



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Kontakt saksbehandlar

Marita Skorpe Falnes, 51568894

Uttale til høyring av transportverksemdene sine svar på oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Nasjonal transportplan 2022-2033

Vi viser til høyring av transportverksemdene sine svar på oppdrag frå Samferdselsdepartementet i samband med prosess for utarbeiding av Nasjonal transportplan 2022-2033.

Fylkesmannen i Rogaland si uttale

Dokumenta som det blir bedt om uttale til er omfattande, og omhandlar ei rekke tema. Det er i alt gitt ni oppdrag til transportverksemdene, tillegg til oppdrag om vidareutvikling av kunnskapsgrunnlaget for godstransport frå 2018. Fylkeskommunar, storbykommunar og Sametinget er og bedt om å kome med innspel til utfordringar og prioriteringar innanfor samferdsel og transport. Desse uttalane er og til høyring. Fylkesmannen i Rogaland har valt å prioritera følgjande tema i vår uttale:

- Byområde og byvekstavtalar
- Prioritering av ressursar, både økonomisk og arealmessig
- Innspel til prioritering av dei viktigaste enkeltprosjekta og fokusområda i Rogaland
- Overføring av godstransport frå veg til sjø og bane

Innleiingsvis har me også eit innspel om å vidareutvikla den nasjonale transportplanen til ei heilskapleg nasjonal infrastrukturplan for Noreg over tid.

Vidareutvikling av nasjonal transportplan til nasjonal infrastrukturplan

Fylkesmannen i Rogaland foreslår at Nasjonal Transportplan blir vurdert vidareutvikla til ein Nasjonal infrastrukturplan som omfattar transport, energiforsyning, lokalisering og utviklingsretning av byar og tettstader, nasjonalt viktige område for industri, sjukehus, forsvar, naturvern og landbruk m.m. Viss planen gis klare koplingar til statsbudsjettet, kan dette fungera som planens handlingsdel.

Me har tru på at det ligg stor samfunnsgevinst i betre samordning av statlege sektorar. God samordning av transportverksemdene gjennom arbeidet med NTP er eit viktig steg på denne vegen. Ei vidare innslusing av ulike tema i ein slik plan kan godt skje gradvis, med prioritering av område der det er venta store endringar og offentlege eller private investeringsbehov dei neste åra. Dette er sjølvsagt eit tema for fleire enn Samferdselsdepartementet, men ta gjerne kontakt med oss for å



drøfte det vidare om de, som uansett vil vera ein heilt sentral sektor i ein slik samla infrastrukturplan, synes det er ein interessant ide.

Byområde og byvekstavgifter

I Rogaland har me eit av dei fire store byområda i Norge; Nord-Jæren. Gjennom målretta planlegging, utbygging og omstrukturering av kollektivtilbod på jernbane og buss, er kollektivandelen auka frå 10 til 13 %, og bilførarandelen redusert frå 55 til 53 % frå 2013 til 2018. For at denne positive utviklinga skal halde fram, er det viktig at det framleis blir satsa på utbygging og finansiering av kollektivtilbodet i regionen. Jærbanen med framtidig dobbeltspor heilt til Eigersund, og utbygging av Bussveien og lokalrutenettet for buss er svært viktig for at regionen skal nå nullvekstmålet.

Utvikling av kollektivtilbodet må supplerast med god infrastruktur for syklende og gåande. Me støtter innspillet frå transportverksemdene om at arbeidet med trafikktryggleik for desse trafikantgruppene blir høgt prioritert i byane, slik at ikkje nullvekstmålet strir mot nullvisjonen.

Byvekstavgifter for mellomstore byområde

Me oppmodar og om å la mellomstore byområde ta del i ordninga med byvekstavgifter, eller å utvikla ei tilsvarende ordning for desse områda. I Rogaland har me Haugesund/Karmøy-området som har mange av dei same utfordringane som dei større byområda, og som difor både ønsker og må legge til rette for ny infrastruktur for miljøvenlege transportløyisingar som kollektiv, sykkel og gange.

Innspel til prosess ved evaluering av prosjektportefølje i byvekstavgiftalane

Transportverksemdene rår til ei målretta og heilskapleg evaluering av prosjektporteføljen og andre forpliktingar i byvekstavgiftalane kvart 4. til 6. år, og at samfunnsøkonomi bør vera det viktigaste kriteriet i evalueringa, etter det til kvar tid gjeldande nullvekstmålet. Når slik gjennomgang fører til behov for kostnadsreduksjon i vedtekne ferdig planlagde prosjekt, må kutt-tiltaka ikkje gå ut over nasjonale og vesentlege regionale omsyn. Tvert om, ein må leite etter kostnadsreduserande tiltak som styrker dei nasjonale og regionale interessene. Større fleksibilitet i forhold til utforming, fart og linjeføring på utfordrande strekk, kan også bidra til billigare og betre prosjekt med lite effektivitetstap.

Prioritering av ressursar

Det er viktig at den nasjonale transportplanen blir eit overordna styrande dokument for prioritering av ressursbruk og utbyggingsrekkefølgje for ulike infrastrukturprosjekt.

Planen må legge opp til prioritering av ressursar, både økonomisk og med tanke på arealbruk og påverking på viktige nasjonale og regionale interesser, som jordvern, natur- og friluftsområde. For alle planlagde fjordkryssingar og store firefelts motorvegprosjekt må det gjerast ei kost/nyttevurdering, både i pengar og for ikkje-prisette verdier som jord, natur, støy, landskap m.m.

Planen må og gi ei tydeleg prioritering av utbyggingsrekkefølgje på planlagde infrastrukturtiltak. Dette gjeld særleg for dei aller største tiltaka som er delt opp i delstrekningar og -prosjekt med ulike tiltakshavarar, ulik prosjektstyring og ulike finansieringskjelder. For Rogaland gjeld dette til dømes for utbygging av E39 som delvis er finansiert gjennom nasjonal transportplan, og delvis gjennom byvekstavgift, og kor prosjektansvar for ulike delstrekningar nå kviler på både Statens vegvesen og Nye Veier.



Prioritering av viktige prosjekt i Rogaland

Når det gjeld prioritering av konkrete prosjekt i Rogaland, vil me særleg trekke fram:

- E134 må byggast ut som ein viktig forbindelse mellom aust og vest. Me vil og gi innspel om å ta opp att vurderinga av strekninga som framtidig jernbanestrekning.
- Utbetring av Drangsdalen på jernbanestrekninga mellom Stavanger og Kristiansand.
- Prioritering av rassikring og flaskehalsutbetring på eksisterande veger. Dette er svært effektiv bruk av midlar, sett opp mot nye samferdselsprosjekt, og gir positive verknader både for samfunnstryggleik og det å kome seg effektivt fram utan unødige og uventa stans.

Overføring av godstransport frå veg til sjø og bane

Det har vært eit transportpolitisk mål i fleire tiår å overføre gods frå veg til sjø og bane. Likevel har transportmiddelfordelinga vore uendra sidan 1970. Rogaland fylkeskommune viser i sitt innspel om hovudutfordringar på transportområdet til ei godsundersøking gjennomført av Statens vegvesen og fleire av fylkeskommunane på Vestlandet i 2018. Denne undersøkinga viser at på Vestlandet har delen gods som transporterast på veg auka dei siste åra.

I godsundersøkinga peiker næringslivet på tid frå bestilling til leveranse, framføringstryggleik, pålitelegheit og kapasitet som hovudutfordringar knytt til godstransport på bane. Dersom ein skal auka delen gods transportert med jernbane, må jernbaneinfrastrukturen oppgraderast. I tillegg må driftstryggleiken aukast. Dei same utfordringane vert trekt fram i transportverksemdene sin sluttrapport til oppdrag om godstransport. I tillegg peiker dei på kostnadsreduksjon som eit verkemiddel.

I godsundersøkinga blei ulike avgifter trekt fram som utfordringa for målsettinga om auka del godstransport på sjø. I transportverksemdene sin sluttrapport til oppdrag om godstransport er det vist til at skadekostnadane for samfunnet ved godstransport på sjø er lågare enn for transport på veg og bane. Overføring av gods frå veg til sjø, der det er mogleg, kan altså også redusere samfunnet sine skadekostnader ved godstransport.

Fylkesmannen i Rogaland meier det er mykje å tena på å arbeida målretta for å overføre meir gods frå veg til sjø og bane. Me oppmodar til å prioritera oppgradering av jernbane, farleier og infrastruktur til og i eksisterande hamneområde med tanke på effektivisering av meir miljøvenleg godstransport. I tillegg må det utviklast heilskaplege strategiar for ei slik endring, som omfattar både utbygging av ny infrastruktur og andre verkemiddel som avgiftsreduksjon, kapasitetsauke og teknologiutvikling.

Med helsing

Lone Merethe Solheim
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent