



Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Bergen 7. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



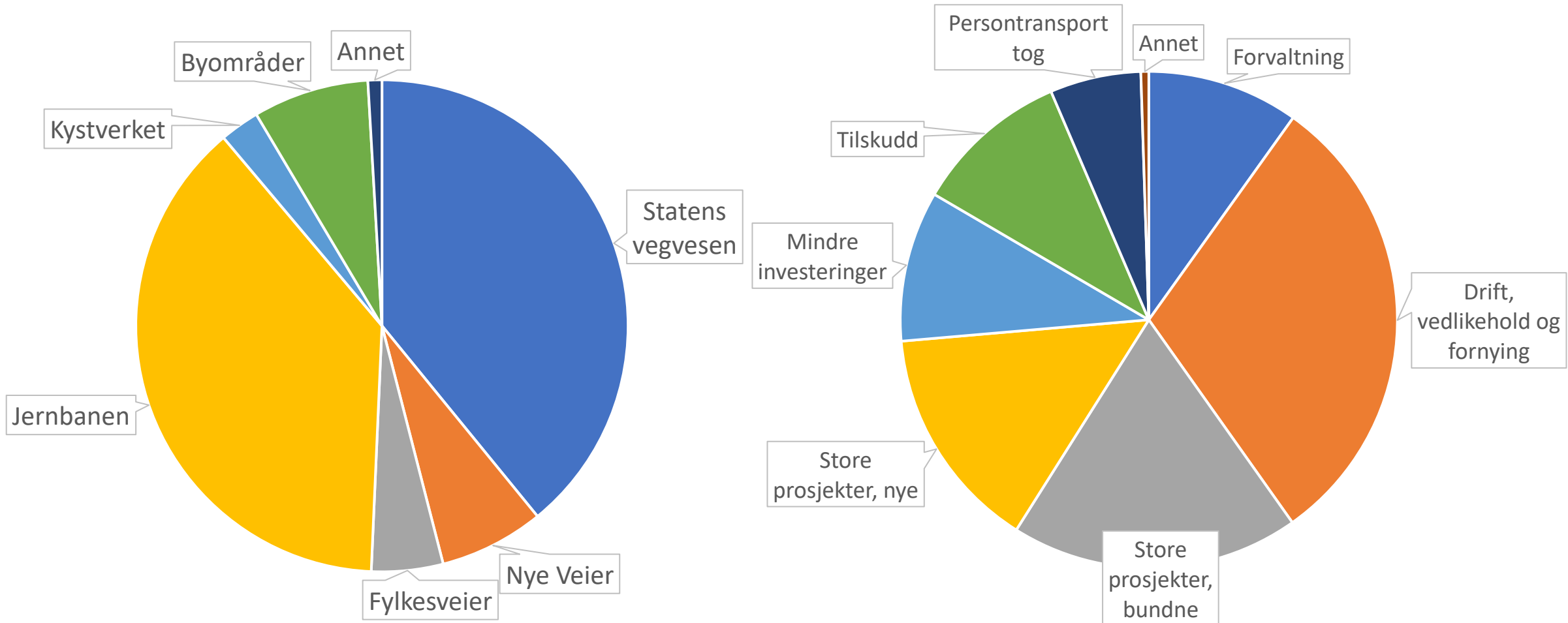
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut





Nærings- og
fiskeridepartementet



 **LO Vestland**

 **NHO
Vestland**

Kort om LO Vestland og NHO Vestland

- Landsorganisasjonen i Noreg (LO) er den største arbeidstakarorganisasjonen i landet.
- 1 008 000 medlemmar
- 26 ulike fagforbund (forbundsområde)
- Ca. 22.000 medlemmar i Sogn og Fj
- Ca. 90.000 medlemmar i Hordaland
- 24 % av arbeidstakarane er organiserte i LO, 25 % i andre forbund og 51 % er uorganiserte.
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har 33.000 medlemmer.
- Medlemsbedriftene har til saman 700.000 årsverk
- Små bedrifter: 92 prosent
- Mellomstore bedrifter: 5 prosent
- Store bedrifter: 3 prosent
- 4000 medlemsbedrifter i Vestland

Samferdsle og transport er viktig for LO og NHO

- LO og NHO deltek i mange lokale arbeids- og styringsgrupper om samferdsle
- Samferdsle er ein svært viktig del av næringsutviklinga
- Transportløyisingar – viktig for sysselsetting, verdiskaping og utv. av arbeidsplassar
- Sjå ulike transportformer i samanheng
- Transport over på sjø og bane der dette er mogeleg
- Stad skipstunnel er godt eksempel tiltak som føre transport av på sjø
- Transportløyisingar som gir klimakutt og gode samfunnsøkonomiske løysingar
- Mjuke trafikantane; gang og sykkelveggar



Vegprioriteringar LO

- Prioritere utbyggingar som gir redusere transportkostnader, betra framkomlegheit og høg samfunnsnytte
- Fornye og halde ved like dagens vegnettet. Forfallet må stoppast
- Prioritere regionforsterkande prosjekt som bind saman regionar og landsdelar og skapar større bu- og arbeidsmarknadsregionar

Eksempel: Ulike parsellar av E39 og E16

- Prioritere ras-, skred- og flaumsikring. Liv og helse først
- Vegstrekningar med høg skredfaktor må kome først

Eksempel: E16, RV 15 og RV5

- Bygge ut høgfjellsovergangane mellom aust og vest
LO har sagt: E134 Haukeli med arm til Bergen og RV52 Hemsedal

- Storbysatsing, fylkes- og kommunevegar

Eksempel: Bybane, ringveg aust og Nordhordlandst.



Transportbransjen - arbeidsforhold

- Deler av bransjen er prega av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet
- Seriøse aktørar må prioriterast
- Utfordring med aktørar frå utlandet – kabotasje
- Regelverket må skjerpast og kontrollen må bli betre
- Viktig å sikre transportnæringa arbeidskraft
- Opplæring og kompetanseheving





Samferdselsløftet

2025 - 2036



LILLEHAMMER

Lillehammer
Innlandet
Norway

NORGE

E 6

2 t 10 min

OSLO

Oslo

BERGEN

Bergen

E 39

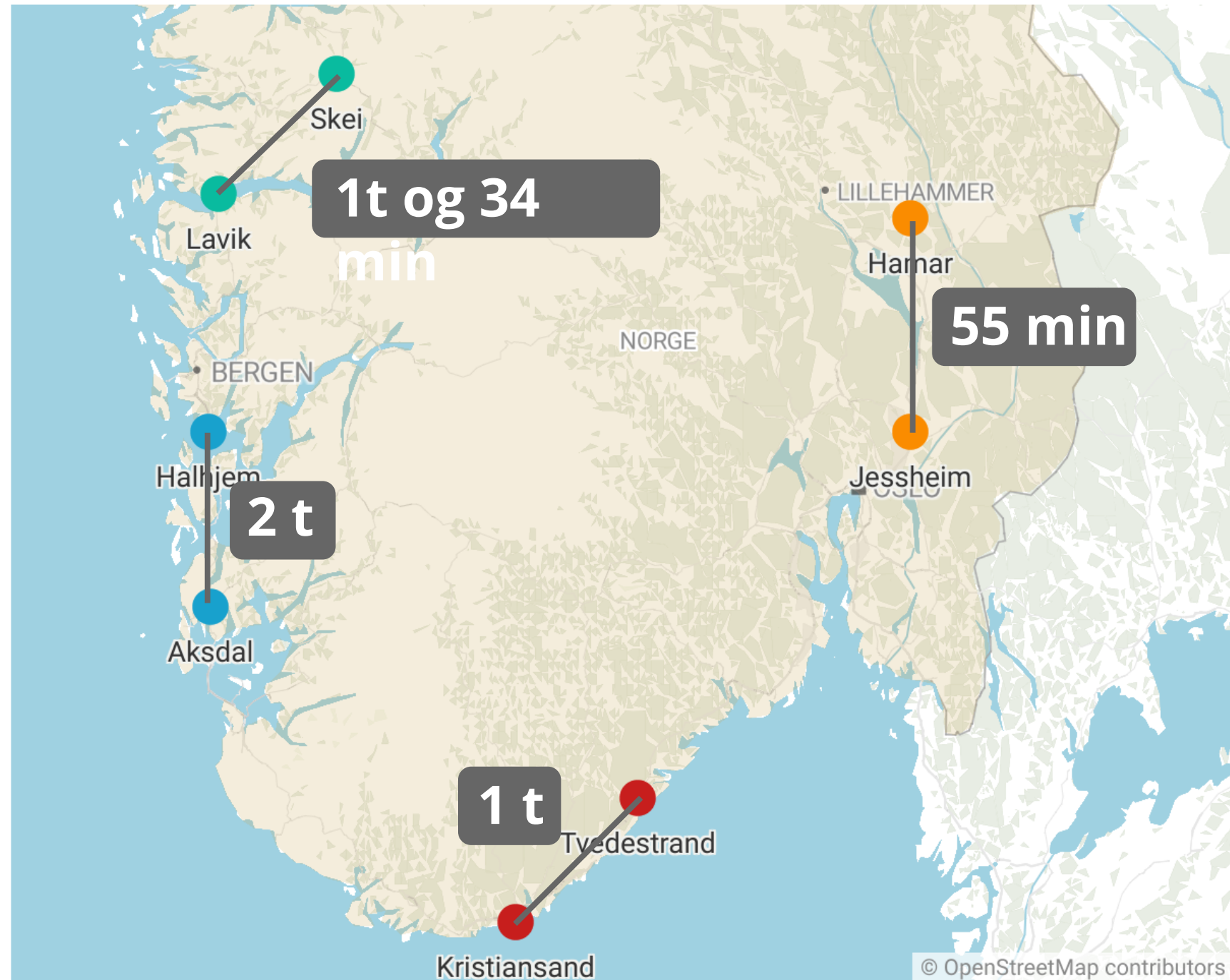
4 t 30 min



Stavanger

**Svært like
avstander, men
svært ulik reisetid.**

**E39 i Vestland må
prioriteres i NTP!**

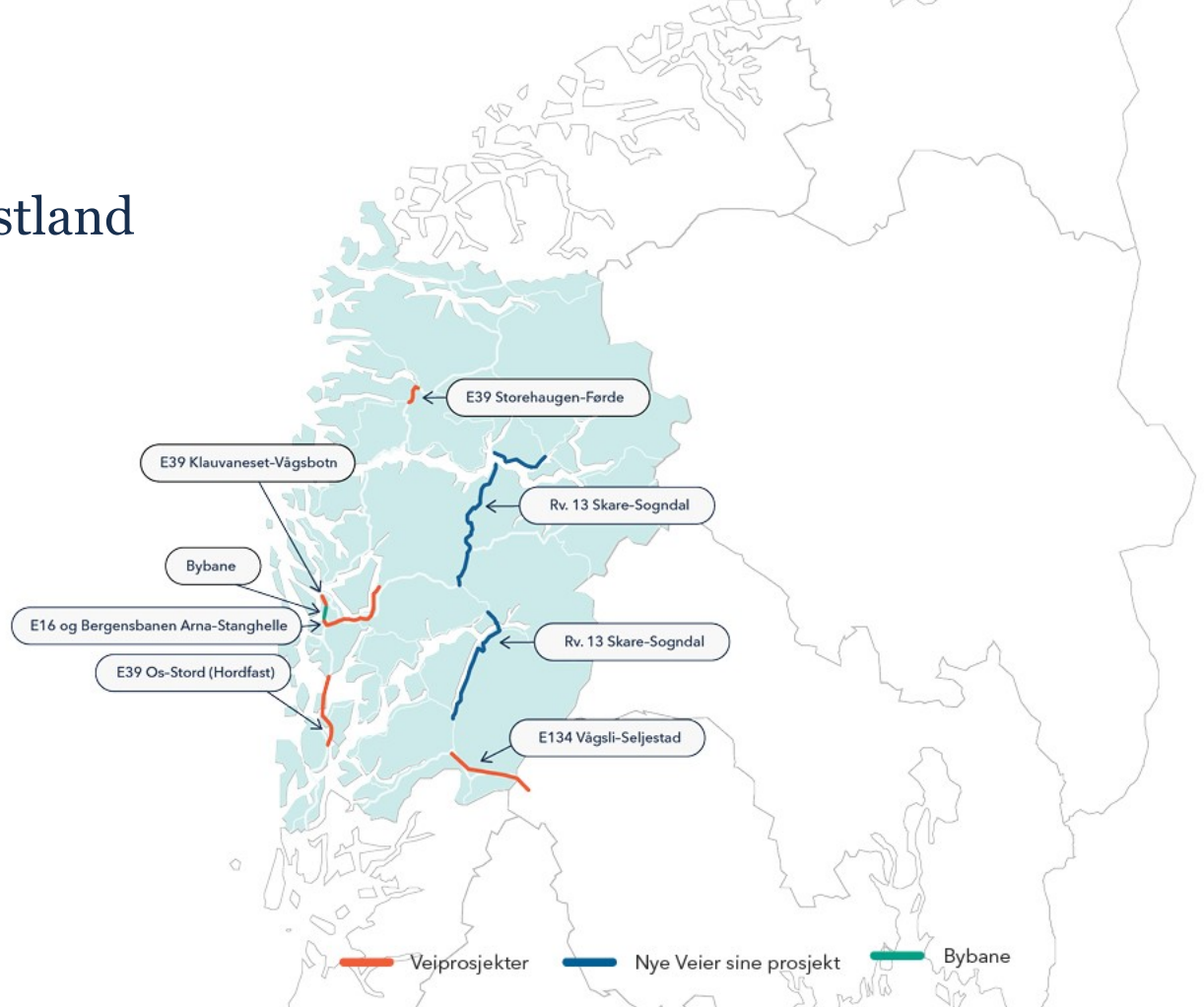


14 prosjekter som er kritiske for næringslivet

- E45 Kløfta
- E6 Megården–Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)
- Trønderbanen – to tog i timen Melhus–Steinkjer
- E39 Vik–Molde
- ➔ Fellesprosjekt Arna–Stanghelle
- ➔ E39 Os–Stord (Hordfast)
- E39 Osli–Ålgård
- ➔ E134 Haukelifjell (Vågsli–Seljestad)
- InterCity Stokke–Sandefjord
- ➔ Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen
- InterCity, to tog i timen til Lillehammer
- InterCity, to tog i timen på strekningen Sarpsborg–Oslo
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
- Rv. 4 Mjøsbrua–Oslo, prosjekt rv. 4 Roa–Grua



Vestland



Viktige prosjekter
Fellesprosjektet Arna-Stanghelle
E39 Stord-Os (Hordfast)
E134 Haukelifjell (Vågsli-Seljestad)
E39 Storehaugen-Førde
Bybanen til Åsane
E39 Klauvaneset-Vågsbotn

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
Rv. 13 Skare-Sogndal



Innspillsmøte til Nasjonal Transportplan

Sigurd Ur
07.11.2023

E39 - HORDFAST

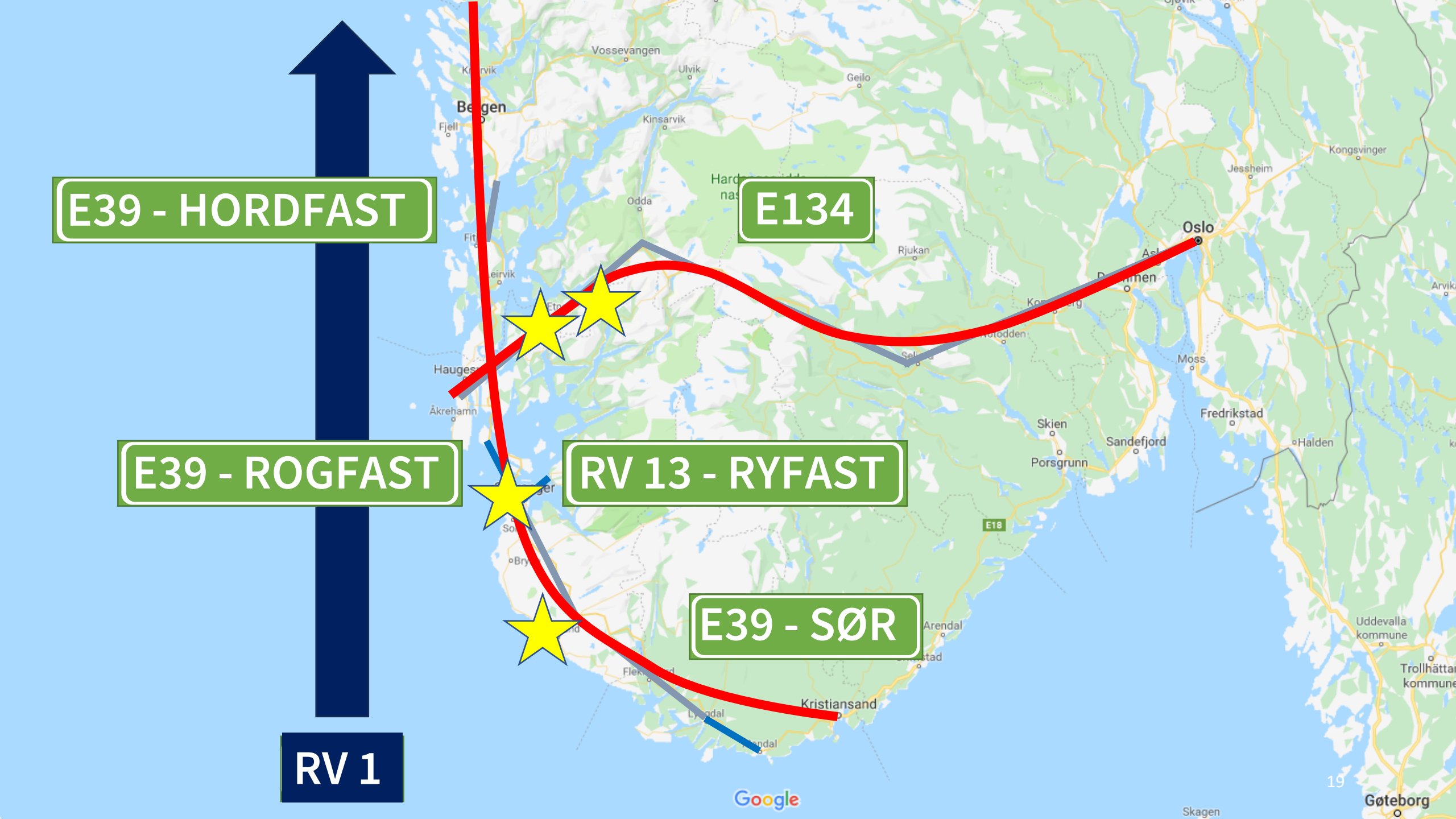
E134

E39 - ROGFAST

RV 13 - RYFAST

E39 - SØR

RV 1



BERGEN NÆRINGSRÅD

 Bergen Chamber of
Commerce and Industry





G
Z
O

Karl Ystanes

Communication/HR Manager

Green Zinc Odda 4.0

Mongstad – knutepunktet for olje- og gassvirksomheten i Vestland

Mongstad base

- 260 årsverk for Equinor
- 18 000 lastebiler årlig kun til Mongstad base
- Utgjør mellom 30.000 og 45.000 tonn på vei månedlig tur-retur basen
- Forsinkelser har store kostnadmessige konsekvenser på hele logistikkflyten på norsk sokkel
- Håndterer 50% av all forsyningsaktivitet for Equinor på norsk sokkel
- Forsyner 20 faste installasjoner og 3-7 flyterigger
- Mer enn 3000 årlige skipsanløp

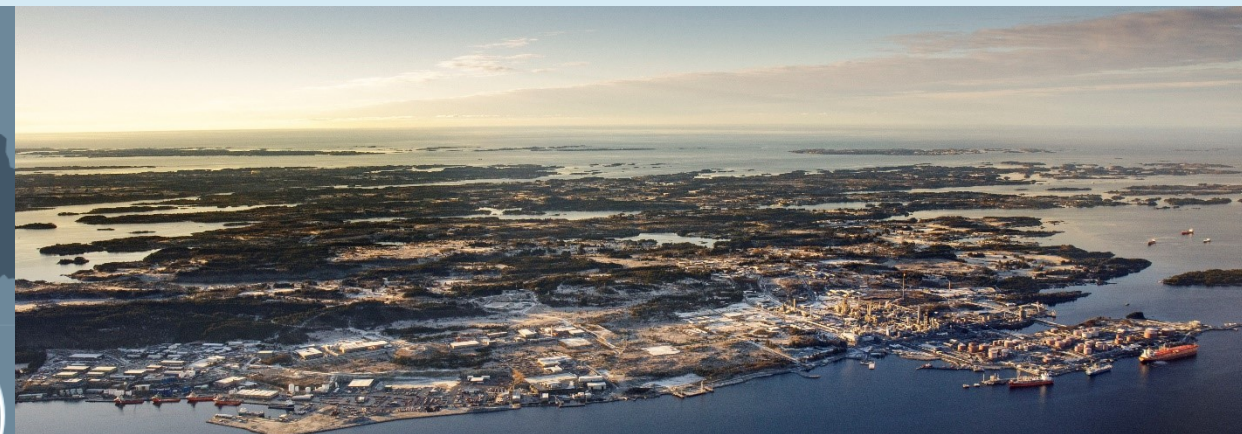
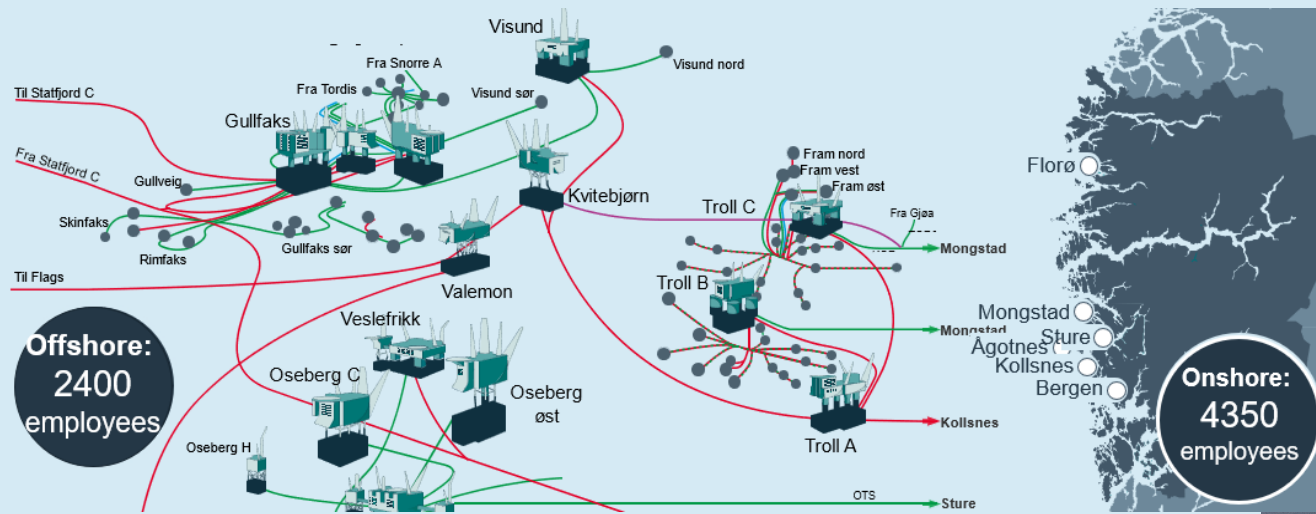
Raffineri | Mongstad Terminal | Vestprosess | TCM – CO2 teknologisenter

- 3548 årsverk generert i 2022, av disse er 1896 hos leverandører, indirekte og konsumeffekter.
- Mer enn 7000 lastebiler årlig, av dette er 3500 tankbiler.
- Bolig-leir: kapasitet til 1200 personer
- Leveranser til anlegget for 4013 MNOK i 2022
- Eksporterer for 800 MNOK/dag
- Direkte tilknyttet olje- og gass verdikjeden på norsk sokkel gjennom rør og er et knutepunkt for flyt i verdikjeden.
- 40% av råoljen på norsk sokkel kommer til Mongstad, en stor andel i rør. Tilgjengelig kapasitet på Mongstad er viktig for å opprettholde flyt i produksjon offshore.
- Produserer drivstoff tilsvarende 1,5 ganger Norges forbruk.
- Nord-Europa nest største havn i tonnasje. Rundt 1400 årlige skipsanløp

Mongstad Industripark

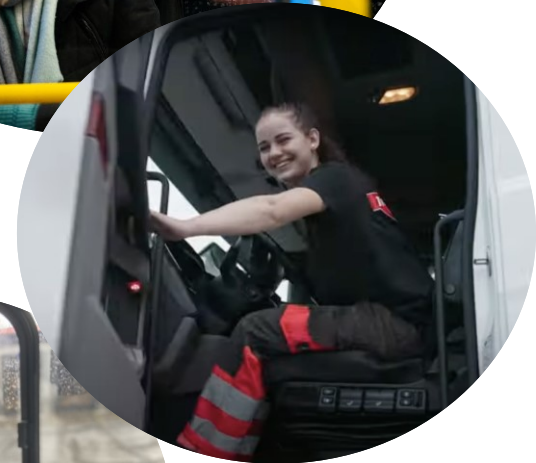
- Mongstad industriområde består av 59 selskaper
- Rundt 2500 arbeidsplasser.
- Området har 5000 km2 tilgjengelig, ferdig regulert areal, strategisk posisjonert for videreutvikling
- Equinor en del av Greenspot Mongstad som jobber for å utvikle industriparken til en bred, grønn industripark – som videreutvikling av karbonfangst og lagring, hydrogen og bærekraftig drivstoff

Sikker og forutsigbar transport for mennesker og varer – en forutsetning for vår drift i området





Fatland



- **Sikkerheit**
 - Sikker arbeidsplass og pendlarveg
- **Beredskap**
 - Framkommeleg
- **Miljø**
 - Redusert reiseavstand og drivstofforbruk

Sikkert, miljøvennleg og effektivt transportsystem



Eit transformert vestland

Eit prosjekt med internasjonal og nasjonal verdi

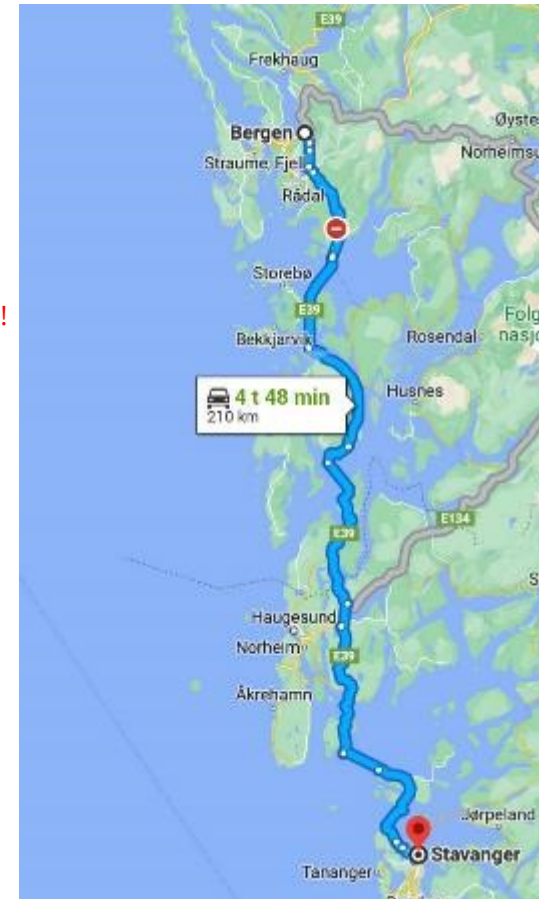
AVGJERANDE for FRAMTIDA og komande GENERASJONAR!

Med ferjefri E39 brukar ein under 2 timar mellom Bergen og Stavanger med (el)bil! I dag: Kolonnekøring kvart 20. minutt!!

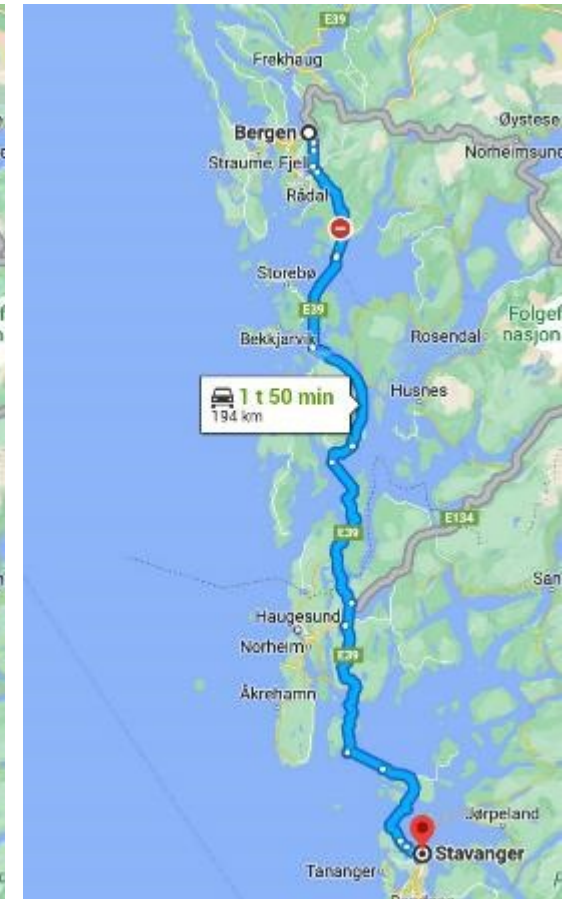
Hordfast er eit «columbi egg»

- **Samfunnsøkonomisk lønsemd på TOPP**
- **Avgjerande VIKTIG med regional mobilitet**
 - Varer – tenester – menneske – levedyktige samfunn – Risiko
 - Skal det bu menneske langs kysten i framtida?
- **Skapar ferjefri veg Bergen-Stavanger**
 - Erstatter 3 fergesamband
- **Pendel-ferge til Austevoll**
 - Erstatter 2 fergesamband
- **Pendel-ferge til Kvinnherad**
 - Erstatter 2 fergesamband
- **Internasjonalt forvaltningsansvar**
 - Naturressursar – kjente og ukjente
 - Produksjon av mat
 - Verdiskaping
 - Sikkerheits-politikk

Dagens situasjon



Med Hordfast og Rogfast



- Hordfast fortener ansvarleg politikk, IKKJE politisk hestehandel.
- «Flaskehalsar» byggjer ikkje verdiar og samfunn!
- Tenk GENERASJONAR!

Det er ikkje alle regjeringar unt å setja i gong prosjekt som knyter saman nær 1,0 million menneske !
Ta med Dykk at HORDFAST gjer ein skilnad for generasjonar, ja, eit vere eller ikkje vere for regionen. Lukke til med avgjerda!

NTP møte Bergen 2023



- **Baser for olje- og gassindustrien**
 - Killingøy – Haugesund
 - Ågotnes – Subsea base
 - Mongstad – Equinor utskipningsbase
 - Florø – Equinor / Vindturbiner
 - Vigra – Subsea 7 spolebase
 - Kristiansund - Vestbase
- Leverandørindustrien har sitt tyngdepunkt i Rogaland
- Vedlikehold og tilpasninger skjer ofte på Jæren
- Brønnverktøy tilpasses og monteres i Tananger
 - Halliburton, Baker Huges og SLB



Oslo – Lillehammer
185 km
2 timer

Stavanger –Bergen
200 km
4 t 40 min

På hvilken strekning er det mest verdiskaping?

Viktigste strekning: Stord – Os (Hordfast)



HVA TRENGER VI?

1. EU ETS

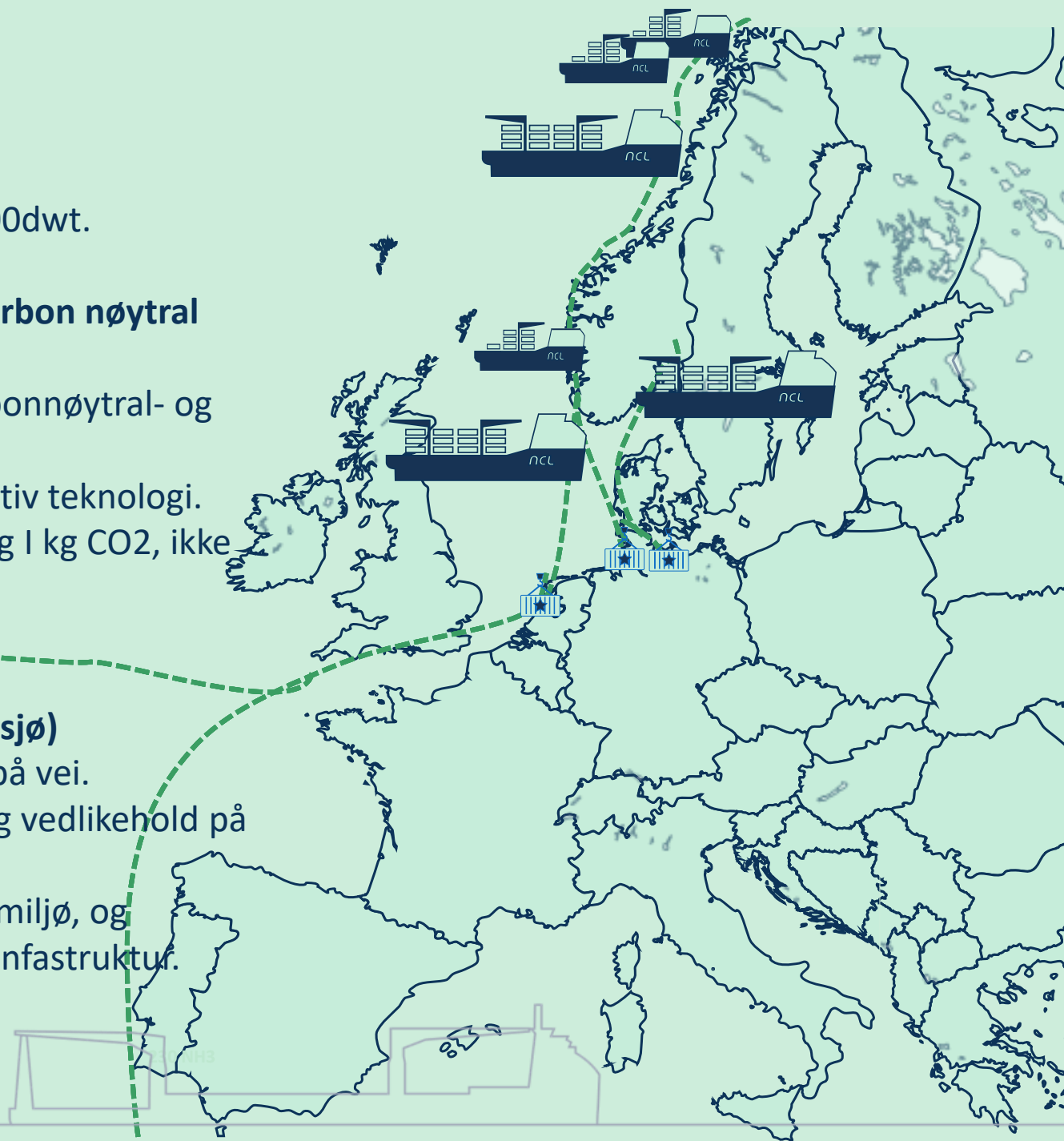
- Innføres I 2024 “in line” med EU.
- Norge innfører særegnet ETS for skip under 5.000dwt.

2. Redusere kost differeranse på Fossilt brensel vs. Karbon nøytral fuel // «Differansekontrakter»

- Kompensere for noe av differansen mellom karbonnøytral- og fossil brennstoff.
- La det være opp til industrien å velge mest effektiv teknologi.
 - Gi tilslag til nye prosjekter basert redusering I kg CO2, ikke teknologi spesifisert.
- Bruke CO2 avgift / CO2 fond til finansiering?

3. Vareavgift på lastebiler (Konkurransesvridende mot sjø)

- Vareavgift 250NOK / tonn for all import/export på vei.
- Lastebiler er subsidiert gjennom investeringer og vedlikehold på veinettverk.
 - Dette er positivt både for lokale og globalt miljø, og reduserer også investeringsbehovet I local infrastruktur.



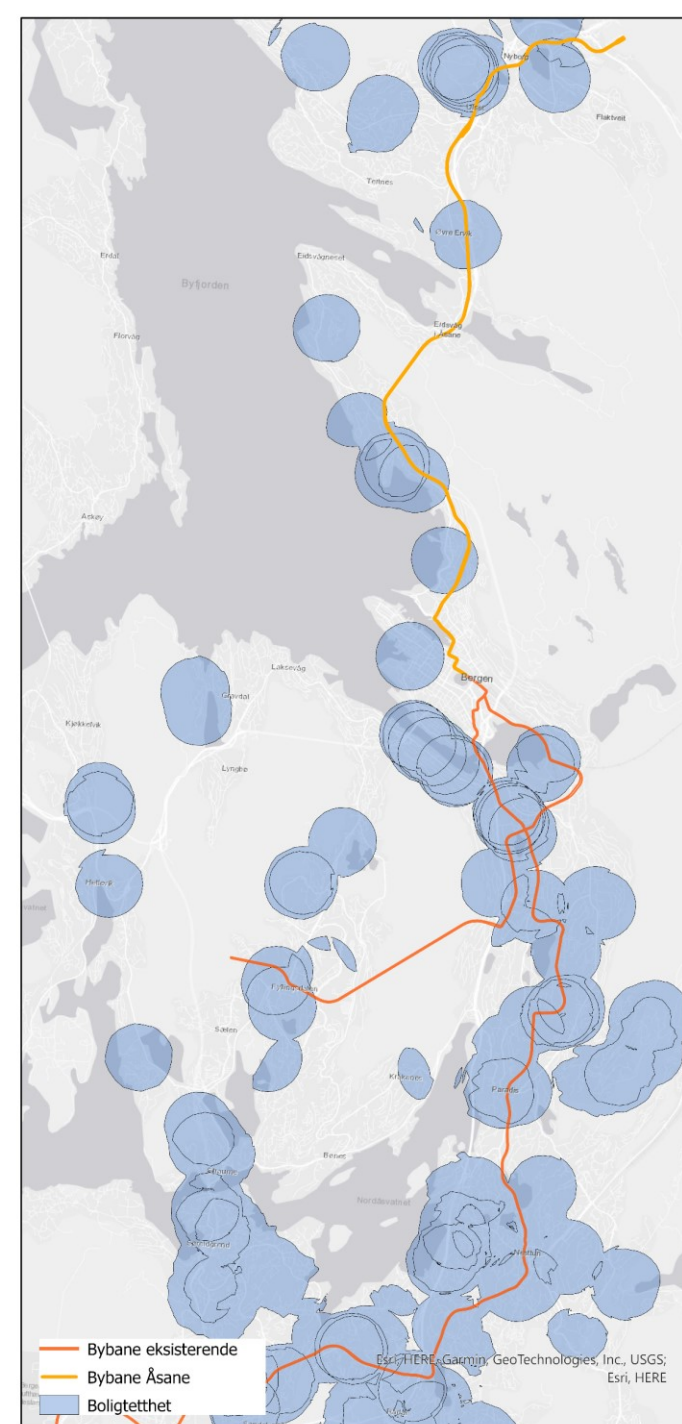
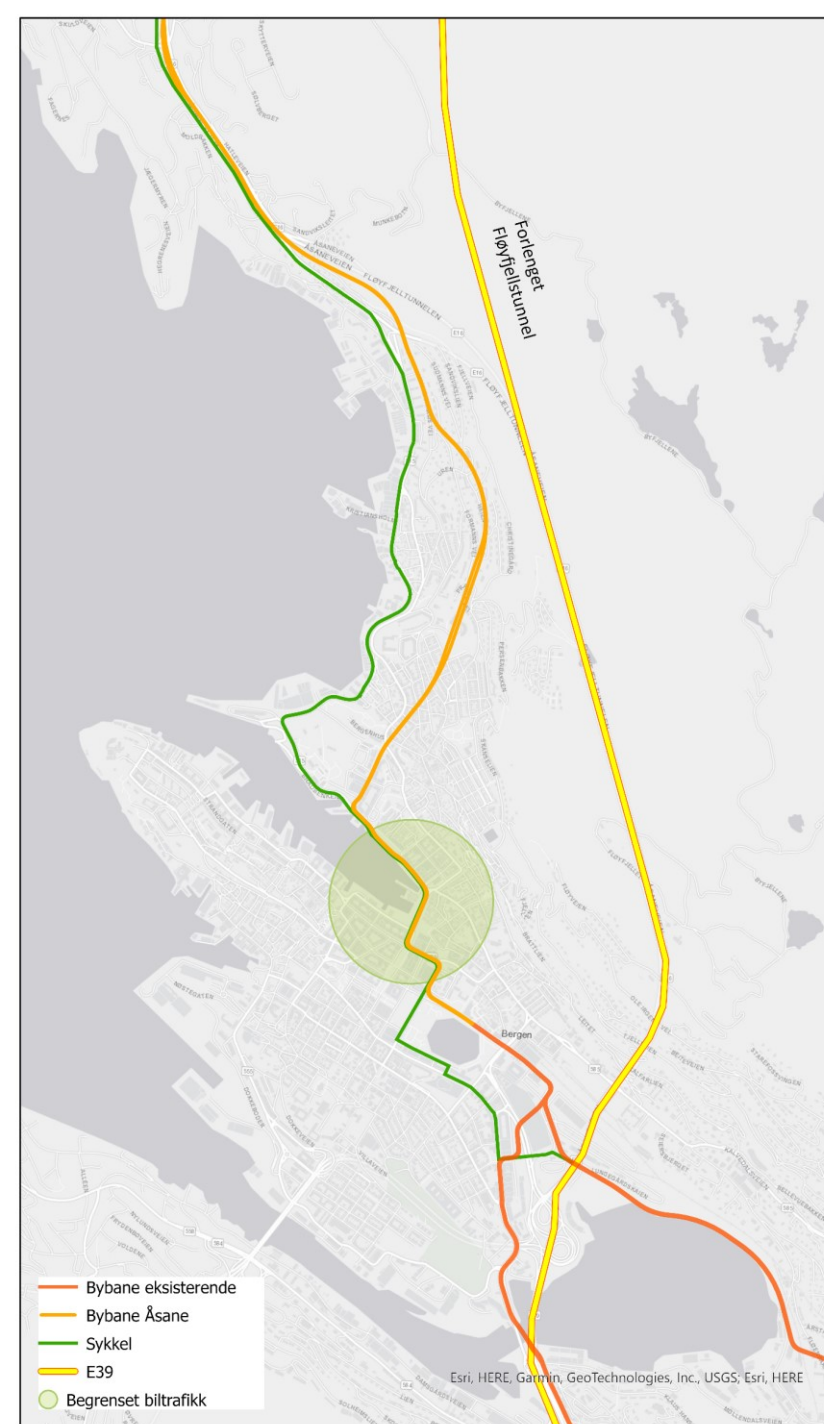
Bybanen til Åsane

Videreutvikling av bybanesuksessen

- Passasjersuksess – Bybanen er den sterkeste driveren for økt kollektivandel
- Byutviklingssuksess: «Den største kraften i byutviklingen i Bergen nå er Bybanen»

Bybaneprojektet – mer enn bybane

- Vei: Forlengelse av Fløyfjellstunnelen: Bedre beredskap, mindre sårbarhet
- Kollektiv:
 - Køfritt kollektivsystem til en bydel med 50 000 innbyggere
 - Gjennomgående linjer i sentrum gir økt kapasitet i bybanenettet
 - Ekspress- og pendelruter i ny, sikrere og raskere Fløyfjellstunnel
- Sammenhengende høystandard sykkelvei til Åsane
- Bilfritt sentrum



E39 Kristiansand-Stavanger: ryggraden i transportsystemet mellom sør og sørvest



- Trafikksikkerhet
- Miljø – store naturinngrep, men reduksjon i utslipp.
 - Utvikling i regularitet på jernbanen (Sørlandsbanen)
- Beredskap – spesielt knyttet til fremkommelighet
- Tid: En halverer reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger. Hva betyr det for Posten?
 - Reduserte transportkostnader - og utslipp - på linjetrafikken
 - Tidligere stopptid på terminalen – reduserte transportkostnader i distribusjon også..
- Antall tunge biler på vei øker. Vi i Posten går eksempelvis fra brev til pakker – noe som medfører økt bruk av lastbærere.
 - Vekst i pakkevolum – spesielt etter pandemien. Veksten har avtatt, men Posten Bring har også vekst hiå – tross dyrtid. Antall pakker like stort – men billigere innhold?
- Stor politisk enighet – traseen er stort sett «ferdigregulert». I tillegg er det god kommunikasjon og enighet på tvers av kommunegrenser.
- (Tverrforbindelsen)





SÖLVTRANS

Harald T. Nesvik

Vestlandet i NTP 2025–2036



- Kollektivtransport er **lønnsomt** for samfunnet:
 - Økonomisk, sosialt utjevnende og miljømessig
 - Men forbrukere krever redusert reisetid, høyere frekvens, økt punktlighet gjennom bl.a. flere kollektivfelt, og et bedre tilbud i rushperioder
- Behov for langsiktig og forutsigbar finansiering
- Mer statlig, sentral samordning for kollektivtrafikken
- Ekspressbusser må få bedre tilgang til av- og påstigningsplasser, spesielt i sentrumsområder
- Nasjonalt, samordnet tilbud for ladeinfrastruktur for busser
- Stimulere til el- og biogassteknologi også for langdistanse- og turbusser

- Prioriter utvidelse og sikre godt vedlikehold og trafiksikkerhet på eksisterende veinett
- Kollektivtrafikk må prioriteres **i og rundt** byene, men også **mellom** byene
- Tide er Vestlandets største kollektivoperatør og for oss er **trygge** veier vesentlig

Prioriteringer av nye utbyggingsprosjekter NTP:

- Prioriter fellesprosjektet E16 Arna-Stanghelle
- Prioriter Bybanen til Åsane:
Bergen har valgt Bybanen som «stamlinje» til de største bydelene – viktig at dette arbeidet fortsetter og prosjektet gjennomføres

Transportkorridor Vest

- «Nye» Risavika havn åpnet i 2008
- Infrastruktur rundt logistikk knutepunktet fra 70 tallet
- TKV skal knytte Risavika havn til stamveinettet (E39) i nord og sør.
- Initiativ fra næringslivet i 15 år, realisering i det blå...
- Næringsliv og havn krever effektiv godstransport til og fra, nå står næringstransporten i samme kø som alle andre.
- Byveksttalen – TKV stadig nedprioritert – Verdiskaping er nedprioritert
- Attraktiv havn = Attraktiv sjøtransport = viktig bidrag til det grønne skiftet.
- Dette forutsetter effektiv infrastruktur til og fra havn.



NTP Bergen 07.11



Atle Rasmussen

Distriktsleder ET og IT forbundet, Vestland

Åsleik Engmark som «Severin Suveren»

Påskan 1989



«UFLAKS»

«FLAKS»

Farlige veier - et økende samfunnsproblem!



Norsk Nærings- og Nytelsesmiddelarbeiderforbund

NTP Bergen 07.11



Fellesforbundet

Mads Wiik Kleven

Leder for Vestland, Fellesforbundet



Fellesforbundet



Forbundet for
arbeidsfolk

NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND

Norsk Arbeidsmandsforbund

Ole Jarl Madland



Diskusjon



Samferdselsdepartementet

Pause 12.00-13.00





Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Bergen 7. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



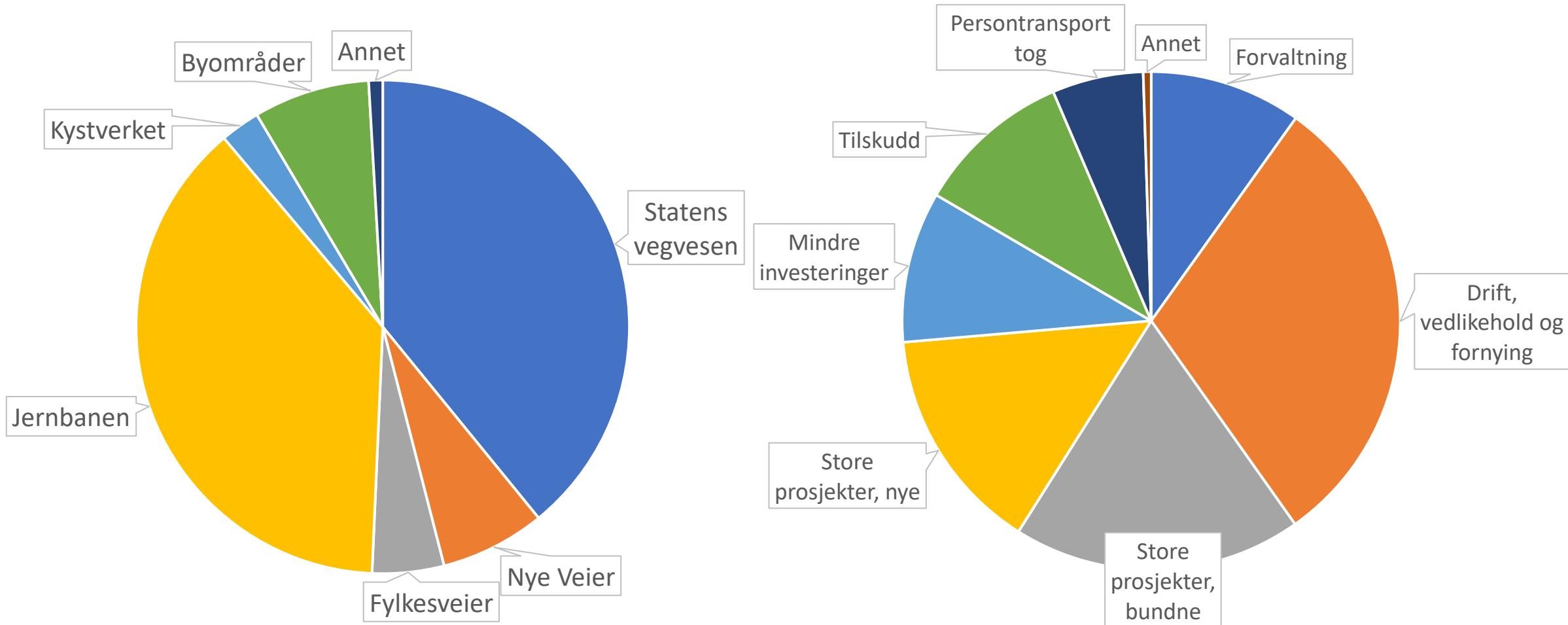
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut





Nærings- og
fiskeridepartementet

Nasjonalt transportplan 2025-2036

Vestland fylkeskommune

Jon Askeland, fylkesordfører
møte med samferdselsministeren 7. november 2023

Våre hovudprioriteringar

- Stort etterslep på fylkesveg – Auke i rammene til drift og vedlikehald av fylkesvegar
- Bybanen btr. 5 må prioriterast inkl. Fløyfjellstunellen
- Må vidareføre byvekstavtaler etter 2029
- Vestland prioriterer fellesprosjektet Arna-Stanghelle høgast av statlege prosjekt
 - Fleire andre kritisk viktige riksvegprosjekt i Vestland
- Må prioritere samfunnstryggleik - Styrking av ras- og flaumsikring samt utbygging av kritisk infrastruktur
- **Store behov – Må ha høg ramme – Vestland må prioriterast**



Fakta om Vestland

i kilometer	Fylkesveg (km)	Riksveg (km)
Veg	5 540	1 500
Gang og sykkelveg	292	271
Tal ferjeleie	79	18
Tal bruer (med gang- og sykkelveg)	2 071	352
Tunellar over 500 m	105	112
Tunellar under 500 m	165	77

Fylkestinget i Vestland sitt utgangspunkt

- **Lågaste standarden**
Transportsystema i Vestland langt lågare standard enn resten av landet.
Det er langt att for å få eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem.
- **Stort vedlikehaldsetterslep**





Vestland sine prioriteringar

Liv og helse, framkome, eit miljøvenleg transportsytem

- Vestland fylkeskommune utfordrar Staten til å revidera kriteria for samfunnsøkonomiske lønsemd.
- NTP legg til grunn tradisjonell framskriving av transportmønster, som føreset fortsett vekst i reiser.

Midlane til fylkesvegar må aukast betydeleg

Vedlikehaldsetterslep fylkesveg
pr. 1. januar 2024.
Mill. 2024-kr

Viken	10 964
Innlandet	6 274
Vestfold og Telemark	8 430
Agder	7 753
Rogaland	5 339
Vestland	19 339
Møre og Romsdal	10 561
Trøndelag	7 961
Nordland	14 449
Troms og Finnmark	13 194
Alle fylker	104 263



Rassikring

Vestland har 122 skredpunkt i kategori høg og middels på riksveg, og 223 på fylkesveg

Vi støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels.

Post 31 Rassikring må behaldast.

Rassikringspotten på fylkesvegar må tredoblast.

Oppdatert skredliste oversendt SD frå SVV

Skredpunkt fylkesveg		
	Tal skredpunkt høg og middels	Anslått sikringskostnad høg og middels (mill. kr)
Akershus	4	38
Østfold	-	-
Buskerud	1	19
Innlandet	5	215
Vestfold	5	52
Telemark	14	417
Agder	1	770
Rogaland	33	7 270
Vestland	223	23 469
Møre og Romsdal	81	4 176
Trøndelag	3	136
Nordland	47	5 223
Troms	100	13 913
Finnmark	25	4 830
Totalt	542	60 528



Kollektiv, Bybane og byområda

Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune. Partane i Miljøløftet er samde om kontinuerleg utbygging av Bybanen i Bergen.

Fylkeskommunen har framleis ei klår forventning om at staten kjem med ein garanti om statlege midlar til BT5 og Fløyfjelltunnelane i NTP, slik at oppstart av begge prosjekta kan skje snarleg.

Regjeringa må følge opp sine lovnader om 70 % statleg finansiering av BT5.



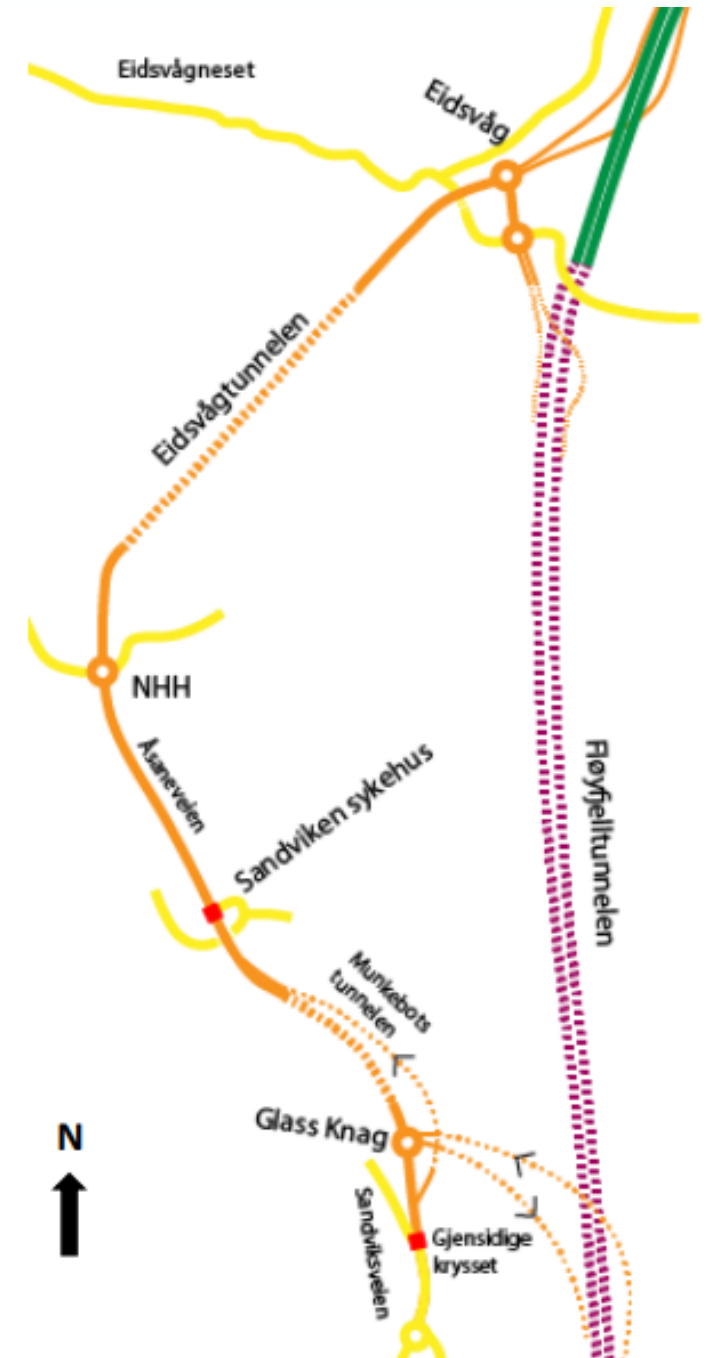
Kollektiv, Bybane og byområda

- Vi føreset at byvekstavtalen i Bergensområdet, Miljøløftet, vert vidareført etter 2029, og at den samla finansielle ramma til Miljøløftet blir styrka og ikkje redusert om fleire byar får byvekstavtale.

E39 Fløyfjellstunnelen

Eit sentralt premiss for utviklinga av transportsystemet i Bergen

- Prosjektet er naudsynt for å kunne starte bygginga av Bybanen BT5
 - Fløyfjellstunnelen nord er del av Bybanen BT5
 - Fløyfjellstunnelen sør er TSF-prosjekt
- Prosjektet vil bidra til
 - eit vegsystem i Bergen med akseptabel sårbarheit og samfunnssikkerheit
 - betre beredskap ved mogelegheit for 2-vegstrafikk i ett løp ved hendingar i tunnelen
 - å kunne stenge torget for biltrafikk
 - betre forhold for mjuke trafikantar og redusere støv og støy i Ytre Sandviken
- Prosjektet er modent – reguleringsplanane er vedtekne

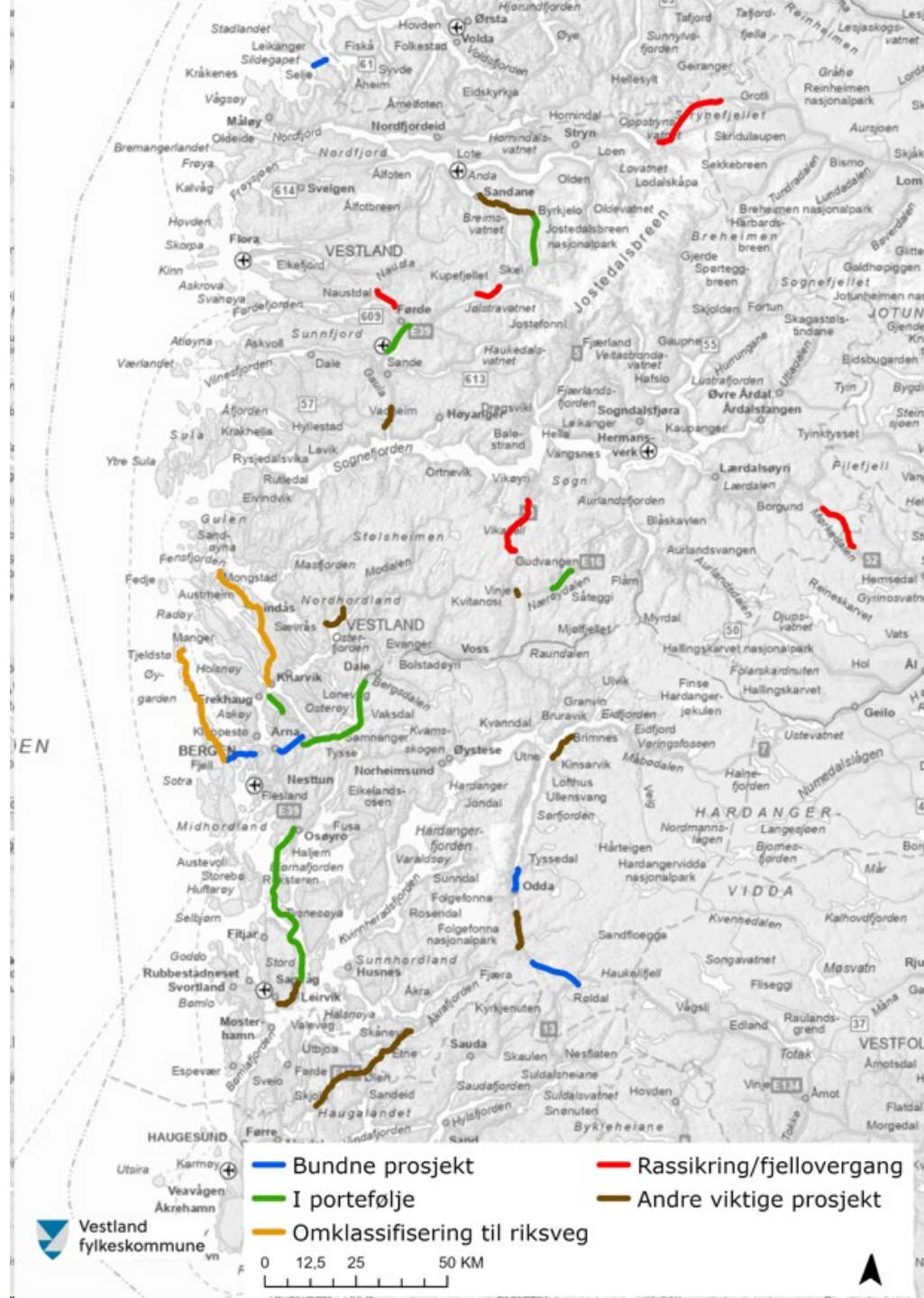


Store behov for statleg infrastruktur

Vestland fylkeskommune støttar dei prosjekta som ligg i Statens vegvesen sin portefølje

- E16/Vossebana er det høgast prioriterte prosjektet av fylkestinget.
- Positivt at E134 Seljestad-Røldal ligg inne med oppstart
- Prosjekt som bør få oppstart i 1. periode:
 - E39 Storehaugen - Førde
 - E39 Klauvaneset - Vågsbotn
 - E39 Hordfast
 - Rv 5 Erdal-Naustdal *)
 - E16 Hylland-Slæen

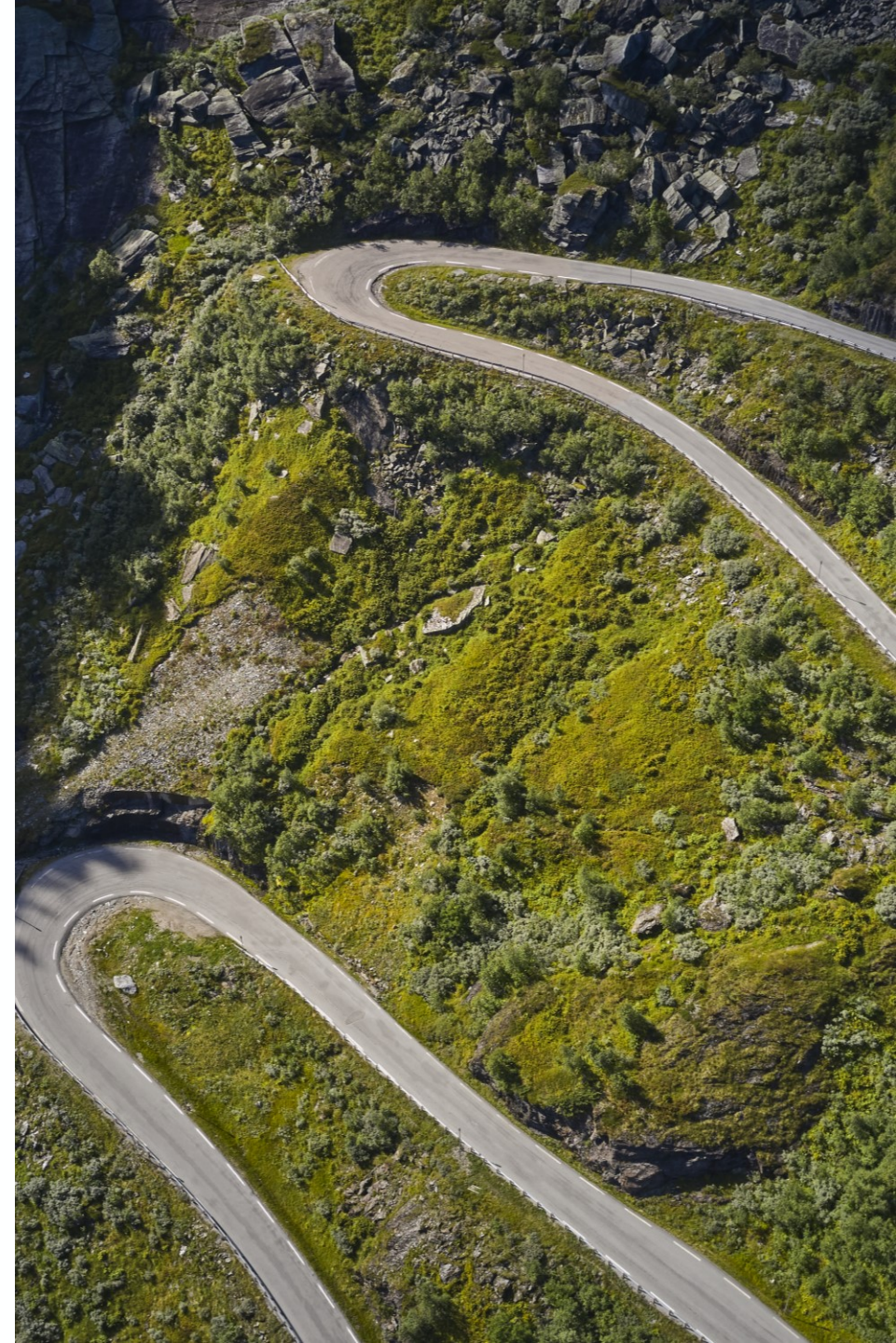
*) Prosjektet er teke ut av porteføljen



Andre prioriterte statlege vegprosjekt

Prosjekt som må inn i portefølja

- E134 Bakka-Solheim: Positiv til å vurdere bompengepotensialet
- Rassikring og fjellovergangar
 - Rv. 13 og Vikafjellstunellen
 - Rv. 15 Strynefjellet
 - E39 Skjersura og E39 Våtedalen
- Andre prioriterte prosjekt
 - E39 Ringveg øst
 - E39 Heiane-Ådland
 - E39 Eikefet-Romarheim
 - E39 Bogstunnelen-Sunnfjord grense
 - E 39 Byrkjelo-Sandane
 - Rv. 52 Hemsedalsfjellet - Utbetring for tungtransport





Jernbane – Bergensbanen på 4 timar

- Jernbanen må bli konkurransedyktig med fly
 - Nedkorting av reisetida til 4 timar for at tog skal bli konkurransedyktig med fly mellom Austlandet og Vestlandet.
- Det er heilt uholdbart at Vossebana/E16 (K5) ikkje er prioritert i framlegga frå transportetatane. Prosjektet er viktig for liv og helse, det er planavklart og klart for realisering allereie i 2024.
- Ringeriksbanen må verte bygd ut i NTP-perioden.

Våre hovudprioriteringar

- Stort etterslep på fylkesveg – Auke i rammene til drift og vedlikehald av fylkesvegar
- Bybanen btr. 5 må prioriterast inkl. Fløyfjellstunellen
- Må vidareføre byvekstavtaler etter 2029
- Vestland prioriterer fellesprosjektet Arna-Stanghelle høgast av statlege prosjekt
 - Fleire andre kritisk viktige riksvegprosjekt i Vestland
- Må prioritere samfunnstryggleik - Styrking av ras- og flaumsikring samt utbygging av kritisk infrastruktur
- **Store behov – Må ha høg ramme – Vestland må prioriterast**





BERGEN KOMMUNE

Regionalt innspillsmøte til NTP 2025-2036

Scandic Ørnen 7.november 2023

Bergens kommunes tre fremste samferdselsprioriteter

Inneværende bystyre fattet den 21.06.2023, i sak 227/23, vedtak om følgende prioriteringsliste som innspill til NTP 2025-2036:

1. Bybanen til Åsane inkludert E39 Fløyfjellstunnelen
2. Fellesprosjektet E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle
3. Ringvei øst, E39/E16 Fjøsanger - Arna - Vågsbotn – Klauvaneset (med klar hentydning til at Vågsbotn - Klauvaneset reguleres og igangsettes først)

Prop. 11 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 17. november 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresmakter.

Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune underteikna i september 2017 ein byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg, samt vidareføring av belønningmidlar. Byvekstavtalen er basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Byvekstavtalen er eit av dei viktigaste verktøya for å nå målet om at veksten i persontransporten i dette byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjekta og tiltaka i byvekstavtalen skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbilen og betre framkomst for næringstransporten.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekstavtalen, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal avløyse Bergensprogrammet, har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til at tidsdifferensierte bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljødifferensierte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengainnkrevjing, alt etter lokalpolitiske ønskje.

Dei nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljødifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innkrevjinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å byggje ut eit tenleg hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001–2002) slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004–2005) slutta Stortinget seg til ei revidert bompengordning for Bergensprogrammet. Rabattstrukturen og innkrevjingsordninga, inkludert talet på

Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

1. Bakgrunn og formål

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestland, Vestland fylkeskommune, Bergen kommune, Alver kommune, Askøy kommune, Bjørnafjorden kommune og Øygarden kommune har forhandla fram ein byvekstavtale for Bergensområdet, jf. vedlegg datert 4.12.2019.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune, Bergen kommune, Alver kommune, Askøy kommune, Bjørnafjorden kommune og Øygarden kommune inngår med dette byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019–2029 i tråd med vedlagte dokument.

2. Lokalpolitisk behandling

Det blei gitt tilslutning til den framforhandla byvekstavtalen ved vedtak i Bergen bystyre 29.1.2020, Alver kommunestyre 20.2.2020, Askøy kommunestyre 6.2.2020, Bjørnafjorden kommunestyre 18.2.2020, Øygarden kommunestyre 20.2.2020 og Vestland fylkesting 10.2.2020. Bergen kommune gjorde vedtak 22.4.2020 om bruk av tilskot til reduserte bompengar. Vestland fylkesting gjorde vedtak 3.3.2020 og 12.5.2020 om bruk av tilskot til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod samt tilskot til reduserte kollektivsatsar.

3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling

Etter drøftingar i regjeringa sluttar Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet seg til den framforhandla byvekstavtalen.

I byvekstavtalen er det lagt til grunn eit mål om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange. Ei justert målformulering og nye føringar for målemetodikk blei fastsett etter at forhandlingane var avslutta, jf. brev av 8.6.2020 til dei ni største byområda. Det vidareutvikla nullvekstmålet skal leggjast til grunn i arbeidet med byvekstavtalen for Bergensområdet: *I byområda skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten blir teken med kollektivtransport, sykling og gange.* Dei lokale partane skal sjølve vere med på å

Storbyene må sikres finansielle muskler

- Rammene som utgangspunkt for transportetatenes prioriteringer er stramme
- Statlig finansiering i byvekstavtalene må sikres også for kommende NTP-periode.
 - *Uten forutsigbar finansiering fra staten vil både drift og investering stå i fare*
 - *Nullvekstmålet blir ikke innfridd.*
- Paradoks at nullvekstmålet finansieres med bompenger

Bybanen

- Bybanen ryggraden i kollektivsystemet i Bergen
 - byutvikling/styrking av bymiljøet
 - kapasitetssterk, trygg og effektiv
 - reduserer biltrafikken
 - reduserer klimagassutslipp
 - fortetting, transformasjon og økonomisk vekst
- Dagens to bybanene ligger begge over prognosene for antall kollektivreisende



E39 Fløyfjellstunnelen

- Behov for forlenging for å få bybanen til Åsane og for å fredeliggjøre Sandviken
- Behov for oppgradering etter tunnelsikkerhetsforskriften
- Stengt mellom 150-200 ganger i året.
- Bergen sentrum, herunder verdensarvstedet Bryggen er avlastningsvei
- Smal tubeprofil.



Fellesprosjektet Vossebanen og E16, Arna - Stanghelle

- Planleggingsfasen er over →
Staten må gi investeringsbeslutning
- Bergensbanen holder 1900-standard på deler av strekningen Arna - Voss
- 53 mennesker har mistet livet på E16 på strekningen i årene 1992- 2022
- 247 ras har gått på strekningen siden år 2000.

Tog kjørte inn i ras i Vaksdal

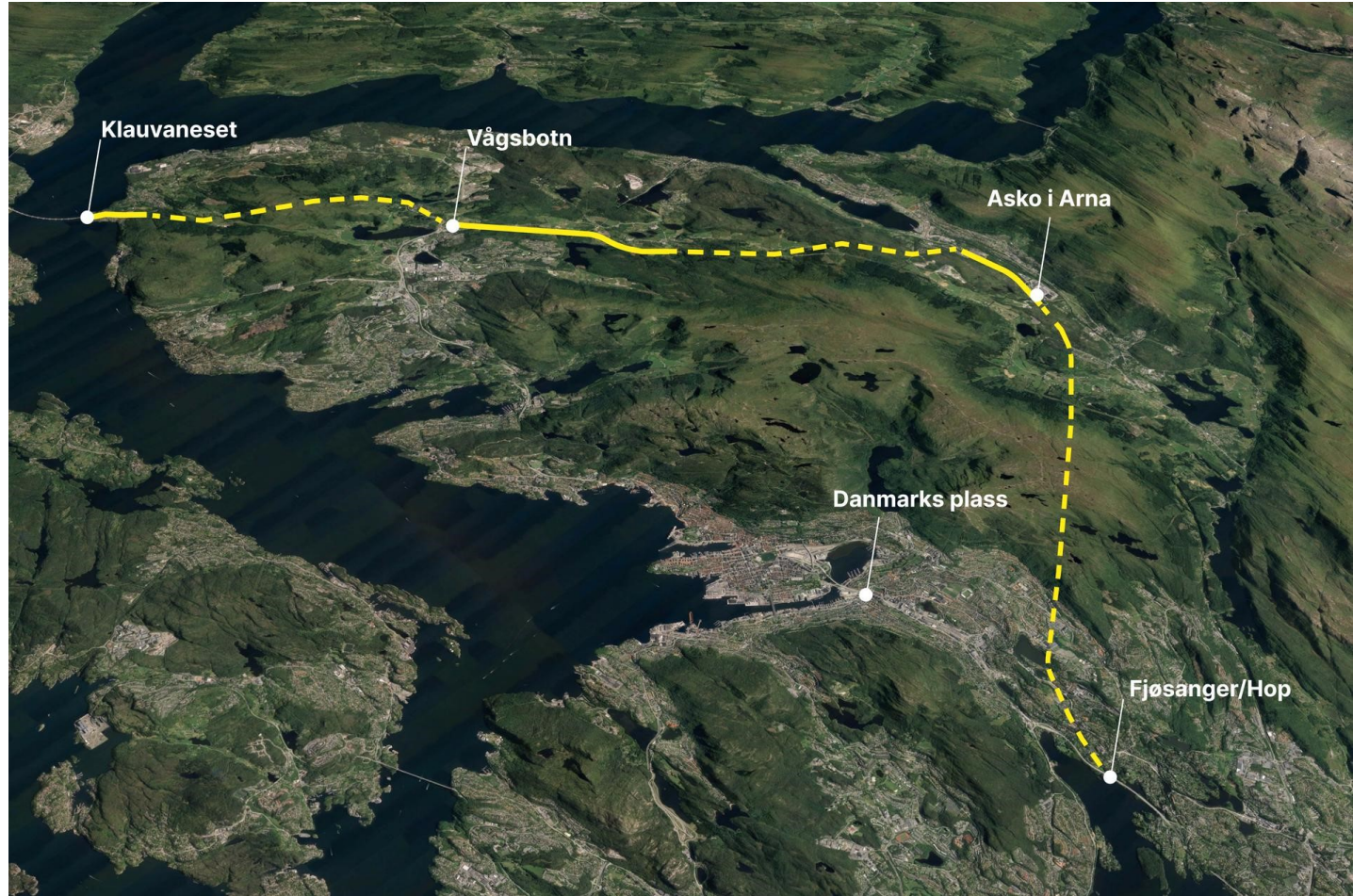
Et stort jordras har gått over E16 og jernbanelinjen i Vaksdal. Et tog har kjørt inn i raset, men det er ikke meldt om personskade.



STENGT: E16 og Bergensbanen er stengt på grunn av et ras som har gått over veien og jernbanelinjen i Vaksdal. FOTO: FRED IVAR UTSI KLEMETSEN

E39 Vågsbotn - Klauvaneset

- Oppstart reg.plan ved årsskriftet 2023/24.
- Byrådets fremste veiprojekt
- Viktig for trafikksikkerhet, beredskap og næringsliv



Avslutningsvis

- Lokalt er flere av løsningene på Bergens trafikale utfordringer regulert og byggeklare i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
- Staten må følge opp med midler, og prioritere gryteklare prosjekt med høy måloppnåelse i NTP 2025-2036.

Pause



20.11.2023

Rogaland fylkeskommune

E39

20.11.2023



E39

www.rogfk.no

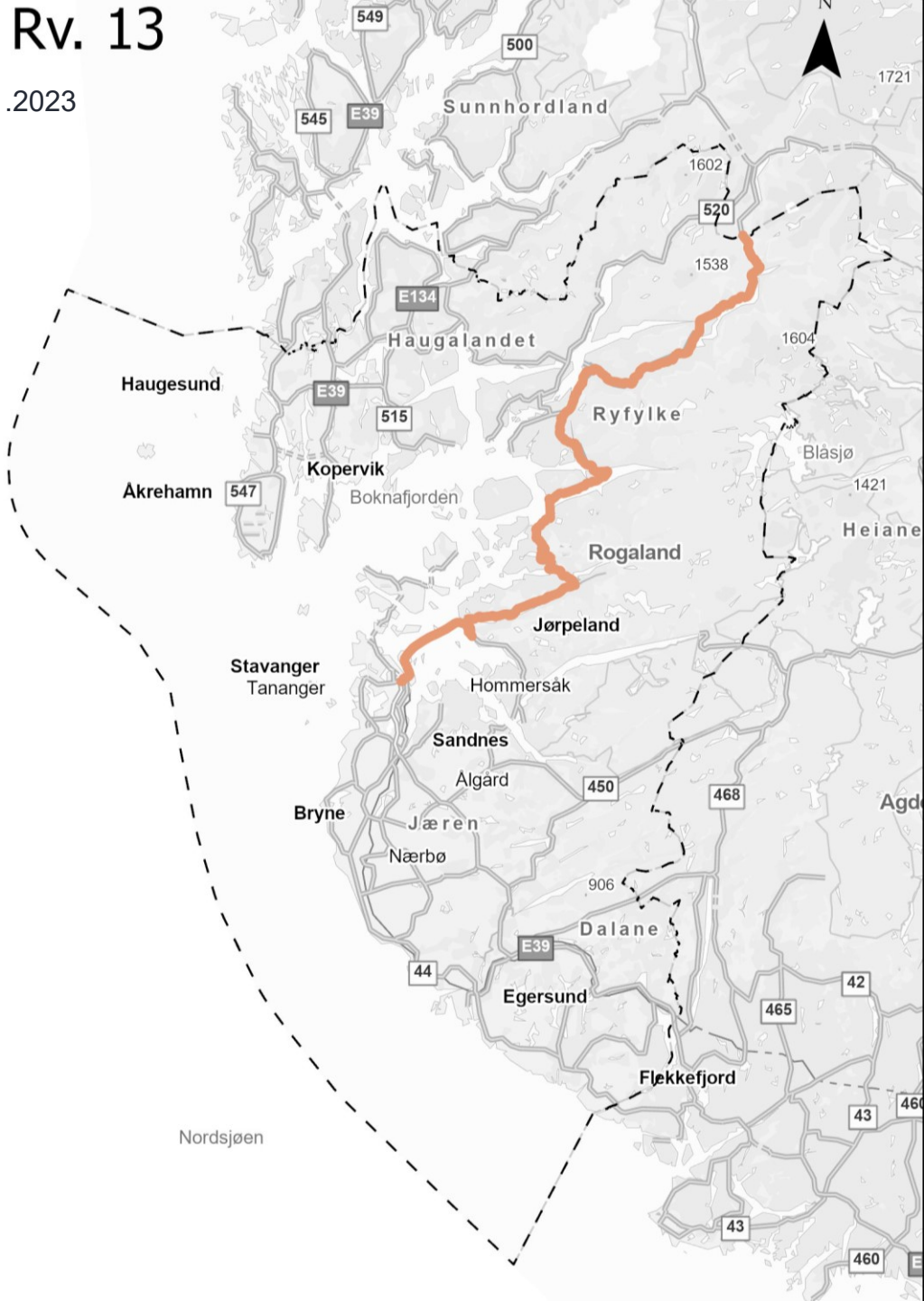
E134



E134

Rv. 13

20.11.2023



Rv. 13

www.rogfk.no

20.11.2023



Bymiljøpakken



Bypakke Haugesund og fastlands- Karmøy

20.11.2023



Tilskuddsordninger

www.rogfk.no

20.11.2023



Jernbane

www.rogfk.no

20.11.2023



Røvær

www.rogfk.no



Nasjonale turistveger

www.rogfk.no

20.11.2023



Øvrig

www.rogfk.no

Navn
Avdeling
Epost
Telefon

7. November 2023

Nasjonal transportplan 2025-36

Regionalt innspillsmøte

Tormod W Losnedal (H)



Stavanger
kommune



Dette er det viktigste for Stavanger kommune i NTP 2025-36

- Sikre midler til etablering av nye spor på Stavanger stasjon
- E39 Smiene-Harestad må prioriteres i første seksårsperiode
- Prosjektene i Bymiljøpakken må fullføres
- Nasjonal transportplan må avklare målkonflikter

Prosjekter som bør ha høy prioritet i NTP 2025-2033



Stavanger
kommune

Effektpakke 10-minuttersfrekvens Stavanger – Skeiane

Gode løsninger for jernbane og knutepunkt er avgjørende for bærekraftig bytransport og utvikling

Dobbeltspor mellom Stavanger – Skeiane sto ferdig i 2006

Passasjerøkning på 45% på Jærbanen mellom 2012-2019

Jærbanen er ryggraden for kollektivtilbudet mellom Stavanger og Sandnes og Jæren

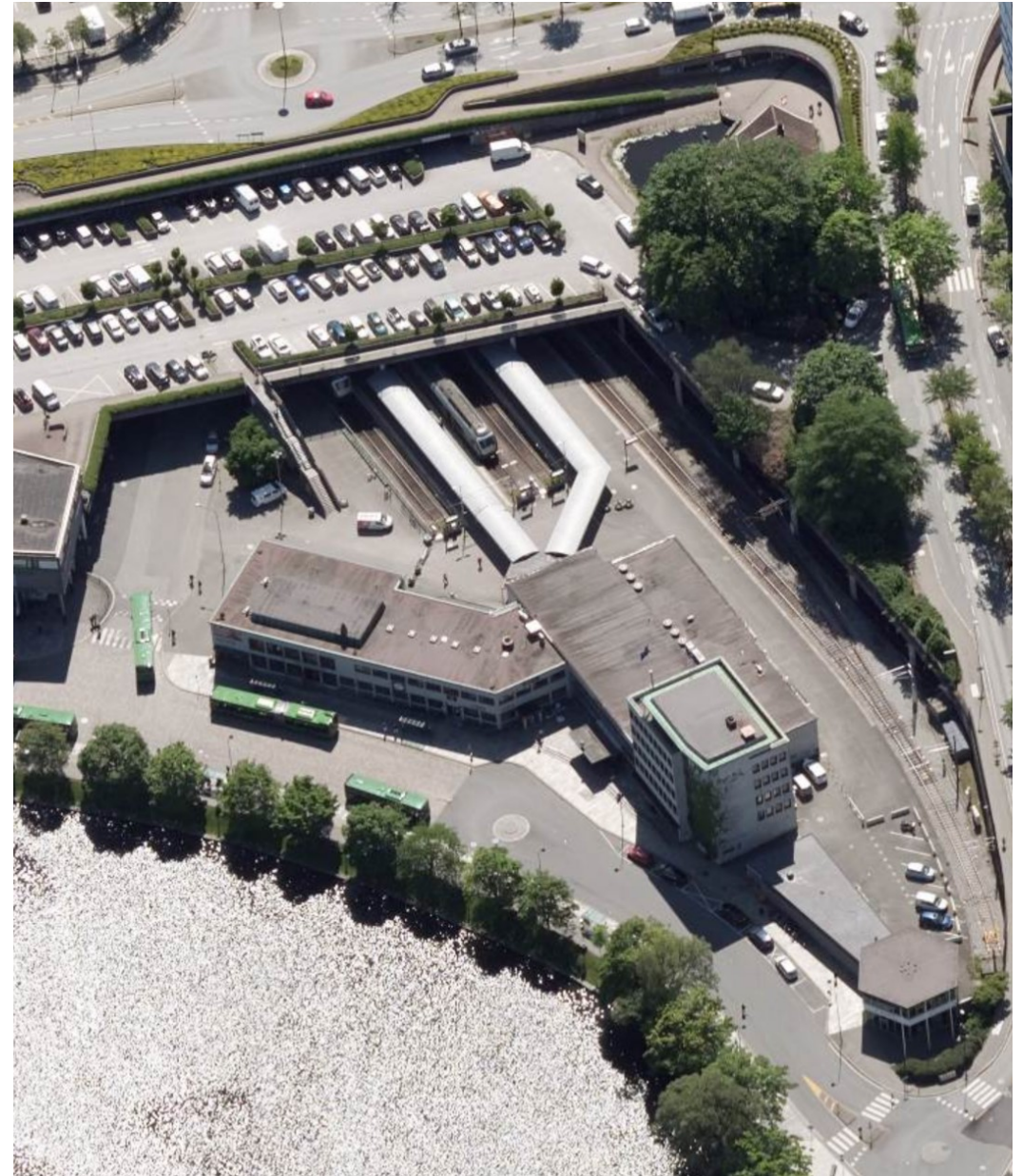


Stavanger stasjon

Utvikling av knutepunktet er avhengig av sporoppgradering

Utbygging av stasjonsområdet er nødvendig for sentrumsutvikling og for å fungere som et effektivt nav for Bussveien og Jærbanen

Opprustning av Stavanger stasjon er avgjørende for å nå nullvekstmålet



Firefelts E39 Smiene - Harestad

Statens vegvesen har signalisert at byggestart E39 Smiene-Harestad må være senest 2028 slik at Rogfast kan åpnes som planlagt i 2033



E39 Smiene – Harestad må bygges med lang kulvert på Tasta

Kommunen forventer at regjeringen står ved løftet sitt og garanterer at prosjektet realiseres med lang kulvert på Tasta

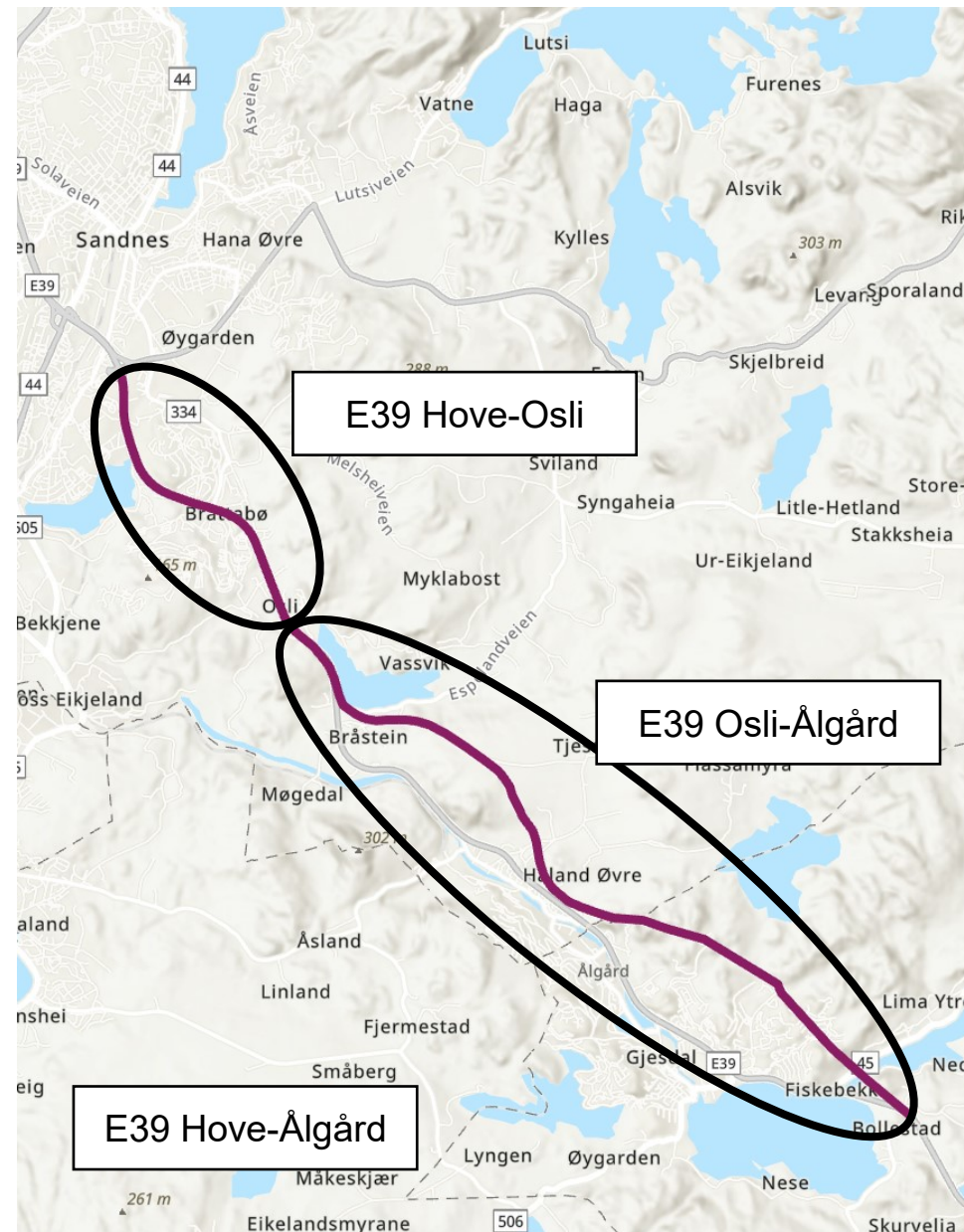


Firefelts E39 Hove - Ålgård

I prioriteringsoppdraget til Vegvesenet er prosjektet blitt splittet opp i to delstrek:

- E39 Hove-Osli, igangsatt med byggestart sommeren 2023
- E39 Osli-Ålgård, ikke del av prosjektporteføljen til NTP 25-36

Ålgård er i dag en flaskehals, som fører til betydelige forsinkelser for godstrafikken, som hemmer konkurransekraft og næringsutvikling i Stavangerregionen



Innseiling Stavanger

Stavanger er en av Norges mest populære cruiseskiphavner, og det forventes økende cruisetrafikk i Stavanger havn fremover

Tiltaket vil etablere alternativ snuplass for cruisebåter, som reduserer ventetiden i farleden

Dette vil føre til økt etterspørsel fra cruiseturistene i Stavanger, som fører til økt verdiskapning til reiselivet i regionen



Tema som er viktig for Stavanger i NTP 25-36



Stavanger
kommune



Bypakkene og byvekstavtalene er et godt grep for framtiden

Byvekstavtalen og samarbeidet mellom forvaltningsnivåene er svært viktig for å lykkes med å gå fra et bilbasert og bilavhengig samfunn, til et kortreist hverdagsliv hvor miljøvennlige transportformer er konkurransedyktige.

Avtaler og samarbeid må videreutvikles slik at fastsatte mål kan nås.

Staten må stå ved sine forpliktelser i Bymiljøpakken

Finansieringen er god, men spillets regler endres underveis og fører til uforutsigbarhet, merarbeid og svak fremdrift

- Det var lokalpolitisk krevende å få pakken på plass, men man hadde tillit til at dette ville sikre viktige og nødvendige prosjekter i regionen innen relativt kort tid.
- Deretter innføring av stramme styringsmål, nye statlige fordyrende krav og standarder, bortfall av mulighet for forlenget innkrevingsperiode, og lokalisering av stor statlig arbeidsplass (SUS) utenfor hovedkollektivakser som har ført til omprioriteringer/nye utfordringer.
- Økte priser har ført til økte kostnader på prosjekter, uten at rammen er økt tilsvarende

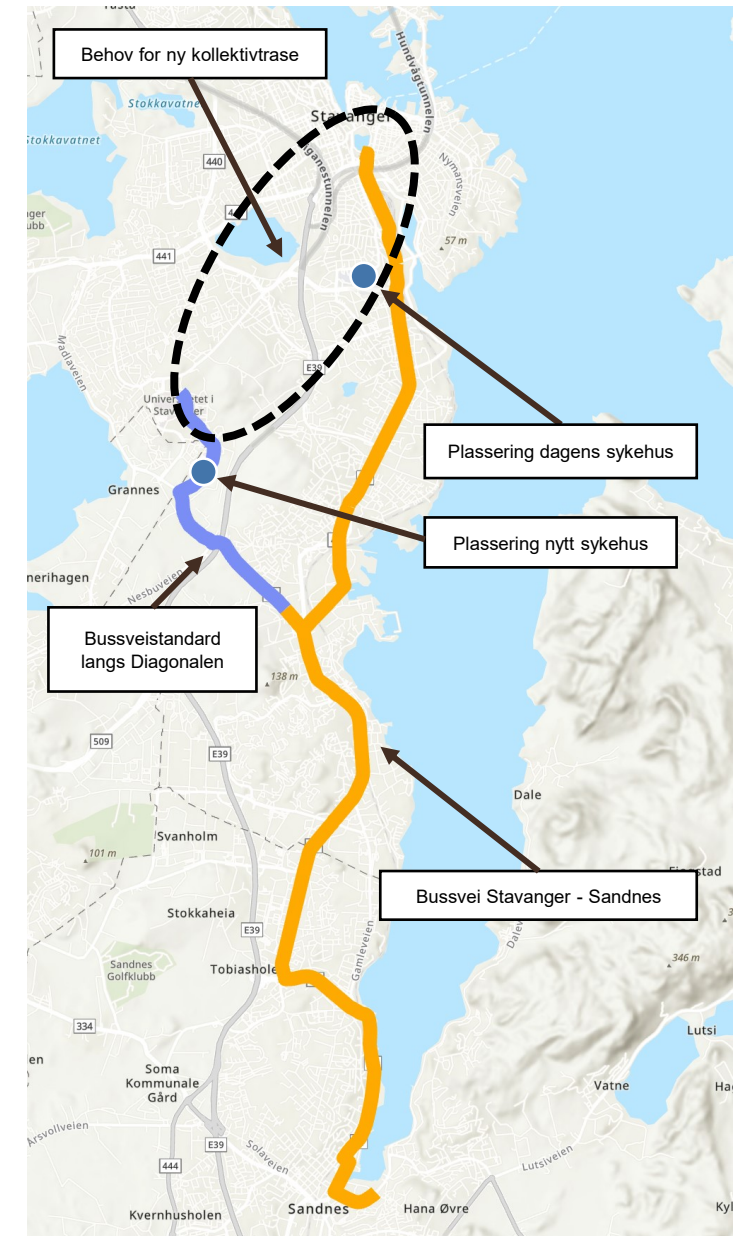
Dagens finansieringsmodell gjør at finansieringen kollapser hvis færre kjører bil og man faktisk nærmer seg måloppnåelse

- Dersom bompenggeinnkreving erstattes av annen avgiftspolitikk som kan bidra til finansiering av tiltak i byvekstavtaleområdene, vil dette kunne oppnå en annen og bedre legitimitet i befolkningen

Fullverdig kollektivtrase Stavanger stasjon og universitet og sykehusområde på Ullandhaug

Nytt sykehus åpner 2025

For å fullføre et høyverdig kollektivtilbud er det behov for å oppgradere deler av traseen mellom Ullandhaug og Stavanger sentrum



Staten må kompensere for utgifter som kommer som følge av statlige krav om elektrifisering

Regjeringen foreslår å fremskynde krav om nullutslipp, og innføre krav for bybuss fra 2024 og hurtigbåt fra 2025

Elektrifisering av kollektivtrafikken fører til store merkostnader for fylkeskommunen

Det er viktig at staten kompenserer for utgiftene, som kommer som følge som følge av statlige krav om elektrifisering, slik at dette ikke går utover det eksisterende tilbudet.



Reduksjon i fartsgrense i by fra 50 km/t til 30 km/t

Det kommunale veinettet består av om lag 80-90% veier med 30-sone

Stavanger vil utvikle trivelige gater og byrom som gjør det attraktivt å gå, sykle, ferdes til og bruke kollektivtransport

Et viktig virkemiddel for å skape trivelige gater er lav fart på biler

Tiden er overmoden for å redusere fartsgrense i by til 30 km/t



Gate som byrom og dermed attraktiv for gående og syklende



Gate tilrettelagt for bilen og ikke attraktiv for gående og syklende

Kommuneplanens
arealdel 2023–2040



Nasjonal transportplan må avklare målkonflikter

Veibygging er en av de viktigste kildene til tap av natur, og i Rogaland er også veibygging en årsak til tap av landbruksjord

Staten har høye ambisjoner om klimagassreduksjon og bevaring av naturmangfold

Stavanger kommune har vedtatt **arealnøytralitet for naturverdier** i kommuneplanens arealdel 2023-2040. Dette innebærer å bremse eller stanse nye naturinngrep, i tillegg til å restaurere eller tilbakeføre natur-områder slik at naturverdiene i sum bevares

Nasjonal transportplan må synliggjør og avklare de ulike målkonfliktene



Dette er det viktigste for Stavanger kommune i NTP 2025-36

- Sikre midler til etablering av nye spor på Stavanger stasjon
- E39 Smiene-Harestad må prioriteres i første seksårsperiode
- Prosjektene i Bymiljøpakken må fullføres
- Nasjonal transportplan må avklare målkonflikter

NTP INNSPILLSMØTE

Daniel Rees, spesialrådgiver
Kollektivtrafikkforeningen

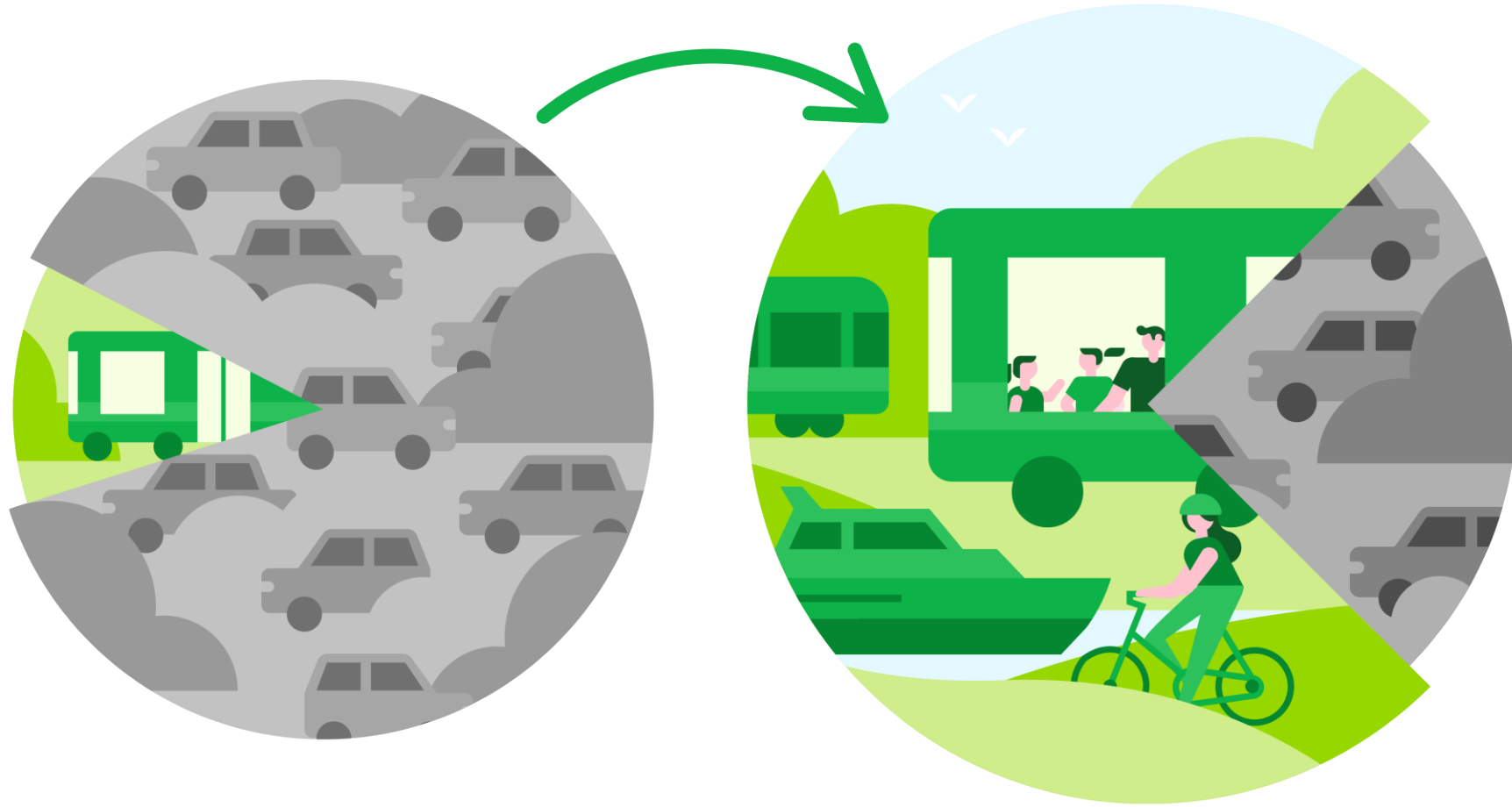
Bergen 7. november 2023



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN



Skal vi nå nasjonens klima- og miljømål, må kollektivtrafikken ta et stort jafs av transportmarkedet



Seks kollektivforslag i Kollektivtrafikkforeningens høringsinnspill til ny NTP

Vi har innspill både til økonomiske prioriteringer i samferdselspolitikken, og til hvordan kollektivtrafikken kan organiseres bedre for å møte morgendagens utfordringer og levere mer mobilitet for pengene.

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030, 4 mrd. mer pr. år.

Krever penger

2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet

3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester

4. Samordning av offentlig betalt bestillingstransport

5. Bedre samordning på tvers i sektoren og en tydeligere nasjonal rolle for kollektivtrafikken

6. Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket

Krever lite penger, men tydelig styring



Høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen

Innledning
Mobilitet i Norge står foran store og spennende endringer. Kollektivtrafikkforeningen mener det er fullt mulig å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag. Det forutsetter imidlertid vilje til å tenke nytt. Hver dagens rammer og prioriteringer videreføres, slik prioriteringsoppdragene i stor grad legger opp til, er det urealistisk å forvente andre resultater enn i dag.

NTP må ta utgangspunkt i den reisendes behov, og tenke nytt rundt bruk av eksisterende infrastruktur. Vi må bort fra en situasjon med en raskt voksende bilpark hvor folk tvinges til å eie sitt eget transportmiddel, til et moderne, delingsbasert system der vi reiser sammen og deler på transportmidlene. Ved å vri nasjonale drifts- og investeringsmidler til delte mobilitetsløsninger kan vi skape langt bedre reiseppløvelser, utnytte kapasitet i eksisterende vei- og banenett, og i sum spare samfunnet for store medler til transport.

Kollektivtrafikk har i mer enn 100 år drevet med stadig nye former for delt mobilitet, og kollektivtrafikk Norge står klare til å bidra langt til å innfri målstellingene i NTP. Kollektivtrafikken gir et viktig bidrag til en rekke bærekraftsmål som klima, natur, mindre ulikhet, god helse og livskvalitet, og bærekraftige byer og tettsteder. Vi jobber aktivt med å tilby de reisende nye og bedre tjenester, styrke samarbeidet på tvers av sektorer og forvaltningsnivå, og få stadig flere reiser ut av hver krone.

Til tross for politiske signaler om å ta vare på det vi har, og bruke dagens infrastruktur bedre, er det etter vårt syn lite omtale i faggrunnlagene om hvordan dette kan skje gjennom en utbygging av kollektivtrafikken. Vi savner tydeligere strategier og forslag til hvordan transportbehov og transportmønstre skal endres i planspennene i tråd med de politiske føringer som er varslet.

På den bakgrunn har vi følgende konkrete forslag til forbedring av NTP:

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet
3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester
4. Samordning av offentlig betalt bestillingstransport
5. Bedre samordning på tvers i sektoren og en tydeligere nasjonal rolle for kollektivtrafikken
6. Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket

Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
Kollektivtrafikkforeningen mener det er mulig å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftmålene innenfor transportsektoren, men det forutsetter en omfattende restrukturering av mobilitet i Norge i årene fremover. Slik oppfatter vi også Transportstatene selv, som i utredningene skriver at det er svært krevende å nå nasjonale klimamål om 55 prosent kutt innen 2030, og at det «vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.»

Også i de største byene utgår kollektivtrafikken i dag en liten del av det samlede mobilitetsmarkedet. I Oslo og Akershus bruker innbyggerne eksempevis i størrelsesorden 70 mrd. kr

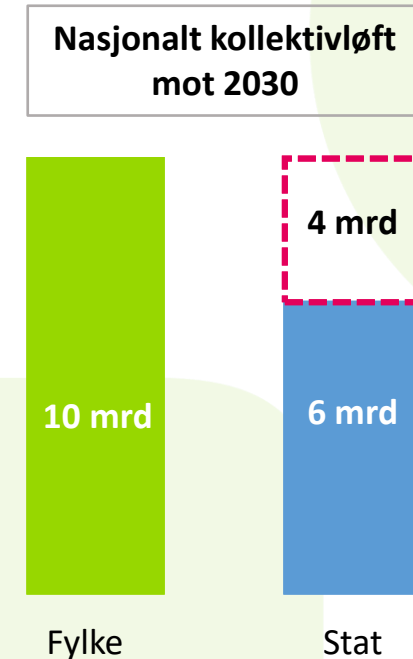
FORENKLER
FOLKES
LIV.



Vi foreslår et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030

Ambisjonen må være å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag.

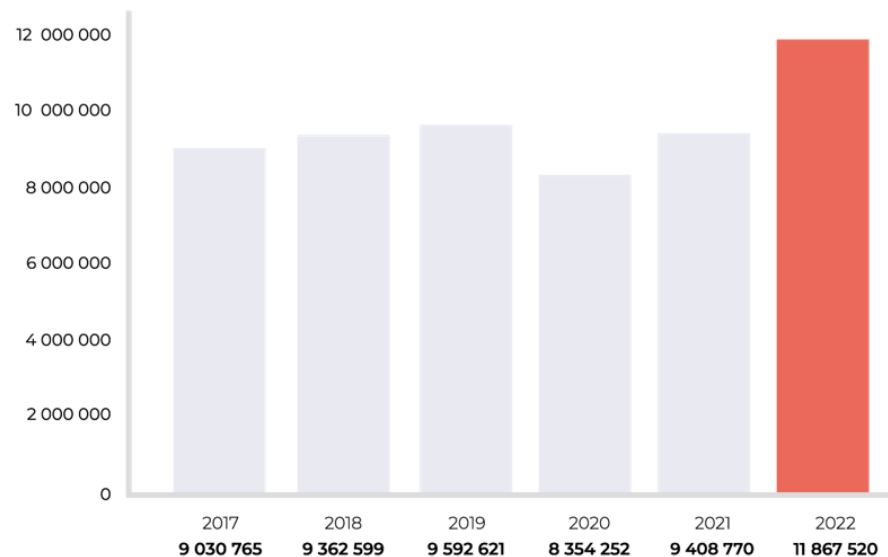
- Ambisjon om å øke den statlige finansieringen av buss, båt og bybane opp på samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, dvs. økning på ca. 4 mrd. pr. år.
- Nye midler bør i hovedsak fordeles gjennom byvekst- og belønningsavtalene, men for å nå distriktene bør også midler øremerkes via økt rammetilskudd.
- Midlene må kunne brukes til både drift og investeringer, basert på regionale vurderinger.
- Kollektivløftet må forutsette økt bruk av restriktive virkemidler mot privatbil i byene, i tråd med transportetatenes faglige anbefalinger.
- Forutsatt at det kommer i tillegg til midler som går til å utvide tilbudet med høy frekvens og kvalitet, anbefaler vi at staten også øremerker midler til å redusere billettprisene i kollektivtrafikken.



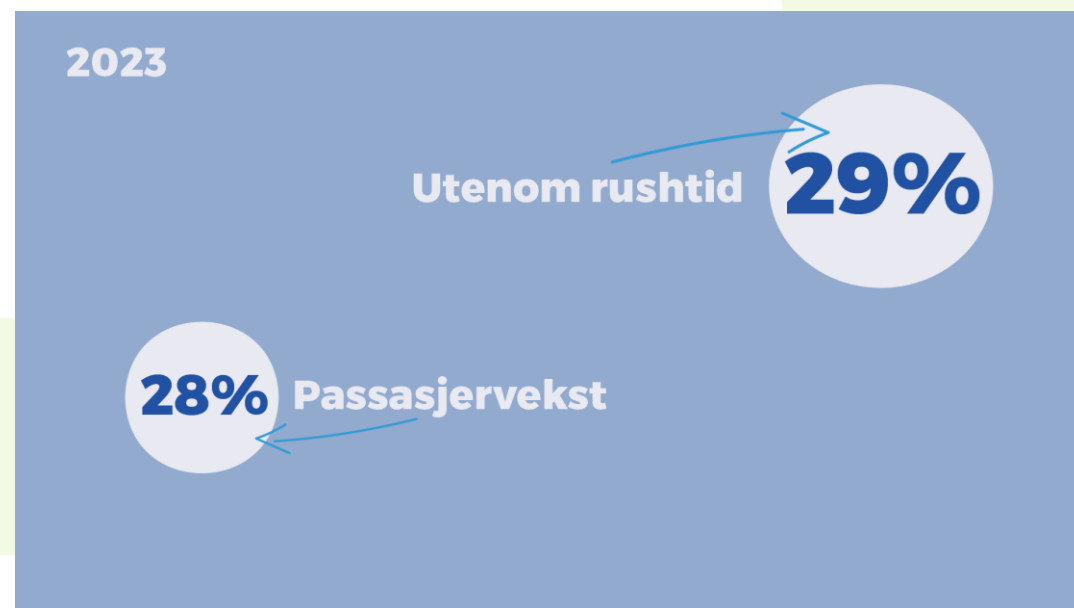
Tromsø: Eksempel på hva vi kan få til mye mer av med et nasjonalt kollektivløft

Kombinasjonen av utvidet kollektivtilbud, lavere priser for månedskort og utenom rushtid, samt (varslet) innføring av bompenger, har gitt veldig gode resultater. Utfordringen er driftsøkonomien.

Effekten på antall kollektivreiser av bedre tilbud og lavere priser...



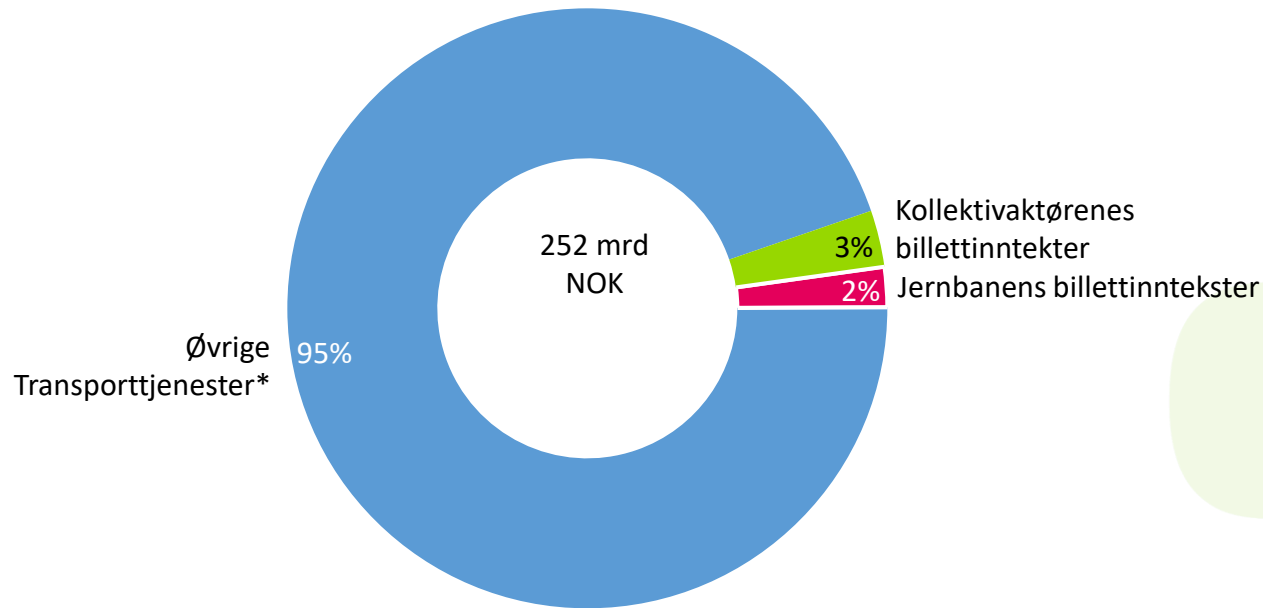
... kombinert med innføring av bompenger ga ytterligere vekst.



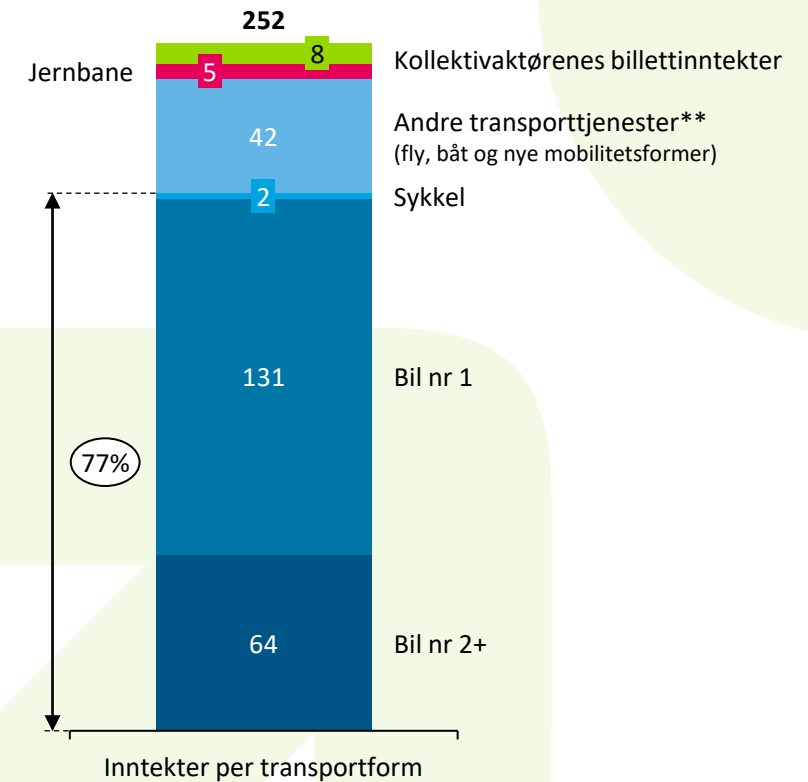
Husholdningenes transportbudsjett viser et enormt inntekts- og sparepotensial

Et nasjonalt kollektivløft med sikte på at kollektivtrafikk skal ta et stort jafs i markedsandel fra privatbilen, kan gi en positiv spiral med kraftig økte inntekter for kollektivtrafikken, sammen med reduksjon i husholdningenes transportutgifter.

Kollektivtrafikkens markedsandel på nasjonalt nivå



Fordeling av husholdningenes transportbudsjett i mrd kr



* Øvrige transporttjenester inkluderer bil, sykkel og andre transporttjenester

** Andre transporttjenester inkluderer passasjertransport på vei utover den fylkeskommunale kollektivtrafikken, øvrig passasjertransport i båt (f.eks. riksveiferges og hurtigruten), fly, og nye mobilitetsformer (f.eks. bildeling og mikromobilitet)

Kilder for estimat: Nasjonaltall for transportutgifter fra konsum i husholdninger (SSB 09172), fordeling på underkategorier av transport fra utgift per husholdning (SSB 10237), fordelingsnøkkel fra antall husholdninger (SSB 09747), Samlede billettinntekter, kollektivaktører (SSB 11570) Bilandel fra Ruter MIS, 2022



Fremkommelighetspakke for buss kan raskt gi store reise forbedringer i folks hverdag

Behov for tydelige politiske føringer på omdisponering av veiareal i storbyene, og offensiv holdning til å prøve ut og ta i bruk nye teknologiske verktøy som automatisk trafikkontroll i kollektivprioriterte gater, variabel skilting mm.



Foto: Ruter

- Prioritere veiareal til kollektivtrafikk, sykkel og gange på bekostning av privatbiler.
- Slå fast en offensiv holdning til utprøving av nye teknologiske verktøy, eksempelvis automatisk trafikkontroll av privatbilkjøring i kollektivprioriterte gater, elektroniske bussfelt, variabel skilting mm.
- Eksempel: Tillate bruk av teknologi for å håndheve rushtids-begrensninger og bedre bussens fremkommelighet i Dronning Eufemias gate i Oslo.



Foto: Statens vegvesen

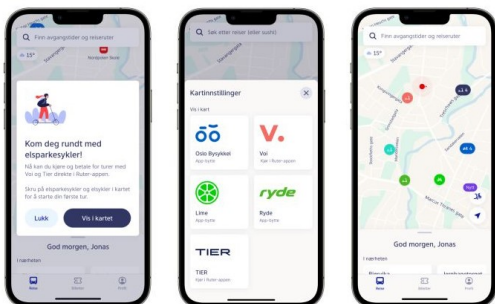
Kollektivreisende i Oslo og Akershus står årlig i kø for **500 mill. kr**



Organisere kollektivtrafikken bedre: Vi trenger en ny «mobilitetslov»

Vi mener kollektivtrafikkaktørene bør få et utvidet ansvar for å organisere markedet for flere delte mobilitetstjenester, for å styrke tilbud til kundene gjennom langt bedre integrasjon av tjenestene enn i dag.

Forslag: Gjennomgå og oppdatere relevant regelverk slik at regionale offentlige kollektivaktører kan videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester, herunder regulering av autonome kjøretøy, mikromobilitet mm. som del av kollektivtrafikken.



Eksempel:
Elsparkesykler er ennå ikke i praksis en del av kollektivtilbudet

- «Alle» snakker om mobilitetsrevolusjonen som vil komme av å integrere kollektivtrafikk med nye delte mobilitetstjenester, MaaS, osv. I dag eksisterer ikke et slikt tilbud.
- Elsparkesykler er eksempelvis ikke integrert som del av tilbudet, men tilbys mange steder for salg i samme app. Det gir dårligere kunde verdi, og mindre regionalpolitisk styring med tilbudet. Hva skjer når selvkjørende kjøretøy kommer for fullt?
- EU jobber med liknende reguleringer som vil gjelde for Norge. Vi mener kollektivselskapene bør få utvidet verktøykassa til å organisere markedet for delt mobilitet i sin region, slik som for buss og båt.



Organisere kollektivtrafikken bedre: Tettere samarbeid mellom kollektivaktørene

For å gi oss løftekraft til de store mulighetene vi står overfor, er Kollektivtrafikkforeningens medlemmer enige om at vi trenger et tettere og mer forpliktende samarbeid. Det vil også gi mer kollektivtrafikk for pengene.

Forslag:

Legge til rette for tettere samarbeid mellom kollektivaktørene, med utgangspunkt i kundene og hvordan skape bedre tjenester for de reisende. Legge til grunn den eksisterende ansvarsfordelingen i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunene og de fylkeskommunale administrasjonsselskapene må sikres direkte innflytelse på et eventuelt felles nasjonalt samarbeid.

OMS



ENTUR



Agder kollektivtrafikk

Kolumbus



Møre og Romsdal fylkeskommune



reis nordland

Kollektivkameratene

Ruter#



Agder kollektivtrafikk

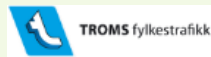


Brakar

skysst



ØSTFOLD



TROMS fylkestrafikk

- Det er en sterk delekultur og utstrakt samarbeid i kollektivtrafikken, gjennom Kollektivtrafikkforeningen, og gjennom to samarbeidskonstellasjoner.
- Mange bransjer samordner seg på digital tjenesteutvikling, inkludert i kommunal sektor, kraftsektoren og en rekke andre steder. Trekkes også frem i Jernbanedirektoratets faggrunnlag.
- For å gi oss løftekraft til de store mulighetene vi står overfor, er Kollektivtrafikkforeningens medlemmer enige å jobbe for ett tettere og mer forpliktende samarbeid. Det vil også gi mer kollektivtrafikk for pengene.



Organisere kollektivtrafikken bedre: Samordne offentlig betalt bestillingstransport

I dag bruker offentlige aktører anslagsvis 5 mrd. kr i året på ulike former for offentlig betalt bestillingstransport. Det er stort rom for å få mer mobilitet for pengene gjennom en tettere samordning av disse tjenestene.

Forslag: At staten tar initiativ overfor statlige virksomheter og fylkeskommunene om å samordne bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter mm. med mål om bedre og mer kostnadseffektive løsninger.



- Jernbanedirektoratet skriver i prioriteringsoppdraget vedlegg 3 at *«samordning av offentlig betalt bestillingstransport i form av Pasientreiser, TT-transport, kommunale serviceruter, ordinær bestillingstransport etc., vil gi bedre tilbud for pengene»*.
- Kollektivtrafikkforeningen støtter dette. I dag brukes det anslagsvis ca. 5 mrd. kr på offentlig betalt bestillingstransport, som i liten grad er koordinert.
- Dette gir blant annet dårlig flåte- og ressursutnyttelse, i tillegg til andre ulemper som delte skift for sjåførere, utfordring med rekruttering i distriktene mm.



Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket

Kollektivtrafikken opplever en raskt voksende mangel på sjåførere. Dette er ikke en særnorsk utfordring, i Europa anslås det at man vil mangle to millioner sjåførere innen 2026, og fører allerede til kansellerte avganger i Norge.

- For å kunne opprettholde og utvikle kollektivtilbudet de nærmeste årene er det avgjørende med et bredt samarbeid mellom myndigheter, kollektivaktørene og fagforeninger for å rekruttere flere til sjåføryrket for å sørge for gode arbeidsforhold og trafiksikkerhet.
- Vi foreslår at regjeringen i samarbeid med kollektivaktørene og fagforeningene utarbeider en nasjonal plan for rekruttering av flere sjåførere.
- Eksempler på mulige tiltak er arbeid for økt sjåfør- og trafiksikkerhet, bedre skiftordninger, forenkling av utdannings- og kvalifiseringsrutiner mm.



Fra statsråd Jon-Ivar Nygårds innledning på Bus Driver Safety-seminaret på Busworld-messa i Brüssel 10.10.23. Seminaret samlet norske og internasjonale aktører på tvers av bransjen til økt innsats for sikkerhet i buss.



FORENKLER FOLKS LIV.

kollektivtrafikk.no





Samferdselsdepartementet