



Samferdselsdepartementet - SD

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår referanse: 23/01635-1

Arkivkode:

Saksbehandler: Anne Johanne Enger

Deres referanse:

Dato: 21.02.2023

Innspill fra fylkesordfører/rådslederkollegiet og KS Storbynettverk til regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Fylkesordfører/rådslederkollegiet og KS Storbynettverk ber regjeringen ta hensyn til følgende i sitt videre arbeid med NTP 2025-2036:

- I løpet av planperioden skal Norge ha innfridd sine forpliktelser i Parisavalen. Regjeringen må vise hvilke tiltak den vil gjennomføre i transportsektoren for å nå nasjonale klimamål.
- En nasjonal plan må gjenspeile nasjonale utfordringer. Forholdet mellom tilstanden på fylkesveinettet og trafiksikkerhet må gis et langsiktig og vesentlig løft for å øke både sikkerhet og fremkommelighet langs fylkesveiene. For å kunne ha forutsigbarhet til å ta igjen kartlagt vedlikeholdsetterlep, tar vi igjen til orde for et nasjonalt partnerskap i NTP-perioden.
- Vi gir full støtte til fortsatt satsing på byvekstavtaler og belønningsmidler for å nå Stortingets nullvestmål. Vi støtter fullt opp om endret finansieringsstruktur slik at ulike tilskuddsordninger til å nå nullvekstmålet fremstår som enkle, forståelige og ikke minst forutsigbare.
- Dagens skjeve byrdefordeling mellom staten og fylkeskommunene for å finansiere et sømløst kollektivtilbud, bør revurderes.
- Målet om redusert tap av natur må få konsekvenser for hvordan transport skal løses i den neste NTP-perioden. Det er viktig at staten kjenner sitt ansvar for også vektlegge natur og klima i den kommende NTP-planen, slik at dette er områder som ivaretas i et nasjonalt perspektiv.

1. Bakgrunn og formål

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet ga i 2022 Statens vegvesen (SVV), Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Avinor (transportvirksomhetene) to hovedoppdrag i forbindelse med stortingsmelding om NTP 2025-2036.

12. desember 2022 inviterte samferdselsministeren og nærings- og fiskeriministerens fylkeskommunene og de største bykommunene til innspillmøte om utfordringer og muligheter til utredningsarbeidet. Transportvirksomhetene hadde høsten 2022 tilsvarende faglige møter for ansatte i fylkeskommunene og bykommuner som er aktuelle for byvekstavtaler.

Gitt en forkortet planprosess med mindre rom for involvering, oppfordret samferdselsministeren i innspillmøtet til å sende skriftlige innspill til departementene underveis i prosessen. Som ledere av fylkesordfører-/rådslederkollegiet og KS Storbynettverk ønsker vi å benytte oss av oppfordringen.

Formålet med dette brevet er å trekke frem forhold vi står sammen om og løfter i fellesskap til regjeringens videre arbeid med NTP 2025-2036.

2. En nasjonal transportplan må gjenspeile nasjonale utfordringer

Regjeringens mål er å redusere klimagassutslippene med minst 55 prosent innen 2030. 6 år senere går planperioden for NTP ut. Det er derfor avgjørende at regjeringen viser hvilke tiltak den vil gjennomføre i transportsektoren for å innfri Norges forpliktelser i Parisavalen. Vi forventer at NTP innrettes for å bidra til å realisere vedtatte nasjonale klimamål.

Samferdselsministeren har ved flere anledninger understreket betydningen av å ta vare på den infrastrukturen vi har fremfor å investere i ny, senest i NTP-møtet i desember 2022. Dette gir vi vår fulle støtte til.

Statens vegvesen (SVV) er statlig sektormyndighet for vegområdet. I kraft av denne rollen er det naturlig at SVV omtaler det nasjonale transportsystemets betydning og behov. Vi ser det som oppsiktsvekkende at en nasjonal sektormyndighet som SVV ikke omtaler de store utfordringene for et stadig mer nedslitt fylkesveinett i beskrivelsen av nasjonale utfordringer for transportsystemet på vei.

Like fullt skrives det følgende i vedlegg om trafiksikkerhet:

«Basert på ulykkesstatistikk for perioden 2018-2021 er gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy nær 90 prosent høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. En viktig årsak til dette er at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveinettet går på møtefrie veier, og disse har betydelig lavere risiko enn veier uten midtrekkverk/midtdeler.....Risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy er vesentlig høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet.»

For at NTP 2025-2036 skal adressere nasjonale utfordringer er det avgjørende at kunnskapsgrunnlaget omtaler utfordringer og løsninger på tvers av forvaltningsnivåene. Vi forventer at regjeringen i sin melding til Stortinget gir en grundig beskrivelse av dagens tilstand på det 44.000 kilometer lange fylkesveinettet. Oppfølging av tilstandskartleggingen i departementets prioriteringsoppdrag blir avgjørende for videre satsing på fylkesvei.

Forholdet mellom tilstanden på fylkesveinettet og trafiksikkerhet må gis et langsiktig og vesentlig løft for å øke både sikkerhet og fremkommelighet langs fylkesveiene. Vi forventer at regjeringen i NTP 2025-2036 svarer ut Stortingets nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde i vegtrafikken.

2.1. Partnerskap som garanti for målrettet satsing

Vi vet at regjeringen og Samferdselsdepartementet er svært godt kjent med behovet for styrkede rammer til vedlikehold av fylkesveger. I den krevende prioriteringen både mellom samferdselsformål og andre formål på statsbudsjettet, og mellom samferdselsformål i NTP, er det likevel en fare for at midler til fylkesvegformål kan bli nedprioritert av Samferdselsdepartementet fordi dette i hovedsak finansieres gjennom fylkeskommunenes frie rammer fra Kommunal- og distriktsdepartementet.

Vi har samtidig forståelse for øremerkede ordninger som aktuelt virkemiddel for å prioritere en ekstra satsing på fylkesvei. For å kunne ha forutsigbarhet til å kunne planlegge å ta igjen vedlikeholdsetterslepet vil vi igjen ta til orde for et nasjonalt partnerskap som strekker seg over NTP-perioden. Et partnerskap der fylkeskommunene og staten går inn med 50% hver vil være avgjørende for å løfte tilstanden på fylkesvei.

Aktuelle vurderingskriterier å forplikte seg til ved en ekstra satsing i NTP 2025-2036:

- Oppdatert oversikt over tilstanden på eget vegnett.

- Gjennomført en politisk behandling av fylkeskommunens vedlikeholdsplan.
- Avstemt fordeling etter en omforent fordelingsnøkkel.
- Rapportering på fremdrift.

Det konkrete innholdet i et partnerskap kan videreutvikles i dialog med fylkeskommunene.

3. Full støtte til videre satsing på byvekstavtaler og nullvekstmål

For at vi sammen skal bidra til redusert forurensingen og økt fremkommelighet, må satsing på byvekstavtaler og belønningsordningen fortsette og utvides. Våre innspill høsten 2022 pekte alle på behovet for at dagens mange tilskuddsposter knyttet til nullvekstmålet er kompliserte og uforutsigbare somfølge av kort tidsperspektiv. Ordningen med byvekstavtaler har vist seg å være så vellykket at den bør utvides til å gjelde flere mellomstore byområder ønsker det.

Det er derfor positivt å se at våre innspill om å forenkle dagens komplekse og sammensatte finansieringsstruktur er tatt til følge i transportvirksomhetenes utredning:

«Det er over tid utviklet en kompleks struktur, og virksomhetene anbefaler en forenkling der flere tilskuddsordninger slås sammen og ikke øremerkes spesifikke tiltak og virkemidlermer mot måloppnåelse og mindre om de enkelte ordningene, noe som vil gi de styrende organer større rom for reell porteføljestyling. Det å forenkle deler av tilskuddsordningene kan gi byområdene økt forutsigbarhet og hensiktsmessig fleksibilitet i valg av tiltak og løsninger. Dette er ønsket lokalt.»

Transportvirksomhetene forslår også utprøving av nye virkemidler for å redusere klimagassutslipp og øke fremkommeligheten i byområdene: *Ulike former for veiprising og miljødifferensierte takster, null- og lavutslippssoner og mulighet for å pålegge betaling på privat parkering, kan bidra til å redusere bruk av privatbil. Dette vil kreve endringer eller unntak fra gjeldende regelverk. En mulig stegvis tilnærming er å gjennomføre piloter med evaluering før tiltak eventuelt iverksettes permanent.*

Dette gir vi vår fulle tilslutning til.

4. Uheldig skjevfordeling i takstsamarbeid

De reisende forventer at rute, pris og billettsamarbeidet innen kollektivtransporten framstår sømløst og effektivt. For oss som mobilitetsaktører vil dette styrke konkurransekraften, økt kapasitetsutnyttelsen i materiell og infrastruktur og ikke minst skape fornøyde kunder. Dagens samarbeidsmodell mellom statlig og lokal/regional kollektivtransport gir gode gevinster for staten og fylkeskommunene/Oslo kommune. Det får samtidig også store lokale kostnader når takstnivået i fylkeskommunene/Oslo er lavere enn statens.

Finansiering er i hovedtrekk i dag at togoperatør får kompensert for inntektene togoperatøren ville hatt dersom det var togets priser som ble benyttet. Det betyr at fylkeskommunene/Oslo kommune finansierer alle togets billettpriser der disse er lavere enn jernbanens priser. Som eksempel utgjorde i 2022 denne merkostnaden som kompenseres Jernbanedirektoratet for Oslo kommune og Viken fylkeskommune som blir kompensert Jernbanedirektoratet i 2022 ca. 100 millioner kroner. Denne skjeve byrdefordeling ble godt dokumentert av KS som del av arbeidsgruppen Bypolitikk i utredningsgrunnlaget til transportvirksomhetene.

I sitt utredningssvar har transportvirksomhetene fremstilt dette slik: *Samarbeid om priser og billetter på tvers av fylkeskommunal og statlig kollektivtrafikk bidrar til et sømløst kollektivtilbud. I alle byer som har byvekstavtaler, samt Grenland, er det inngått samarbeidsavtaler hvor fylkeskommunes priser og billetter*

gjelder på tog. Pris- og billettsamarbeidet finansieres blant annet med belønningsmidler. Jernbanedirektoratet har ansvaret for å inngå disse avtalene fra statens side».

Vi mener dagens skjeve byrdefordeling mellom staten og fylkeskommunene/Oslo kommune for å finansiere et sømløst kollektivtilbud bør revurderes. Begge parter bør finansiere et sømløst og bedret kollektivtilbud som alle er tjent med og forventer.

5. Positivt ønske om å redusere arealbeslag

Natur, klima og areal er tett knyttet sammen, og klimakrisen og naturkrisen må løses samtidig. Arealendringer er den fremste årsaken til tap av naturmangfold, og det er økende global og nasjonal oppmerksomhet rundt bruk og omdisponering av areal. Den nye avtalen under FNs konvensjon om biologisk mangfold som det ble enighet om på naturtoppmøte i Montreal (COP 15), har blant annet som mål å redusere tap av områder med viktig naturmangfold til nær null og at 30 % av ødelagt natur skal restaureres innen 2030.

Transportvirksomhetene påpeker i utredningssvaret at de har laget et oppsett for arealregnskap og et eksempel på et indikatorsett som vil vise beslag av skog, myr og vann og matjord bestående av fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. På den måten blir det tydeligere hvilke naturtyper som beslaglegges dersom ulike tiltak gjennomføres. De ønsker også arbeide videre med rapportering, kartlegging og eventuelt verdsetting av arealkonsekvenser.

Bærekraftig arealforvaltning og samordnet areal- og transportutvikling er viktig for fylkeskommunene og storbykommunene, både som samferdselsmyndighet og planmyndighet. Erfaringer fra gjennomførte byvekstavtaleforhandlinger viser at regionale planer for samordnet areal- og transportutvikling er et viktig grunnlag for arealdimensjonen i disse avtalene). Bærekraftig arealforvaltning er også viktige temaer i fylkeskommunenes rolle som planfaglig veileder overfor kommunene. Flere av fylkeskommunene arbeider også aktivt med å utvikle modeller for areal- og naturregnskap til bruk i både regional og kommunal planlegging. Det er derfor svært positivt at samferdselssektorens rolle i en mer bærekraftig arealforvaltning løftes frem i NTP-arbeidet, og belyses i et nasjonalt perspektiv. Det er viktig at staten kjenner sitt ansvar for å vektlegge både natur og klima i den kommende NTP-planen, og tydeliggjør hvordan disse hensynene bør ivaretas.

Med hilsen

Siv Henriette Viken
Leder av Fylkesordfører-/rådslederkollegiet og fylkesrådsleder i Viken

Jan Oddvar Skisland
Leder av KS Storbynettverk og ordfører i Kristiansand

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur