



Til:

Fra:

Kopi:

Dato: 1. desember 2019

Saksnr.: 19/91-

Saksbehandler: Paal Iversen

Samferdselsdepartementets oppsummering av møte i politisk kontaktgruppe med Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Stavanger og Bergen

Avholdt 24. juni 2019 på Scandic Hotel Flesland.

Deltakere på møtet:

Rogaland

Leder av samferdselsutvalget Arne Bergsvåg
Joachim Weisser (adm)
Bernt Østnor (adm)

Hordaland

Fylkesordfører Anne Gine Hestetun,
Jon Askeland
Sigbjørn Framnes
Håkon Rasmussen (adm)
John Martin Jacobsen (adm)
Toril Klinker (adm)
Sekretariat Hordaland fylkeskommune: Eva Vinjevoll og Matti Torgersen

Sogn og Fjordane

Fylkesordfører Jenny Følling
Gruppeleder fylkestinget Noralv Distad
Gruppeleder fylkestinget Trude Brosvik
Dina Lefdal (adm)

Stavanger kommune

Varaordfører/fungerende ordfører Bjørg Tysdal Moe
Kjartan Lunde
Erlend Jordal

Bergen kommune

Byråd for utvikling Rune Bakervik
Kommunaldirektør Anne Iren Fagerbakke
Kirsti Arnesen (adm)

Politisk ledelse i Samferdselsdepartementet var representert ved statsråd Jon Georg Dale, statssekretær Allan Ellingsen og politisk rådgiver Karine Skaret.

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

Innledning ved statsråden, deretter innledninger fra Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Stavanger og Bergen kommuner.

Innspill fra ulike parter i møtet:

Om NTP-prosessen

- Støtte for omleggingen av NTP-prosessen og tidlig involvering av regionalt nivå og storbyene
- Behovet for tilstrekkelig med tid til forsvarlig behandling ble understreket. Gode prosesser er nødvendige for å få forankring, dette tar tid. Statsråden uttrykte forståelse for dette, og at dette skal være hovedregelen. Det vil imidlertid oppstå behov for raskere avklaringer i prosessen i tillegg.
- Nye modeller basert på porteføljer og korridortilnærming, noe støtte for å gjøre dette for lengre strekninger, som E39, rv13 og øst-vest forbindelsene.

Fylkesvei/riksvei

- Vedlikeholdsforfallet på fylkesveinettet er omfattende og må håndteres
- Det investeres sjelden i nye fylkesveier lenger med mindre det er et bompengepotensial, nå er det drift og vedlikehold som prioriteres

Byvekstavtaler

- Det bør vurderes å la mellomstore byområder også få etablere bypakker og byvekstavtaler for å følge opp klimamålene.
- Byvekstavtalene og forløperne har fungert etter hensikten. Personbiltrafikken er redusert, miljøutslippene går ned og flere sykler, går og tar kollektivt. Vi må ta vare på positive elementer og videreutvikle de
- Bybanen er vellykket og et godt eksempel på bruk av midler der de har størst effekt
- Byområdene er komplekse, løsningene på utfordringene må man gå sammen om, derfor må det forpliktende samarbeidet fortsette
- Finansieringen er et dilemma, da en for sterk nedgang av personbiltrafikken grunnet elbiler og generell nedgang svekker mulighetene for finansiering av de gode tiltakene for sykkel, kollektivtransport og gange. Finansieringsutfordringene for kollektivtransport må også løses.
- Andre finansieringsformer som veipricing bør vurderes.
- Reaksjoner på statens krav til total enighet fra alle parter og at vedtak i fylkestinget ikke (lenger) er tilstrekkelig som uttrykk for lokal enighet. Hvordan håndteres situasjoner der en eller flere kommuner trekker seg eller hvis en part

Ønsker å utsette sluttforhandling? Organiseringsmodellen er lite effektiv i slike tilfeller og bør ses på. Statsråden viste til behovet for å ta inn omegnskommuner pga arealspørsmål og at byene inngår i en større sammenheng. Byenes randsoner og sentrale områder er ulike mht. grunnlag for kollektivtransport, dette bør tas hensyn til når nullvekstmålet skal drøftes framover.

- Den oppståtte situasjonen er krevende, og alle parter må etterstrebe felles løsninger framover.
- Høykvalitets kollektivløsninger tiltrekker seg flere reisende, men er dyre i drift. Dette er en utfordring som øker i takt med suksessen. Utbyggingen av de store kollektivprosjektene må fullføres for å få tatt ut hele effekten.
- Opplever manglende interesse fra BaneNOR i utvikling av stasjonsområder

Skred/ras

- Rimeligere målings- og varslingsløsninger med ny teknologi i påvente av fullgode løsninger kan være aktuelt, men kommer det et "varslet" ras er jo veien fortsatt like stengt for brukerne
- Vær opptatt av strekninger med høy skredfaktor, beredskap og omkjøring er viktig
- Tiltak med middels og høy skredfaktor må gjennomføres i NTP-perioden
- Etterlyser beredskap i form av ferjer når undersjøiske tunneller stenges

Godstransport

- En rekke tiltak på jernbanenettet er nødvendige
- Avgift- og gebyrsystemet for nærskipfart må gjennomgås med tanke på tilrettelegging og overføring av gods
- Behov for en nærskipfartsstrategi,
- Sikre gode forbindelser til terminalene, sikre fjellovergangene(E134)

Ny teknologi

- Ønsker om å være test- og pilotarena for null- og lavutslippsløsninger, gjelder alle transportformer
- Der er merkostnader knyttet til strenge miljø- og utslippskrav på transporttjenester, dette må kompenseres. Fylkene tvinges til å sette skoler og utslippsfri kollektivtransport opp mot hverandre
- Utbygging av ladeinfrastruktur må fortsette
- Staten kan bidra til mer FoU-aktiviteter til nytte for nytt norsk næringsliv
- FoU-innsatsen bør økes betydelig

Andre saker

- Regionale flyruter, er bekymret for kostnader og manglende inndekning når FOT-ruter overføres til regionene
- Trafikksikkerhet er fremdeles en stor utfordring