



Til: Dato: 1. desember 2019
Fra: Saksnr.: 19/91-
Kopi: Saksbehandler: Paal Iversen

Samferdselsdepartementets oppsummering av møte i politisk kontaktgruppe med Møre og Romsdal, Trøndelag og Trondheim kommune

Avholdt 21. mai 2019 på Radisson Blu, Værnes.

Deltakere på møtet:

Møre og Romsdal

Leder av samferdselsutvalget Kristin Sørheim
Samferdselssjef Arild Fuglseth
Rådgiver Janne Lønsethagen

Trøndelag

Fylkesordfører Tore O. Sandvik
Leder for hovedutvalg veg Gunn Iversen Stokke
Fylkesgruppeleder Pål Sæther Eiden
Fylkesrådmann Odd Inge Mjøen
Samferdselssjef Erlend Solem

Trondheim kommune

Varaordfører Ola Lund Renolen
Avdelingsleder Jofrid Burheim
Elise Sangereid (adm)

Politisk ledelse i Samferdselsdepartementet var representert ved statsråd Jon Georg Dale.

Representanter fra virksomhetene (Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier, Statens vegvesen) og KS deltok som observatører i møtet. I tillegg deltok bisittere fra Samferdselsdepartementet.

Innledning v/statsråden og fra Møre og Romsdal, Trøndelag og Trondheim kommune, presentasjonene ligger på "NTParbeid".

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/moter---kommende-og-referater/id2643284/>

Momenter som ble trukket fram av ulike parter i dialogen:

NTP-arbeidet

- NTP-dialogen er viktig, positivt at det er dialog på et tidlig tidspunkt i prosessen
- Viktig med dialog med næringslivet, både næringsforeninger og store transportbrukere har vært involvert
- Det er flere grunner til å vurdere endring av NTP fra å være en investeringsplan med prosjektliste til et system med korridorer, funksjonskrav og porteføljestyling.
- Planleggingstida er for lang, underveis er det sannsynlig at behov og teknologiske løsninger endrer seg, dagens system fanger ikke dette godt nok opp
- Det vil være krevende for politikere å "slippe tak i pengene/prosjektene", det må ligge til grunn en viss sikkerhet for at midler ikke forsvinner til andre formål og steder
- Kan det lages styrende funksjonskrav, for eksempel knyttet til gods i korridor og region, for å se ting mer i sammenheng?
- Gjennom byvekstavtalene/bypakkene er det gode erfaringer med porteføljestyling i samarbeidet mellom partene, disse erfaringene kan brukes inn i mulige endringer av NTP
- Regionene må få mer ansvar for planlegging. Gå gjennom innsigelsesinstituttet, lokalt sliter man med statlige innsigelser, bør få avklaringer tidligere. Prosjektframdriften tåler ikke å få nei på et sent tidspunkt.
- Det er mye å hente på Nye Veier sin måte å gjøre det på, entreprenører tidligere inn, konkurranse mer på gjennomføringsevne, den type å tenke prosjekt på er bra, den holder pris og fremdrift. Reduserer konfliktnivået, priselementet betyr mindre. Får mer innovative løsninger. I tillegg ser det ut til å bli færre rettssaker.
- Vi bør gjøre en nyttevurdering av å prioritere vedlikehold framfor nyinvesteringer
- KVVU og KS-analyser har mangler, kan det åpnes for at andre enn etatene og dagens konsulenter kan bidra til å tette kunnskapshullene/utvide perspektivene?

Helhetlig transportsystem

- Aktørene er opptatt av et sammenhengende transportsystem
- Norsk eksport og verdiskaping trenger gode løsninger for hele transportkjeden
- Vanskelig å se ting i sammenheng, det er mange etater og virksomheter, bør vurdere behovet for et Trafikkverk
- Trøndelag ønsker å ta over togtilbudet i regionen, for å kunne forbedre det regionale transporttilbudet og se det som en helhet til beste for brukerne

Fylkesveier/skred

- Fylkesveiene binder regionen sammen og er viktige næringsveier, må se nærmere på finansiering og ulikhetene mellom riks- og fylkesveiene, forfallet øker på fylkesveiene, ordninger rettet mot etterslepet og endringer av inntektssystemet bør vurderes

- Skred: Vær påvirker mer enn før, viser til innspill fra nasjonal rassikringsgruppe, nye løsninger kan løse utfordringer billigere: Avansert overvåking og varsling i kombinasjon med enklere tiltak. Skred nedenfra (kvikkleire) spesielt stor utfordring i Trøndelag

Miljø

- Når fylkene kjøper ferjetjenester legges det strenge krav til lav- og nullutslippsløsninger som er dyrere løsninger enn dagens, dette er ikke fullt ut fanget opp av Enova-støtten. Kan også være økonomisk krevende å gå fra pilotprosjekter til fullskala løsninger
- Både stat og fylke har ansvar for å legge til rette for lav- og nullutslippsløsninger, vi bør sammen se hvordan løsninger sees i sammenheng, gjerne gjennom knutepunkter og nettverk med ladestasjoner

Teknologi

- Offentlige innkjøp må stimulere teknologiutvikling og norsk verdiskaping
- Mye å hente med brukervennlig billettering og ruteplanlegging gjennom apper mv. Et nasjonalt stort system (Entur) er kanskje ikke det beste, regionale løsninger er nærmere brukerne og mer dynamisk
- Digital infrastruktur er viktig for beredskap, arbeidsplasser og kan bidra til å redusere reisebehov/spare miljøet
- For dårlig dekning langs mange strekninger er et problem
- Et dilemma er at NTP-perioden blir lengre og lengre, mens den teknologiske utviklingen går fortere og fortere.

Godstransport

- Det er vist til en mulig femdobling av sjømatproduksjonen, dagens fylkesveinett er ikke egnet for dette
- Nye teknologiske løsninger på sjøveien må utvikles, det er flere spennende prosjekter, bl.a. med autonome skip
- Det vi ønsker minst av (gods på vei) vokser mest, jf. godsanalysen
- Kunnskapsbehov for å finne tiltak og virkemidler for å stimulere det vi vil ha mer av (gods på sjø og bane)
- Jernbanen kan ikke løse problemet alene
- Regionale godsanalyser er nødvendig for å få mer kunnskap

By/kollektivtransportløsninger

- Også mindre byer bør kunne utvikle busstilbud gjennom bypakker, for å få til et rutetilbud med tilstrekkelig kapasitet og kvalitet
- Ålesund jobber bra med å legge til rette for en tung bussrute. Også mindre busser/biler er aktuelle, ønsker å tilby et godt tilbud som er tilpasset brukerne
- Fortetting i byene gjør varelogistikken vanskeligere. Byene må dele kunnskap og erfaringer, sammen med næringslivet. Ny teknologi kan bidra mye her, autonome løsninger, smartere emballasje mv
- Det bør vurderes i NTP hvordan el-varebiler og smarte leveranser kan stimuleres
- Trondheim har gode resultater mht. redusert bilbruk, flere som sykler og går, lite klaging på bompenger, noe som nok skyldes lave takster

- Nullvekstmålet – bilbruk må reduseres og det bør skilles mellom kjorte km fossil og km utslippsfri
- Det er et dilemma at veikapasiteten inn til byen økes, men ikke på jernbane, dette fører til økt biltrafikk

To særskilte problemstillinger

- Plan for utskiftning av gamle rør stoppes av forskrifter fordi rørene er "for store" (diameter 2,5 meter, eller større) iht. SVVs regelverk. Dette blir kostbart og ineffektivt for tiltakshaver, da det stilles krav om behandling/dokumentasjon for hvert tilfelle. Trøndelag fylkeskommune mener dette burde vært vurdert etter en helhetlig plan. Bruke sensorer og skifte til rett tid etter en plan
- Hvorfor hindres bruk av betongbiler med høyere lastekapasitet med en ekstra akse? Endring kunne spart antall turer til og fra byggeplasser, ofte i byene. Ønske å justere regelverk som hindrer smarte løsninger