdepartementet har i denne fasen bedt om kortfatta innspel med ei rangering av dei viktigaste utfordringane på transportområdet.

Dei ønsker ei oversikt over reelle transport- og mobilitetsutfordringar sett frå eige fylke/region, uavhengig av dei ulike forvaltningsnivåa sine ansvarsområde.

Departementet ber om at det skillast mellom dagens utfordringar og kva utfordringar vi står overfor. Det kan både vere knytt til korleis ny teknologi kan bidra til å løyse utfordringane, og til framtidens næringsutvikling og busetting. Brevet frå samferdselsdepartementet er vedlagt saka.

Samferdselsdepartementet har satt frist for innspel til 10. mai. Eventuelle endringar etter vedtak i fylkesutvalet blir ettersendt.

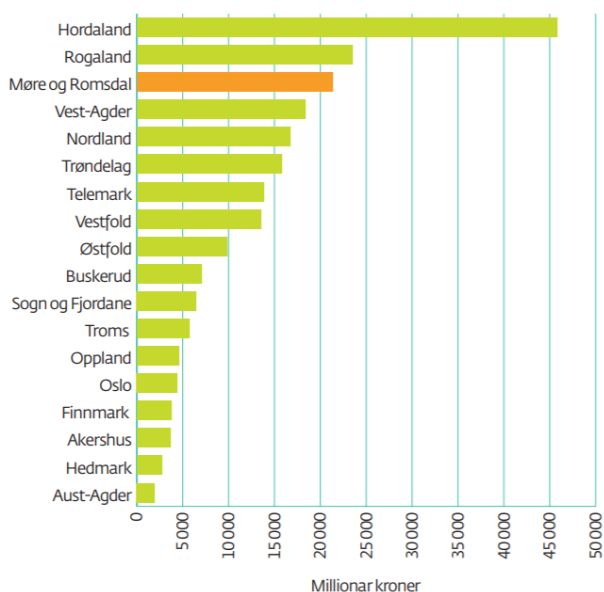
Vurdering

Dei største utfordringane sett frå Møre og Romsdal fylkeskommune

Møre og Romsdal er landets tredje største eksportfylke, og i 2017 har fylket eksportert varer og tenester for over 40 milliardar kroner. Det er viktig å legge til rette for at eksportnæringane fortsatt er konkurransedyktige.

Fastlandseksporten av varer etter produksjonsfylke, perioden 1.1–31.7 2018

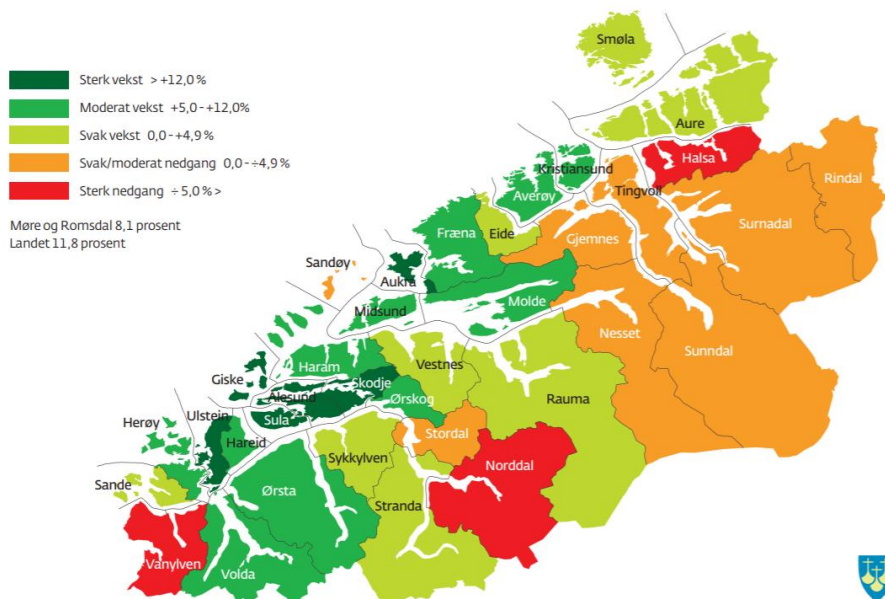
Kjelde: SSB



Møre og Romsdal si største utfordring er befolkningsutviklinga. Våre innbyggjarar blir eldre, samtidig som befolkningstala går ned i kommunane utanfor byane. Byane våre veks i mindre hastigheit enn dei største byane i landet, og det er også ei utfordring, då mykje verdiskaping skjer der folk møtast i dagens kunnskapssamfunn.

Folketalsutviklinga i Møre og Romsdal 2008–2018

Kjelde: SSB



Det viktigaste for Møre og Romsdal fylkeskommune, er å bygge opp under gode og attraktive bu- og arbeidsmarknadsregionar, som gjer at næringslivet har gode vilkår, og at vi legg til rette for gode liv for innbyggerane. Samstundes er det sentralt at Noreg når sine målsettingar for redusert klimagassutslepp.

Perspektivmeldinga viser at vi har eit mindre økonomisk handlingsrom framover. Samstundes gjer ny teknologi nye løysingar tilgjengelege, noko som gjer at vi både kan spare ressursar, samt gi eit betre tilbod til innbyggerane.

Ut frå dette utfordringsbildet er dei viktigaste utfordringane for Møre og Romsdal, og som Nasjonal Transportplan kan vere med å løyse, som følgjer:

1. Eit heilskapleg transportsystem
2. Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde
3. Omstilling til lågutsleppssamfunn
4. Gods frå veg til bane og sjø
5. Ny teknologi – utfordring og moglegheiter
6. Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

Nærare om dei ulike punkta:

Eit heilskapleg transportsystem

For å bygge opp under attraktive bo- og arbeidsmarknadsregionar, er transportsystemet og infrastrukturen sentral. Både næringsliv og innbyggerar må kunne ha tilgang til gode og trygge transportformer. Ei utfordring i NTP-arbeidet er å sjå heile transportsystemet under eitt, både transport på veg, sjø, og luftfart, og fordeling mellom desse transportformene.

Ei særleg utfordring er at vi har riksvegar og fylkesvegar med tilnærma same funksjon og betyding, som har ulik standard.

Det er ulike rammar for drift og vedlikehald for fylkesveg og riksveg, noko som gjer at det er store skilnader mellom dei ulike vegane.

Det kan vere utfordrande for dei som nyttar infrastrukturen når det er store skilnader i standardar. Det blir viktig å vurdere alle forvaltningsnivå, kommune, fylkeskommune og stat, og fordeling mellom desse. Til dømes viser rapporten «Fra Sams og Samling» utarbeidd av Statens vegvesen at det i 2017

blei brukt 174 000 kroner til drift og vedlikehald for kvar kilometer fylkesveg i gjennomsnitt for landet. Tilsvarande tal for riksveg var 539 000 kroner.

Når det gjeld investeringsmidlar, så er biletet enda meir ulikt. I 2017 blei det nytta 219 000 kroner til investering for kvar kilometer fylkesveg. For kvar kilometer riksveg blei det brukt 1 905 000 kroner.

Utfordringane i dagens infrastruktur på veg er mellom anna flaskehalsar på vegnettet, vedlikehaldsetterslep på 8,3 mrd. kroner på fylkesvegnettet, strekningar som er rasutsette, tunnelar som må sikrast for å oppfylle tunnelsikkerheitsforskrifta, samt ein geografi med mange ferjestrekningar som tar tid for både person- og varetransporten. Ein infrastruktur som legg til rette for meir miljøvenleg mobilitet er svært viktig, og da med tilrettelegging for kollektivtransport med gode knutepunkt og haldeplasser og gode løysingar for gåande og syklende.

Formelle hinder for å planlegge og bygge samanhengande og utvikle nye forretningsmodellar, samt ta i bruk innovasjon og alternative finansieringsløysingar for infrastruktur er ei utfordring.

Framover vil det vere ei stor utfordring å ha infrastruktur som er tilpassa eit villare og våtare klima. Vi vil også sjå at trafikantane har større krav til digitalisering gjennom forventningar til informasjon undervegs på reisa, som til dømes varsling av forseinkingar/ulukker/kø m.v.. I fylke med krevjande geografi, lange omkøyringsvegar og ei rekke ferjestrekningar vil dette vere særleg aktuelt. Autonome fartøy og køyretøy vil også krevje regulatoriske endringar på nasjonalt nivå, og det kan også vere at det må særskilte tilpassingar til i enkelte område både regulatorisk og når det gjeld utforming av infrastruktur.

Muligheiter for meir klimavennleg lufttransport vil truleg gi nye moglegheiter for å utnytte luftfarten. Muligheitene må sjåast i samheng med resten av transportsystemet.

Byvekstavtale og bypakkar for mindre byområde

For Møre og Romsdal fylkeskommune er det viktig å bygge opp under attraktive bysentrum. Vi ser på byen som ein regional motor for vekst og utvikling, og vi har også eigne program som støttar opp under byutvikling og vekst, for attraktive bysentrum.

Ei viktig utfordring for å få til attraktive bysentrum i eit framtidig lågutsleppssamfunn er å få til ei miljøvenleg transportutvikling.

«Det er forventet befolkningsvekst i norske byområder framover, noe som gir økt transportvekst. Dersom transportveksten først og fremst løses med mer biltrafikk vil dette gi byer med store trengsels- og miljøproblemer. I klimaforliket ble det derfor besluttet at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, det såkalte nullvekstmålet. Byvekstavtalene skal bidra til å nå dette målet.

Også i mellomstore byområder er det forventet befolkningsvekst med medfølgende transportvekst»¹

Dei mellomstore byområda har utfordringar tilsvarande dei ni byområda som er inne i byvekstavtaleordninga, med befolkningsvekst og stadig meir trafikk og trengsel. Dei mellomstore byane har generelt høg bilandel, også på korte reiser.²

Urbanet analyse viste i rapporten «Kollektivtrafikk, veiutbygging eller kaos? Scenarior for hvordan vi møter framtidens transportutfordringer» frå 2011 at det er kostnadseffektivt for samfunnet å møte transportveksten i byområda med klima- og miljøvenlege transportformer.³ Dei mellomstore byregionane er også ei viktig brikke for at Norge skal nå sine internasjonale forpliktingar om klima og berekraftig utvikling.

¹ https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/2465156/binary/1289570?ts=16676f8d170, s. 1

² https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/2528598/binary/1304342?ts=167a32cced0, s. 5

³ https://cd25a04a7f37472a8a41-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.ssl.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/UArapport_23_2011_Kollektivtrafikk-veiutbygging-eller-kaos-med-engelsk-sammendrag.pdf

Omstilling til lågutsleppssamfunn

På nasjonalt nivå har Norge forplikta seg gjennom Paris-avtalen og klimaloven, til å kutte 40% av klimagassutsleppa i 2030 samanlikna med utsleppa i 1990. I Granavolden-plattformen er det ei målsetting om at Noreg sine ikkje-kvotepliktige utslepp skal reduserast med 45 prosent samanlikna med 2005.⁴

I Granavolden-erklæringa står det også at Norge skal ha ein offensiv klimapolitikk, at vi må utvikle marknader for nullutsleppsløysingar, og at vi skal stille krav om utsleppsfrie eller fornybare løysingar i offentlege ferje- og hurtigbåtanbod der det ligg til rette for det.

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgd opp dette, og i alle nyare ferjekontraktar er det stilt krav og null- og lågutsleppsløysingar. Samstundes er det ei utfordring å finansiere overgangen frå tradisjonelle løysingar. Ladeinfrastruktur og ombygging av ferjekaier er krevjande, og driftskostnaden til ferjedrifta aukar samstundes. Så langt har vi investert i null- og lågutsleppsløysingar i Sulapakken, Nordmørspakken, Romsdalspakken og Indre Sunnmøre. Eksisterande støtteordningar er støtte frå Enova, som dekkjer inntil 40% av meirkostnadar knytt til ladeinfrastruktur.

NTP bør utgreie behovet for økonomiske ressursar for å nå målsettingane som Stortinget har satt.

Ved å bruke offentlige innkjøp til å fase inn ny teknologi, kan vi også vere med på å bygge norsk skipsindustri vidare til å vere verdsledande på framtidens løysingar, saman med næringsliv som utviklar teknologien som krevjast for produksjon og fylling av framtidens drivstoff.

Framover vil det også vere viktig med null- og lågutsleppsløysingar på andre transportformer som buss og hurtigbåt.

Møre og Romsdal fylkeskommune har i sitt nyaste bussanbod stilt krav om 10 elektriske bussar i Ålesundsområdet, der talet på rutekilometer er definert. Fylkeskommunen har ambisjonar om å følgje opp nasjonale føringar også i framtidige bussanbod, og vil finne løysingar som er tilpassa dei lokale forholda i kvart tilfelle. Møre og Romsdal fylkeskommune er også deltakar i prosjekt som ser nærare på miljøvenlege løysingar for hurtigbåt. Miljøvenlege løysingar i desse tilfelle er noko meir økonomisk krevjande på grunn av den høge energibruken som er i hurtigbåt drifta.

Vi er inne i ei tid der mange nye energiberarar blir prøva ut for dei ulike transportformene. Dette krev ny tilnærming til infrastruktur, og det er ei utfordring som bør greiast ut gjennom prosessen med NTP.

Gods frå veg til bane og sjø

Store godsmengder på vegane våre er ei utfordring, både for trafikkikkerheit, kapasitet og bæreevne. Det er også utfordringar for godset, med flaskehalsar og fjordkryssingar. Godsanalysen frå førre rullering av NTP viste at veksten i godstransport både for veg, bane og sjø vil vere mykje større enn godsmengda det er mulig å overføre. Rapporten anslo at av 270 millionar tonn gods på veg, er det 5 -7 millionar gods som kan overførast til andre transportformer.⁵

Ei analyse Møre og Romsdal fylkeskommune saman med andre har fått gjennomført viser at det er 8,5 millionar gods til og frå vårt fylke, eksklusiv bulktransport på sjø. Det er ei auke på ni prosent samanlikna med 2012. 63 prosent, 6,5 millionar tonn, av godstransporten går på veg.⁶

Godsmengdene er førespegla å auke i tida framover. Det bør sjåast på kva tiltak som vil vere effektive for å få til trygg, effektiv og sikker godstransport for innbyggjarar og næringsliv.

⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/7b0b7f0fc0f4d93bb6705838248749b/granavolden-plattformen-nynorsk.pdf>, s. 104

⁵ <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Godsprosjektet/attachment/1003836/binary/1054634?ts=14f9262e1b0>, s.3

⁶ Godstransport i Møre og Romsdal, rapport. Asplan Viak og Norce 2018.

Det har lenge vært eit mål om å overføre gods frå veg til bane og sjø, men arbeidet ser ut til å ha lukkast i mindre grad. Ein bør derfor i arbeidet med ny NTP tenke nytt når det gjeld overføring av gods.

Ny teknologi – utfordring og moglegheiter

Fylkeskommunen bør ha moglegheit til å skape nye løysingar. Fylkeskommunen har ansvar for finansiering av til dømes kollektivtransporten, og kjenner dermed behovet for å bruke ressursane effektivt. Ei utfordring er korleis det statlege verkemiddelapparatet kan vere med å bidra til at vi får utnytta innovasjonsevna i fylkeskommunane saman med næringslivet og kommunane. Korleis kjem ein frå stadiet frå pilotar og testar, til utrulling av nye løysingar i fullskala drift?

Ny teknologi kan vere med å løyse utfordringar knytt til overgang til null- og lågutsleppsteknologi, arealbruk, trafikksikkerheit, økonomiske rammeføresetnader, tilgjenge til kollektivtransport i distrikta, og så vidare.

Fylkeskommunane har økonomisk ansvar for kollektivtransport, og vil ha stor nytte av å ta i bruk ny teknologi til å både forbetre dagens tilbod, samt at ny teknologi kan gi større moglegheit til å ha ei effektiv drift.

Autonome kjøretøy kan føre til auke i kjørte kjøretøykilometer, i og med at kjøretida kan utnyttast på ein annan måte, samt at dei kan køyre i staden for å parkere, eventuelt køyre til ein annan opphaldsstad. Det er derfor viktig å utvikle attraktive kollektive løysingar som utnyttar eigenskapane til autonome kjøretøy best mogleg. Det kan gjere at ressursutnyttinga i bilparken blir betre. I dag står ein gjennomsnittleg privatbil roleg i 96% av tida, og har i gjennomsnitt 1,2 passasjerar når den er i bruk. Det går også med mykje areal til parkering og oppbevaring av privatbilar.

Mange forventar at løysinga for framtida blir mobilitet som ein teneste, eller kombinert mobilitet. Då skal innbyggerane og varetransport kunne bestille transport som passer best for føremålet, og man betalar for tenesta, ikkje eigarskapet til transportmiddelet. Då transporterar man seg til dømes med buss, samkjøring, bildeling, bysyklar, drosjer og så vidare ettersom det passer. Den same løysinga kan man ha for gods.

Det skjer ei rivande utvikling på dette området både i Norge og internasjonalt, men det er utfordringar knytt til utvikling av forretningsmodellar, og rollen til det private og offentlege.

For å sikre tilgang til transport for alle, er det viktig at fylkeskommunen har ein aktiv rolle i utvikling av nye mobilitetstenester. Kollektivtransporten vil vere ei bærebjelke i mobilitet som ein teneste, og det er viktig at det er nok ressursar til drift av denne, samt til utvikling, testing og utrulling av nye løysingar.

Digitalisering av transporttenester vil føre med seg store mengder data om innbyggjarane sitt reisemønster. Data og kunnskap er ein verdifull ressurs i dagens samfunn. Det er viktig at vi har eit bevisst forhold til kven som eig innbyggjarane sine transportdata. Private aktørar kan få stor makt viss dei har stor kjennskap til innbyggjarane sine transportvanar i detalj. Viss private aktørar tar over for det kollektive transporttilbodet, som dei kan gjere t.d. ved innføring av autonome system, kan det føre til vanskar for mindre ressurssterke personar å få tilgang til transportmiddel, samt at det vil bli ei utfordring å få gode transportordningar i mindre lønsame distriktstransportar. Det er derfor også viktig at det offentlige har ei tydeleg rolle i oppbygging av nye transport – og mobilitetstilbod.

Ny teknologi kan føre med seg utfordringar som går på arealbruk. Autonome kjøretøy kan gjere at vi brukar areal på ein annan måte enn tidlegare, og at reisetid ikkje blir vurdert på same måte som tidligare. Det er derfor viktig at det man er bevisst på kva arealpolitikk som førast.

Utvikling av nye løysingar kan krevje smidig utvikling, som blir til etter kvart som ein utviklar og testar nye løysingar. Det kan vere utfordrande å utvikle nye løysingar over tid, som kan utvikle seg til noko anna enn det som opphavleg var planlagt. Dagens innkjøpsreglement kan vere ei utfordring for utviklingsarbeid. Det er mogleg å utnytte innovative anskaffingar, men det kan framstå utfordrande og ressurskrevjande å gjennomføre.

Ny teknologi kan, viss det nyttast på riktig måte, føre til redusert behov for transport av folk og gods. Ein føresetnad for at det skal lukkast, er at digital infrastruktur er godt nok utbygd. Det er ei viktig utfordring at i dag er det ikkje nettdækning og mobildekning overalt. Manglar dette, blir det vanskelig å utnytte ny teknologi, t.d. for kjøretøy å kommunisere med kvarandre.

Det er også ei utfordring å kunne vere tidlig nok ute med offentlege lover og reguleringar av ny teknologi, og å vite på førehand kva utfordringar ein kan støyte på framover.

Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

For at fylkeskommunane skal vere i stand til å utvikle sterke regionar som sikrar verdiskaping og vekst i eit samfunn der innbyggjarane trivst, så er det ein føresetnad at fylkeskommunane får eit finansielt handlingsrom. For dei fem punkta framanfor er det nødvendig med eigne finansieringsløyningar for enkeltpunkta, eller styrka rammevilkår for å sikre innovasjon og ei styrt utvikling mot ei meir optimal transportmiddelfordeling. Ei utfordring er om det er mulig å tenke nytt eller annleis når det gjeld finansiering, med nye finansieringsløyningar og nye forretningsmodellar.

Forslag til vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune er nøgd med at vi er tidlegare involverte i prosessen med Nasjonal Transportplan, og at vi har høve til å gje innspel til dei største utfordringane som Nasjonal Transportplan må løyse.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil løfte fram følgjande utfordringar for å få eit transportsystem som byggjer opp under gode bo- og arbeidsmarknadsregionar, fungerande godstransport og omstilling til eit lågutsleppssamfunn, på ein trygg og sikker måte:

1. Eit heilskapleg transportsystem

Alle transportformer og forvaltningsnivå må sjåast i samanheng, og ein bør unngå stor ulikskap i standardar, til dømes når det gjeld infrastruktur for dei ulike forvaltningsnivåa.

2. Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde.

Ei viktig utfordring for å få til attraktive bysentrum i eit framtidig lågutsleppssamfunn er å få til ei miljøvenleg transportutvikling. Dei mellomstore byområda har utfordringar tilsvarande dei ni byområda som er inne i byvekstavtaleordninga, med befolkningsvekst og stadig meir trafikk og trengsel.

3. Omstilling til lågutsleppssamfunn

Finansiering av omstilling til miljø- og klimavennlege transportløyningar. Det er ei målsetting at vi skal utvikle marknader for nullutsleppsløyningar, og at vi skal stille krav om utsleppsfrie eller fornybare løyningar i offentlege ferje- og hurtigbåtanbod. Dette må finansierast.

4. Gods frå veg til bane og sjø

Godsmengdene er førespela å auke i tida framover. Det bør sjåast på kva tiltak som vil vere effektive for å få til trygg, effektiv og sikker godstransport for innbyggjarar og næringsliv.

5. Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

Fylkeskommunane ønskjer å vere i leiinga for nye teknologiske løyningar, og har også vist stor evne til innovasjon. Gjennom å vere tett på dei som får nytte av innovasjon, er fylkeskommunane saman med kommunar og andre aktørar godt førebudd på å gå frå pilotar til utrulling av nye løyningar. Korleis nasjonale føringar, retningslinjer og støtteordningar for meir innovasjonskraft i fylka skal utformast, bør utgreiast.

6. Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

For dei fem punkta framanfor er det nødvendig med eigne finansieringsløyningar for enkeltpunkta, eller styrka rammevilkår for å sikre innovasjon og ei styrt utvikling mot ei meir optimal transportmiddelfordeling.

Behandling i Samferdselsutvalet - 08.05.2019

Lilly Gunn Nyheim (AP) fremma på vegner av seg sjølv, Kristin Sørheim (SP), Hege Gagnat (AP), Iver Nordseth (V), Elisabeth Jørgenvåg (NML) og Bjarne Kvalsvik (UVS) følgjande forslag:

«Nytt tilleggs punkt nr. 7: Skredsikring

Det må utarbeides ein heilskapleg nasjonal plan for Skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innafor høg og middels risikofaktor.

Planen må sikrast finansiering slik at den kan gjennomførast iløpet av ei tidsramme på 12 år.»

Kristin Sørheim (SP) fremma følgjande forslag:

«Tillegg punkt 1:

Vi er inne i ei tid der mange nye løysingar på energiberarar blir prøva ut, og dette krev ny tilnærming på infrastruktursida. Framtidig infrastruktur for ulike energiberarar og finansieringsansvar for denne må samordnast og avklarast for alle forvaltningsnivåa samla.

Nytt punkt:

Nye finansieringsløysingar og nye forretningsmodellar for bygging av infrastruktur i regionane (fylka) må utgreiast, herunder alternativ for vegprising.

Nytt punkt:

Behovet for å flytte folk og gods bør ikkje auke i framtida, utbygging av digital infrastruktur i heile landet kan redusere behovet for fysisk transport, og bør prioriterast i NTP.»

Iver Nordseth (V) fremma på vegner av seg sjølv, Kristin Sørheim (SP), Hege Gagnat (AP), Lilly Gunn Nyheim (AP), Elisabeth Jørgenvåg (NML) og Bjarne Kvalsvik (UVS) følgjande tilleggsforslag:

«Punkt 1 Eit heilskapleg transportsystem - Ny ordlyd: "Alle transportformer og forvaltningsnivå må sjåast i samanheng, **slik at NTP må behandle hele veg-/transportsystemet, ikkje berre den statlege delen. Den store ulikskapen i standard på statleg- og fylkeskommunal (+kommunal) infrastruktur er uakseptabel.**"

Punkt 2 – Tillegg etter siste setning:trafikk og trengsel, **og Møre og Romsdal fylkeskommune krev at også desse byområda må inngå i ordninga.**

Punkt 6 –Finansiering.....Tillegg etter siste setning:

Spesielt viktig er det at Kommunal- og moderniseringsdep. (KMD) blir involvert og deltek meir synleg og aktivt, t.d. med omsyn til rammevilkår for fylkeskommunane(Jf. Pkt. 1)»

Votering:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen første og andre avsnitt blei samrøystes vedteke.

Forslaget frå Iver Nordseth (V) m/fleire, nytt punkt 1, blei samrøystes vedteke.

Tilleggsforslaget frå Kristin Sørheim (SP), punkt 1, blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 2 blei samrøystes vedteke.

Tilleggsforslaget frå Iver Nordseth (V), m/fleire, punkt 2, blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 3 blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 4 blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 5 blei samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå fylkesrådmannen punkt 6 blei samrøystes vedteke.

Tilleggsforslag frå Iver Nordseth (V) m/fleire, punkt 6, blei samrøystes vedteke.

Forslaget frå Kristin Sørheim (SP) m/fleire «Nye finansieringsløysingar og nye forretningsmodellar for bygging...» blei samrøystes vedteke

Forslaget frå Kristin Sørheim (SP) m/fleire «Behovet for å flytte folk og gods bør ikkje auke i framtida,...» blei samrøystes vedteke.

Forslaget frå Lilly Gunn Nyheim (AP), nytt punkt 7 blei samrøystes vedteke

Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 08.05.2019

Møre og Romsdal fylkeskommune er nøgd med at vi er tidlegare involverte i prosessen med Nasjonal Transportplan, og at vi har høve til å gje innspel til dei største utfordringane som Nasjonal Transportplan må løyse.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil løfte fram følgjande utfordringar for å få eit transportsystem som byggjer opp under gode bo- og arbeidsmarknadsregionar, fungerande godstransport og omstilling til eit lågutsleppssamfunn, på ein trygg og sikker måte:

1. Eit heilskapleg transportsystem

Alle transportformer og forvaltningsnivå må sjåast i samanheng, slik at NTP må behandle hele veg-/transportsystemet, ikkje berre den statlege delen. Den store ulikskapen i standard på statleg- og fylkeskommunal (+kommunal) infrastruktur er uakseptabel.”

Vi er inne i ei tid der mange nye løysingar på energibedarar blir prøva ut, og dette krev ny tilnærming på infrastruktursida. Framtidig infrastruktur for ulike energibedarar og finansieringsansvar for denne må samordnast og avklarast for alle forvaltningsnivåa samla.

2. Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde

Ei viktig utfordring for å få til attraktive bysentrum i eit framtidig lågutsleppssamfunn er å få til ei miljøvenleg transportutvikling. Dei mellomstore byområda har utfordringar tilsvarande dei ni byområda som er inne i byvekstavtaleordninga, med befolkningsvekst og stadig meir trafikk og trengsel, og Møre og Romsdal fylkeskommune krev at også desse byområda må inngå i ordninga.

3. Omstilling til lågutsleppssamfunn

Finansiering av omstilling til miljø- og klimavennlege transportløysingar. Det er ei målsetting at vi skal utvikle marknader for nullutsleppsløysingar, og at vi skal stille krav om utsleppsfrie eller fornybare løysingar i offentlege ferje- og hurtigbåtanbod. Dette må finansierast.

4. Gods frå veg til bane og sjø

Godsmengdene er førespela å auke i tida framover. Det bør sjåast på kva tiltak som vil vere effektive for å få til trygg, effektiv og sikker godstransport for innbyggjarar og næringsliv.

5. Ny teknologi – utfordringar og moglegheiter

Fylkeskommunane ønskjer å vere i leiinga for nye teknologiske løysingar, og har også vist stor evne til innovasjon. Gjennom å vere tett på dei som får nytte av innovasjon, er fylkeskommunane saman med kommunar og andre aktørar godt førebudd på å gå frå pilotar til utrulling av nye løysingar. Korleis nasjonale føringar, retningsliner og støtteordningar for meir innovasjonskraft i fylka skal utformast, bør utgreiast.

6. Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

For dei fem punkta framanfor er det nødvendig med eigne finansieringsløysingar for enkeltpunkta, eller styrka rammevilkår for å sikre innovasjon og ei styrt utvikling mot ei meir optimal transportmiddelfordeling.

Spesielt viktig er det at Kommunal- og moderniseringsdep. (KMD) blir involvert og deltek meir synleg og aktivt, t.d. med omsyn til rammevilkår for fylkeskommunane (Jf. Pkt. 1).

7. Skredsikring

Det må utarbeides ein heilskapleg nasjonal plan for Skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innafor høg og middels risikofaktor.
Planen må sikrast finansiering slik at den kan gjennomførast iløpet av ei tidsramme på 12 år.

8. Nye finansieringsløyningar og nye forretningsmodellar for bygging av infrastruktur i regionane (fylka) må utgreiast, herunder alternativ for vegprising.

9. Behovet for å flytte folk og gods bør ikkje auke i framtida, utbygging av digital infrastruktur i heile landet kan redusere behovet for fysisk transport, og bør prioriterast i NTP.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Arild Fuglseth
samferdselssjef

Vedlegg

- 1 Ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033
- 2 Invitasjon om å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- 3 Møte med NHO ang NTP - referat