
Fra: Ntp sekretariat <Ntp.sekretariat@vegvesen.no>
Sendt: 1. juli 2016 19:09
Til: postmottak SD
Kopi: fmrommk@fylkesmannen.no; fmrohth@fylkesmannen.no;
fmromaj@fylkesmannen.no
Emne: VS: uttale til grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan

Videresender mottatte høringsuttalelse fra Fylkesmannen i Rogaland.

Med vennlig hilsen

Grete Hansen
Nasjonal transportplans sekretariat

Seksjon: Strategi
Postadresse: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 OSLO
Besøksadresse: Brynsengfarete 6A, OSLO
Telefon: +47 22073645 **Mobil:** +47 97532057 **e-post/Lync:** grete.hansen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Fra: Jensen, May Britt [<mailto:fmromaj@fylkesmannen.no>]
Sendt: 1. juli 2016 15:31
Til: Ntp sekretariat <Ntp.sekretariat@vegvesen.no>
Kopi: Kleppa, Magnhild Meltveit <fmrommk@fylkesmannen.no>; Thune, Harald
<fmrohth@fylkesmannen.no>
Emne: uttale til grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan

Til NTP sekretariatet

v/Else-Marie Markskar/Wenche Kirkby

Uttale til frå Fylkesmannen i Rogaland til

Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018-2029

Fylkesmannen i Rogaland ser at det er lagt fram eit grundig og omfangsrikt grunnlagsdokument for revidering av Nasjonal transportplan. Det er utfordrande å få overblikk over kva føringar som er lagt inn i dette og gje konstruktive merknader til det, men vi vil likevel kome med nokre få merknader som gjeld våre ansvarsområde og samanhengen mellom oppdrag for revisjonen og retninga for den.

Berekraft og klimautfordring krev nye grep i transportarbeidet

Utslepp frå transportsektoren har auka med 27 % i perioden 1990 til 2013 . Dette gjeld særleg utslepp frå tunge kjøretøy , dvs godstransport.

Samferdselsdepartementet sine «Retninglinjer for etatane og Avinor sitt arbeid med Nasjonal Transportplan 2018-2029» seier :

«transportsektoren er en betydelig bidragsyter til utslipp av klimagasser og utviklingen av lavutslippssamfunnet vil kreve endringer i transportpolitikken»

Vidare frå ny NY MÅLSTRUKTUR i NTP- arbeidet :

« Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»

Desse føringane må etter vår meining få større konsekvensar for vidare planarbeid enn det som er tydeliggjort gjennom grunnlagsdokumenta som no er på høyring. Me nemner her følgjande som døme:

1. Prioritere opp gods til kjøll og bane

Plangrunnlaget og vidare revisjon må legge større vekt på å få godstrafikk over frå veg til kjøll og bane og å få til god samanheng i trafikksystemet for både gods og personar. Krav til etatane og Avinor om KLIMASTRATEGI *«som i størst mulig grad bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, herunder hvordan målet om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene skal nås»* må få direkte konsekvensar for vidare revisjon og for prioritering av ressursar. Me ser ikkje plangrunnlaget legg til rette for tiltak som monnar i noko grad for vår del av landet når det gjeld å få gods over på skip og tog.

2. Er 4 felt og 110 km i timen det me treng ?

Etablering av samanhengande 4 felts hovudveggar med fart 110 km i timen krev enorme investeringar og har svært store omkostningar for jordressursar, landskap og verdifull natur. Det er stor fare for at så høg prioritering av dette, verkar mot målet om å få meir gods bort frå veg og over på meir miljøvenlege transportformer. Vi veit og at fart drep og at når ulykka fyrst er ute i slik fart, er følgjene alvorlege. Med så stor fart blir også kurvaturen på vegen så stiv at det er svært vanskeleg å ta dei omsyn som føringar i NTP og retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging pålegg oss når det gjeld landskap, naturverdiar og jordressursar. Me meiner at å prioritere godt vedlikehald inkludert rassikring, og å utbetre flaskehalsar for trafikkflyt der det er kødanning i dag, vil gjere at me samla sett får eit mykje betre vegnett enn å bruke så store ressursar som det no vert lagt opp til på 4 felts stamvegnett.

3. Samla effektar

I vedlegget som viser samla effektar av plangrunnlaget, er kvart prosjekt vurdert for seg. Desse er søkt aggregert til samla samfunnsøkonomisk verknad. Utfallet av desse analysane er vare for variablar som vekslende Co2-utslepp, vektning av naturverdiar, byggemetode, verdsetting av restanlegg osv. Det er også vanskeleg ut frå dette dokumentet å få innblikk i kva samla effektar er. Det er viktig i det vidare arbeidet at samfunnsøkonomisk analyse av prosjekta vert sett opp mot ein overordna analyse av kva ressursbruk som gagnar samfunn og miljø best i transportutviklinga. Dette er særleg viktig fordi interessegrupper, regionar og lokalsamfunn , som forståeleg er, vil kjempe for dei konkrete prosjekta som vil betre deira transporttilbod. Eit søkelys på samla og

langsiktige verknader av den prioriteringa som vert gjort i denne revisjonen av Nasjonal Transportplan, må med.

4. Vidareutvikling av NTP – behov for samordna planlegging av anlegg med nasjonal interesse
Nasjonal Transportplan bør vidareutviklast til ein Nasjonal infrastrukturplan som omfattar transport, energi forsyning, lokalisering og utviklingsretning av byar og tettstader, nasjonalt viktige område for industri, sjukehus, forsvar, naturvern og landbruk m.m. Det ligg stor samfunnsgevinst i betre samordning av statlege sektorar. God samordning av transportetatane gjennom NTP er eit viktig steg på denne vegen.

Magnhild Meltveit Kleppa
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernsjef