



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Dato: 23.05.2019
Saksnummer: 18/20331-5
Deres ref.:

NTP 2022- 2033 - Innspill om hovedutfordringene på transportområdet.

Stavanger kommune er invitert til å gi innspill til kommende NTP om hva som vi vurderer som de viktigste utfordringene i dag og framover.

Stavanger kommune har i løpet av våren 2019 vedtatt ny Klima- og miljøplan (26.11.2018) med et mål å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med 80 % innen 2030 og 100 % innen 2040. Gjeldende kommuneplan for Stavanger 2014- 2029 og forslag til ny kommuneplan har mål og strategier for å nullvekstmålet, gjennom byutviklingsstrategien. Nylig vedtatt kommunedelplan for Stavanger sentrum gir gode rammer for utvikling av sentrum og utbygging av knutepunktet Stavanger stasjon.

Gjennom planverktøyet har kommunen lagt godt til rette for å nå nasjonale og lokale mål om reduksjon av klimagassutslippene og legge til rette for en arealutvikling som gjør det enkelt for folk å reise kollektiv, gå og sykle.

Hovedutfordringene

Bymiljøpakke og byvekstavtale

Det er etablert en Bymiljøpakke på Nord-Jæren og vi har inngått en byvekstavtale 2017-2023 med staten, i forhold til finansiering av prosjekter i bymiljøpakken. Bymiljøpakken har nullvekst i personbiltrafikken som hovedmålsetning.

Det har pågått reforhandlinger siden mai 2018, men forhandlingene om en revidert avtale har foreløpig ikke kommet i havn.

Byvekstavtalen er mellom 3 parter, staten, fylkeskommunen og kommunene. For vårt storbyområde er det 4 kommuner, fylkeskommunen og staten. Det gjør forhandlingene ekstra krevende når beslutninger skal forankres med enighet i 4 kommunestyre og fylkesting.

Vi mener at staten gjennom NTP må gjøre en evaluering av rammeverket rundt byvekstavtalene og hvordan styringsstrukturen best mulig kan bidra til god måloppnåelse.

Gjeldende byvekstavgift inneholder investeringer i vegprosjekter på overordna vegnett, bussveien, sykkelstamvegen, kollektivtiltak og programområdetiltak og drift av kollektivtransport. Prosjektene skal prioriteres gjennom porteføljestyring og kostnadsøkning skal håndteres innenfor prosjektporteføljen. Det er krevende at statlige prosjekter på overordnet vegnett inngår i porteføljen både i forhold til måloppnåelse (0 vekstmålet) og i forhold til å håndtere kostnadsøkninger som følge av statlige krav. Det er utfordrende lokalt at store statlige vegprosjekter skal finansieres og porteføljestyres sammen med både store og små kollektiv, gang- og sykkelprosjekter. Vår bekymring er at dette fører til en vesentlig kvalitetsforringelse for tiltak som er avgjørende for å nå nullvekstmålet.

Dagens ordning med betaling for punktpasseringer gir fort urettferdige og uheldige utslag for enkeltpersoner og grupper, samt at en gjør det gratis å kjøre på innsiden av bommene, som er de reisene som er enklest å bytte ut med gange, sykkel og kollektivtransport. Stavanger har et politisk vedtak på at vi ønsker å være en testregion for nye måter å drive med vegprising, slik at en både kan få en mer rettferdig prising, legge inn mer dynamiske prismodeller og gjøre det enklere for enkeltpersoner å få unntak.

I kommende NTP bør en vurdere å utrede alternative finansieringsmodeller av investering i transportinfrastruktur.

Bussveien og Jærbanen

Dette er ryggraden i kollektivtransporten på Nord-Jæren. Både Jærbanen og Bussveien er og skal være arealstrukturerende kollektivakser. For å nå nasjonale og lokale klimamål er det avgjørende at vi får til samtidighet knyttet til arealutvikling og investeringer i transportsektoren. Stavanger må overoppfylle i forhold til nullvekstmålet for at storbyområdet som helhet skal klare målet. Det er derfor viktig at det er forutsigbarhet og langsiktighet knyttet til midler som avsettes til planlegging og investering i NTP. Investering og planlegging i sentrumsområder og knutepunkter er det mest krevende, men det er her effekten på måloppnåelsen er størst. Ved etablering av et nytt sykehus på Universitetsområdet blir det etablert et nytt regionalt knutepunkt i byområdet på Nord-Jæren som må løses dersom en skal nå nullvekstmålet. Det er viktig at staten bidrar aktivt til at byene og sentrumsområdene blir prioritert høyt når det gjelder planlegging og investering i jernbane, bussvei, sykkel og gangtransport.

Teknologi

Vi må bygge og planlegge for smarte og miljøvennlige byer. Det er Stavanger godt i gang med. Vi trenger ekstra drahjelp fra staten for å få til en raskere utvikling gjennom gode rammebetingelser og forsøksordninger.

Det stort behov for å bygge ut nødvendig ladeinfrastruktur framover, både til privatbiler, busser, hurtigbåter og ferger for en helt utslippsfri kollektivtransport.

Samfunnssikkerhet og Beredskap inkludert klimatilpasninger

Vi har utfordringer i forhold til at vi får flere undersjøiske tunneler som er store fergeavløsningsprosjekter. For å opprettholde beredskapen på disse strekningene er vi avhengige av å ha alternativer når det skjer noe i disse tunnelene, dagens fergekaier må holdes vedlike og fergemateriell må være tilgjengelig. Etter kommunesammenslåingen vil Stavanger kommune bestå av mange øyer uten fastlandsforbindelse, samt at kommunen blir del av tre undersjøiske tunneler. Det overordnede vegnettet er ikke kommunen sitt, men vi må ta høyde for at sikkerheter og fleksibiliteten til våre innbyggere.

Etter vår vurdering er det viktig at det overordnede ansvaret for disse blir koordinert inn mot kommunen slik at vi sikrer en best mulig løsning for både gjennomgangstrafikken, og kommunens innbyggere.

Kompetanse og eksternt samarbeid

Dagens vegnormaler er lite fleksible og lite egnet i forhold til å få til gode samspill i byområdene. Vår vurdering er at dagens lovverk, normer og normaler på transportområdet i større grad bør tilpasses byen og ønsket byutvikling. Skal vi klare å få til gode løsninger må lovverket, normer og normaler være tilpasset den utviklingen som gir best mulig måloppnåelse. I byområdene er det miljøvennlig transport som skal ha høyest prioritert.

Med hilsen

Per Kristian Vareide
rådmann

Leidulf Skjørestad
direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur