



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato: 14.05.2020

Vår referanse: 201848662-69

Vår saksbehandler:

Deres dato:

Deres referanse:

Gunnstein Flø Rasmussen

Hørings svar på NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Viser til brev sendt 31.november 2019, Deres ref. 19/91-49

Trøndelag fylkeskommune er bedt om å fremme sitt forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene. For å svare ut dette på en god måte som favner bredest ble det sendt ut høringsbrev til alle kommuner, regionråd, fagetater og andre interessenter og berørte samarbeidspartnere til Trøndelag fylkeskommune. I tillegg ble det avholdt møter med de fleste regionrådene, noen kommuner, Natur og Ungdom og Ungdommens fylkesutvalg. Det kom inn 28 høringsinnspill som ble lagt fram for politisk behandling i Trøndelag fylkesting.

Med den prosessen som grunnlag vedtok Fylkestinget i Trøndelag fylkeskommune i møte 22.april 2020 følgende:

Nasjonal Transportplan skal være et strategisk dokument som viser hvordan vi kan realisere samferdselspolitiske samfunns mål for Trøndelag og Norge.

Vi trenger klimavennlige løsninger som binder hele Trøndelag sammen.

For å oppnå bærekraftige, effektive og trygge løsninger for transport av gods inn/ut av Trøndelag, er det behov for kunnskap, statlige incentiv- og stimulanseordninger som er målrettede og effektive. Dette gjelder også for teknologiskifte på sjø som har et stort potensial for gode og framtidsrettede transportløsninger, klimaresultat og næringsutvikling.

Brede samfunns- og næringshensyn tilsier at fylkestinget vil understreke viktigheten av at framdriften på Statens vegvesens og Nye Veiers store prosjekt i Midt-Norge må opprettholdes og ivaretas.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

Første periode – konkrete prioriterte tiltak 2022-2027:

1. Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og halvtimerefriksens på Trønderbanen, forutsettes realisert i henhold til byvekstavtalen og statens avtale med SJ om Trafikkpakke Nord.

Større investeringer på jernbane som gir:

- a) Reelle forbedringer av kapasitet og frekvens som gir mulighet for forsterket togtilbud på Trønderbanen, og også utenfor aksene Steinkjer - Støren.
- b) Dovrebanen og Rørosbanen mulighet til å ta markedsandeler fra fly mellom Trondheim og Oslo.
- c) Kapasitet på spor og i terminaler som videre gir rom for vekst i godstransporten på jernbane.
- d) Elektrifisering fram til Steinkjer fullføres.
- e) Ny teknologi som gir nullutslipp på Nordlandsbanen, Røros- og Solørbanen.

2) Riksvegtiltak:

- a) Nye Veier gjennomfører porteføljen sin i Trøndelag
- b) Videreføring av prosjekt i inneværende NTP
 - i) E6 Åsen-Mære, sees sammen med Innherredsbyen. Det settes av midler til en ny belønningsordning for mellomstore byområder, herunder Innherredsbyen
 - ii) E6 Selli – Asp
 - iii) Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.
 - iv) E14 Stjørdal – Meråker (- Riksgrensa)
 - v) Utbedringsstrekning Grong – Nordland grense
 - vi) E39 Øygarden – Betna / Halsafjordsambandet
- c) E39 Klett- Stormyra, avhengig av KVV «Orkdalspakken» med godsveilenke på fv. 700, fv. 701, fv.65 og fv.710 i samarbeid med Statens Vegvesen
- d) E6 Asp – Grong
- e) Rv.3 Nåverdalsbrua – Ulsberg
- f) Riksvegtiltak i Trondheim, inkludert Klettkrysset

3) Støtteordninger til tiltak innen transport:

- a) Teknologiskifte til sjøs, hurtigbåt og ferge.
- b) Nasjonal transportplan må bidra økonomisk til viktige næringsveier i fylkene. Følgende godsveilenker i Trøndelag prioriteres:
 - Fv. 65/700/701 Fannrem – Berkåk, Storås – Surnadal.
 - Fv. 770/17/775 Rørvik – Gartland (Laksevei Nord).
 - Fv. 30 Støren – Røros
- c) Helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor som blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt. I finanseringen må det også tas med prosjekter som allerede er gjennomført gjennom forskuttering.
- d) Klimatak innen vegbygging, herunder teknologi for å øke jordvernet
- e) Insentiver for overføring av gods fra veg, inkludert lakseinsentiver
- f) Full utbygging av digital infrastruktur i hele landet gjennom økt statlig finansiering.
- g) Betydelig økning i overføring av midler til fylkeskommunene som vegeier for å redusere etterslepet på vedlikehold av fylkesveier.
- h) Innføring av byvekstavtaler er et godt virkemiddel for å nå nullvekstmål i antall kjøretøy inn til Trondheim. Ettersom staten har lagt føringer som tilsier at kun

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

kommuner med eksisterende togtilbud kan være en del av avtalen, er ikke pendlerkommunene Skaun og Orkland innlemmet p.t. Med flere tusen pendlere fra disse kommunene til Trondheim hver dag, vil det bli vanskelig for avtalepartene å oppnå nullvekst. Fylkestinget ber om at denne vurderingen tas opp på nytt.

- 4) Helhetlig kunnskap for bærekraftig godstransport for Norge, Trøndelag og Trondheim.
- 5) Kunnskapsbygging:
 - a) Bærekraftig luftfart
 - b) Smart Infrastruktur
 - c) Reisetid, frekvens, kapasitet for persontransport på jernbane
 - d) Energiinfrastruktur for fremtidens kjøretøypark
 - e) Effektiv varedistribusjon i by

Andre Periode 2028 – 2033:

- 1) Strategiske satsingsområder:
 - a) Et togtilbud som vesentlig reduserer reisetid og gir hyppigere frekvens.
 - b) Teknologiskifte til sjøs, hurtigbåt og ferge
 - c) Helhetlige godsveglenker i Trøndelag
 - d) Viktige gods- og logistikknutepunkt
 - e) Effektiv varedistribusjon i by
 - f) Tiltak for å overføre gods fra veg
 - g) Smart veginfrastruktur
 - h) Bærekraftig luftfart, inkludert en tilskuddsordning til fylkeskommunene for å dekke merkostnadene i forbindelse med utslippsbaserte kriterier i framtidige anbud på FOTruter
 - i) Energiinfrastruktur for fremtidens kjøretøypark
- 2) Kunnskapsbygging
 - a) Helhetlig godskunnskap
 - b) Mobilitet som tjeneste
 - c) Kommuniserende infrastruktur og kjøretøy

Forslag til strukturelle grep i NTP-prosessen:

- 1) Fokus i NTP kan med fordel i større grad rettes mot mål og i mindre grad mot tiltak.
- 2) For å redusere risiko for økonomiske overskridelser bør det vurderes om hele eller deler av NTP skal organiseres som rammer pr. mål med porteføljestyling innenfor hvert målområde.
- 3) Andelen kunnskapsbygging i NTP kan med fordel økes.
- 4) Det må være et overordnet mål å redusere nedbygginga av dyrkajord ved bygging av riks- og fylkesveger.

Sammenheng mellom utfordringer og forslag til prioriteringer

Trøndelag fylkeskommunes tidligere innspill på utfordringer gjenspeiles i vedtatte prioriteringer. Trøndelag fylkeskommune la fram mai 2019 følgende utfordringer:

1. *Ressursutnyttelse*
 - a. *Økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP.*
 - b. *Teknologiskifte.*
2. *Mobilitet*
 - a. *Mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag.*
 - b. *Veksten langs kysten.*
3. *Vegutfordringer*
 - a. *Ras, flom og skred.*
 - b. *Veistandard inkl. bru og tunneler.*
4. *Godsutfordringer*
5. *Det offentlige som regulator*
 - a. *Hindringer for ny teknologi og forretningsmodeller.*
 - b. *Klima*
6. *Annet*
 - a. *Byvekstavgiftene*
 - b. *Trafikksikkerhet*

En nærmere beskrivelse av de enkelte utfordringene er lagt ved bakerst i brevet.

Trøndelag fylkeskommune har i vedtatte prioriteringer vedtatt at for å få god ressursutnyttelse med økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP og et teknologiskifte er fylkeskommunen tydelig på at Nasjonal Transportplan skal være et strategisk dokument som viser hvordan vi kan realisere samferdselspolitiske samfunns mål for Trøndelag og Norge.

Vi trenger klimavennlige løsninger som binder hele Trøndelag sammen.

For å oppnå bærekraftige, effektive og trygge løsninger for transport av gods inn/ut av Trøndelag, er det behov for kunnskap, statlige incentiv- og stimulanseordninger som er målrettede og effektive. Dette gjelder også for teknologiskifte på sjø som har et stort potensial for gode og framtidsrettede transportløsninger, klimaresultat og næringsutvikling.

Fokus på måloppnåelse, og ikke bare konsept ser en i prioritering på jernbane hvor det er fokus på kapasitet og frekvens i første periode og hastighet i andre periode. Samtidig er det i andre periode lagt opp til strategiske satsingsområder. Videre har Trøndelag fylkeskommune et stort fokus på kunnskap. Dette gjelder både for å ta i bruk ny teknologi, men også for å ha kunnskap til å gjøre de riktige valgene for å få riktig måloppnåelse. Inneværende NTP dokumenterte at godstrafikken er i enorm vekst og at veksten er størst der den ønskes minst. Det er avsatt 1,8 mrd kr til logistikk-knutepunkt for Trøndelag i inneværende NTP. Etablering av dette er av avgjørende betydning for å sikre en effektiv håndtering av godstrafikken, med så begrenset samfunnsbelastning som mulig.

Men både næringslivet og samfunnslivet i Trondheim og Trøndelag mener det trengs mer kunnskap for å kartlegge godsstrømmene i regionen, og finne optimale løsninger for å kunne håndtere godstransporten i fremtiden, inklusivt en optimal løsning for logistikk-knutepunkt.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

Trøndelag fylkeskommune foreslår derfor at staten gir Trøndelag fylkeskommune i oppgave å utrede dette i samråd med kommuner og næringsliv, og tildeler Trøndelag fylkeskommune 20 mill. kr av de avsatte midlene til å gjennomføre en komplett utredning av behovet for og ønsket løsning for nytt logistikk-knutepunkt i Trøndelag

En ordning med søkbare støtteordninger rettet mot strategiske mål eller målområder, som for eksempel godstransporten, er et annet viktig tiltak for å få økonomisk kontroll med rammene i NTP. En NTP som er en samling med enkeltprosjekter vil kunne få enorme kostnadsoverskridelser, dersom et flertall av prosjektene og/eller de største prosjektene får overskridelser. Støtteordninger med faste rammer vil måtte innebære en porteføljestyling for å sikre at rammene overholdes.

Utfordringer med mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag og veksten langs kysten kan løses gjennom belønningsordninger for mellomstore byområder, som i Trøndelag vil være Innherredsbyen, og byvekstavgifter. Videre må også disse utfordringene løses gjennom større kunnskapsbygging som er et viktig punkt i begge periodene. Også for godsutfordringer er kunnskap prioritert og da med et eget punkt med helhetlig kunnskap for bærekraftig godstransport for Norge, Trøndelag og Trondheim.

Utfordringer tidligere beskrevet knyttet til veg, byvekstavgifter og trafiksikkerhet er i hovedsak svart ut ved prioriteringene knytte til jernbane, riksveg og støtteordninger til tiltak innen transport.

Fylkeskommunens prioriteringer av å gjennomføre løsningene på eget ansvarsområdet

Innenfor områder tilknyttet Nasjonal transportplan, som fylkeskommunen selv har et ansvar for gjør Trøndelag fylkeskommune blant annet følgende:

Trøndelag fylkeskommune er en aktiv part i miljøpakkesamarbeidet i Trondheim hvor fylkeskommunen stiller med de ressursene som det er behov for.

Innherredsbyprosjektet er et prosjekt som Trøndelag fylkeskommune har vært en av pådriverne for og hvor fylkeskommunen bruker flere ressurser for å få prosjektet gjennomført. Dette er et prosjekt som skal gi godt grunnlag for areal og samferdsel sett i sammenheng. I andre planprosesser vedrørende nasjonale samferdselsprosjekter har fylkeskommunen et godt samarbeid og bistår med å få gode planprosesser gjennomført.

På fylkesvegnettet har fylkeskommunen allerede forskuttert flere store rassikringsprosjekt og har vært villig til å ta risiko på de prosjektene. I 2020 vil fylkeskommunen investere for 1.3 milliarder på fylkesvegnettet. Incentivordninger som muliggjør prosjekter for godsvegløser på fylkesveger vil fylkeskommunen se på mulighetene til å benytte seg av.

Fylkeskommunen har tatt en aktiv rolle for innføring av ny teknologi på samferdselsfeltet og har allerede gjennomført et prosjekt for å elektrifisere de to største sambandene i fylket, Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset. Per dags dato har fylkeskommunen et stort prosjekt for å få fram den første klimanøytrale hurtigbåten. Dette er et samarbeidsprosjekt med andre fylkeskommuner og viser villigheten til risiko for å ta det ansvaret fylkeskommunen har når det gjelder klimavennlige løsninger innenfor

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

fylkeskommunens portefølje. I tillegg deltar og har bevilget fylkeskommunen midler til et prosjekt for elektrifisering av fly og deltar i flere teknologiprojekter gjennom miljøpakkesamarbeidet i Trondheim

Trøndelag Fylkeskommune har tatt initiativ til å etablere en "Kunnskapspakke for godstransport". Dette er på bakgrunn av fylkeskommunen i sin godsstrategi har påpekt behovet for økt kunnskap og kompetanse for godstransport. Kunnskap skal bidra til et bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer og investeringer som legger til rette for kostnadseffektiv og sikker godstransport. Målet er å utvikle en helhetlig kunnskap om godstransport, på tvers av sektorer, som legger til rette for både næringsutvikling og samtidig dekke myndigheter, vareiere og befolkningens behov.

Fylkeskommunens bidrag til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Fylkeskommunen har myndighetsansvar innenfor flere områder og disse kommer ofte samferdselsprosjekter i berøring med. Både arkeologi, nyere tids kulturminner, vannforvaltning og vegforvaltning av fylkesvegnettet. For å redusere planleggingstiden og planleggingskostnadene har særlig Nye Veier kuttet antall planprosesser og gått direkte til reguleringsplanfasen. Dette, kombinert med samtidig prosjektering, vil potensielt være kostnadsøkende dersom våre myndighetsområder ikke blir godt nok i varetatt i prosjekter. Dersom en slik tilnærming blir ny bransjestandard vil dette stille nye krav til medvirkning og tidlig dialog med alle myndighetsområder, deriblant de fylkeskommunale.

Det fylkeskommunen kan bidra med er å være proaktiv knyttet til nye arbeidsmåter og bidra inn i prosjekter i en tidlig fase. Både med vår kunnskap om planleggingsområdet, men også for å sørge for at våre myndighetsområder blir tilstrekkelig i varetatt i prosjektet før det kommer på høring. På denne måten kan man redusere de faktiske kostnadene i prosjektet, ved at man slipper å omprosjekttere/regulere pga. myndighetskrav og redusere planleggingstiden, ved at planprosessene går raskere med færre innsigelser. En slik innsats vil kreve mer ressurser i sektormyndighetene enn hva som er tilfellet i dag.

Utfordringer spilt inn fra Trøndelag fylkeskommune mai 2019 i sin helhet.

1. Ressursutnyttelse

1.1 Økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP.

Samfunnsnyttene i prosjekter bør vektlegges slik at prosjekter hvor en øker samfunnsnyttene/ reduserer kostnadene blir realisert tidligere. Det må være målet og ikke konseptet som vektlegges. Det betyr at prosjekter som skifter konsept, men opprettholder målet og øker samfunnsnyttene bør belønnes med tidligere realisering og ikke straffes ved å komme lenger bak i køen. Trøndelag fylkeskommunen ser gjerne at staten invitere til en dialog om hvordan en slik incitamentsordning kan etableres.

1.2 Teknologiskifte.

Dagens rammebetingelser og lov/regelverk legger ikke tilstrekkelig til rette for utnyttelsen og implementering av nye teknologiske løsninger. Ny teknologi kan bidra til renere, bedre, billigere og mere effektive løsninger. F.eks. stortingsets vedtak om å ta i bruk null og lavutslippsteknologi innen sjøtransport. Slik teknologi er tilgjengelig men rammebetingelsene og lovverket er ikke på plass. Trøndelag fylkeskommune vil gjerne bidra i en dialog med staten ift. hvordan dette kan tilrettelegges.

Dagens NTP fokuserer på transportnyttene av nye tiltak. Investeringene i NTP gir en enorm mulighet til å samtidig oppnå andre samfunns mål enn kun transportnytte. Man bør i større grad synliggjøre samfunnsnyttene og ringvirkningene tiltakene har på klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafikksikkerhet, lokalt, regionalt og nasjonalt.

2. Mobilitet

2.1 Mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag.

Det samlede reiseomfanget i samfunnet øker. De fleste reiser er sammensatt av flere transportslag, og NTP har tradisjonelt ikke vært innrettet for å fremme systemer som inkluderer alle transportformer. For å kunne etablere et godt totaltilbud til kundene er det behov for å se statlige og fylkeskommunale tilbud i sammenheng (buss, bane, båt og fly), og etablere gode knutepunkter for omstigning mellom ulike transportformer. Det gjelder både for rutetilbud og for systemer. Befolkningens behov for mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag vil dekkes av et bredt spekter av private, statlige og fylkeskommunale tilbud og muligheter som må sees i sammenheng. Nye forretningsmodeller, ITS- og mobilitetsløsninger vil kunne utfordre normer, lovverk, kultur, økonomi og teknologi. NTP kan være et velegnet verktøy for å legge til rette for nødvendig samarbeid mellom stat og fylkeskommune til det beste for kunder og samfunnsøkonomien.

2.2 Veksten langs kysten.

Utviklinga innen havbruk representerer en fantastisk mulighet for å bidra til matproduksjon i et globalt perspektiv. Det gir noen regionale utfordringer både når det gjelder mobilitet for folk og transport av gods i befolkningslette men industritunge områder. Det vil stille krav om nye sammenhengene løsninger for godstransport både nasjonalt og internasjonalt.

3. Vegutfordringer

3.1 Ras, flom og skred.

Endrede klimaforhold gjør at vi utsettes for stadig flere ras og skred. Dette bidrar til å gjøre planleggingen mere uforutsigbar og det øker kostnadene. Det er derfor behov for nasjonal kompetanse og beredskap for å kunne støtte regionale myndigheter. Trøndelag fylke ber Staten intensivere transportsikkerhetsarbeidet gjennom en forpliktende utbyggingsplan i NTP for å sikre riks- og fylkesvegene i hele landet mot ras

og skred innen 2033

3.2 Veistandard inkl. bru og tunneler.

Behovene på vegområdet er langt større enn dagens økonomiske rammer forsvarer. Det er derfor behov for å finne løsninger og prosesser som gir mer veg for pengene. Det bør initieres et nasjonalt samarbeid for å bringe fram forenklete løsninger og prosesser knyttet til bygging, vedlikehold og drift av veg og veginfrastruktur. Samtidig bør vegeier gis tilstrekkelig frihet til å velge rasjonelle løsninger og prosesser.

4. Godsutfordringer

4.1 Kunnskap.

Godsanalysene i inneværende NTP dokumenter en eksplosiv økning i godsmengden på veg. Samtidig viser rapporten at potensialet for overføring fra veg til sjø og bane er minimalt med dagens virkemidler. Det mangler kunnskap om hvordan disse utfordringene kan løses nasjonalt og regionalt.

Mangel på kunnskap er en stor utfordring som må løses først. Denne utfordringen ønsker Trøndelag fylkeskommune å bidra til å løse i samarbeid med departementet, forsknings- og utdanningsinstitusjoner, næringsaktører og andre som har innvirkning på hvordan gods transporteres. Kartlegging og kunnskapsinnhenting må ha stort fokus på tiltak. Ut ifra dette vil det bli utarbeidet en prioriteringsliste for tiltak.

Et av hovedtiltakene i byvekstavgiftene er fortetting. Dette øker utfordringene knyttet til fremkommelighet for varer og tjenester i by. Det vil være behov for å finne løsninger for bylogistikk før byene fortettes ytterligere.

Det er en utfordring at dagens transportløsninger innen gods er for sektorisert. Det bør utvikles helhetlige distribusjonsløsninger og -konsepter.

En barriere for effektivisering av godstransporten kan være at endringer i lov og regelverk kan fremstå som byråkratisk og langtekkelig. Det bør derfor gjøres en gjennomgang av kriterier og saksbehandling med tanke på forenkling

5. Det offentlige som regulator

5.1 Hindringer for ny teknologi og forretningsmodeller.

For å fremme utvikling av ny teknologi og nye forretningsmodeller bør samfunnsnyttevurderingene i NTP utvides til å inkludere klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafiksikkerhet.

5.2 Klima

Det forventes at miljømålene innarbeides i alle nye fremtidige løsninger, også i NTP 2022-2033. Fornybar energi må nyttiggjøres og bærekraftige løsninger må legges til grunn for valgene i nasjonal transportplan for 2022-2033

6. Annet

6.1 Byvekstavgiftene

De store ressursene som nå brukes overfor de største byene gjennom byvekstavgiftene kan skape en stor avstand mellom de største byene og de litt mindre byene

6.2 Trafiksikkerhet

Null-visjonen må være førende for fysiske og trafikantrettede tiltak. Anbefalingene fra Stortingsmelding nr. 40 «Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering» må følges opp gjennom

- en bred tilnærming i trafiksikkerhetsarbeidet med tiltak rettet mot trafikanter, vegnett, kjøretøy og organisatoriske forhold.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

- *videreføre en målrettet innsats rettet mot de alvorligste ulykkestypene som møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklister.*
- *videreføre en målrettet innsats for å forebygge ulykker med utsatte risikogrupper i trafikken.*

vektlegge trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid

Med vennlig hilsen

Gunnstein Flø Rasmussen
Seniorrådgiver samferdsel

Dette dokumentet er elektronisk godkjent