

Nasjonal transportplan 2006 - 2015



Strategiske analyser på fylkesnivå og for byområder - en oppsummering

Jernbaneverket
Kystverket
Luftfartsverket
Statens vegvesen
Arbeidsdokument
Mai 2002

ISBN 82-7704-060-1

Nasjonal transportplan 2006 - 2015

**Strategiske analyser på fylkesnivå
og for byområder – en
oppsummering**

Mai 2002

Forord

Det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006 – 2015 er delt inn i to trinn. Trinn 1 er en utredningsfase, der strategiske analyser på nasjonalt og regionalt nivå skal bidra til å synliggjøre viktige utfordringer i utviklingen av et helhetlig og samordnet transportsystem. De strategiske analysene skal, sammen med annen kjent kunnskap, utgjøre grunnlaget for det konkrete prioriteringsarbeidet som skal gjennomføres som trinn 2 i planprosessen, samt være innspill til departementenes arbeid med transportpolitiske spørsmål i stortingsmeldingen. Vi presenterer her et sammendrag av det regionale arbeidet i trinn 1. Rapporten har fått tittelen *Strategiske analyser på fylkesnivå og for byområder – en oppsummering*.

Materialet som er kommet inn er svært omfattende og illustrerer betydningen transport og infrastruktur har for fylkene og byene. Etatene hadde i utgangspunktet svært kort tid til behandling av analysene. Noen analyser har også kommet inn etter den fristen som var satt. Vi har derfor prioritert å gå raskt gjennom analysene for å finne frem til hovedlinjene, og håper at vi har lykket i det. Vi har imidlertid i liten grad hatt tid til en nærmere bearbeiding og diskusjon rundt de mange interessante innspillene som er kommet. Alt er ikke tatt med i denne rapporten, men vi har gitt en kort oppsummering av de hovedtema som går igjen i de ulike analysene, samt trukket frem et utvalg av tema som vi mener har betydning på overordnet nivå. **Vi vil understreke at denne oppsummeringen ikke er ment å skulle erstatte selve analysene. Det tas forbehold om at enkelte ting kan være uteglemt. I det videre arbeidet er det derfor viktig å gå tilbake til selve analysene.**

Vi mener mye av materialet som er utarbeidet vil ha betydning for departementenes og de statlige transportetatenes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2006 –2015 på nasjonalt nivå. Likevel vil materialet først og fremst være viktig som grunnlag for transportetatenes arbeid på regionalt nivå samt fylkeskommunenes og bykommunenes eget videre arbeid med bl.a. Nasjonal transportplan og etatenes handlingsprogram.

Transportetatene vil understreke at de innkomne analysene i all hovedsak ikke er politisk behandlet. Dette vil i de fleste tilfellene bli gjort i juni 2002.

For å gi et helhetlig bilde av de gjennomførte analysene, har vi i vedlegg gjengitt sammendragene i de analyser som er kommet inn. Der dette ikke er laget, har transportetatene lagt ved innholdsfortegnelse, administrative saksfremlegg og/eller oversendelsesbrev i den grad dette foreligger. Transportetatene sentralt har ikke funnet det hensiktsmessig å skrive egne sammendrag av de enkelte analysene.

Transportetatene vil tidlig i planfasen invitere til møter med fylkes- og bykommunene for å diskutere de utredninger som er utført og hvordan det kan arbeides videre med disse.

31. Mai 2002

Jernbaneverket

Kystverket

Luftfartsverket

Statens vegvesen

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1 OM OPPDRAGET	4
1.2 KORT OVERSIKT OVER HVA SOM ER GJORT, OG HOVEDPUNKTER I ANALYSENE	4
2. GJENNOMGÅENDE TEMA I ANALYSENE	6
2.1 NÆRINGSLIVETS GODSTRANSPORTER OG KNOTEPUNKTSUTVIKLING.....	6
<i>Problemstillinger på Sørlandet og Østlandet</i>	6
<i>Problemstillinger på Vestlandet</i>	7
<i>Problemstillinger i Trøndelag</i>	8
<i>Problemstillinger i Nord-Norge</i>	8
2.2 PERSONTRANSPORT	9
<i>Persontrafikk i byene</i>	9
<i>Kollektivtransport</i>	9
<i>Fotgjengere og syklist</i>	10
<i>Biltrafikk</i>	11
<i>Fly</i>	11
2.3 SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING (SATP)	12
2.4 ETTERSPØRSELSREGULERENDE VIRKEMIDLER	12
<i>Vegprising</i>	12
<i>Parkeringspolitikk</i>	13
2.5 ORGANISERING AV SAMFERDSELSSEKTOREN SAMT DET VIDERE PLANARBEIDET ..	14
<i>Forsøk med endret ansvarsdeling for transportsektoren i de større byområdene</i>	14
<i>Videre planarbeid</i>	15
2.6 ALTERNATIVE FINANSIERINGSORDNINGER	15
<i>Vegprising</i>	15
<i>Offentlig privat samarbeid (OPS)</i>	15
<i>Bompenger</i>	16
<i>Avtaler med næringslivet</i>	16
2.7 REGIONUTVIKLING/ARBEIDSMARKEDS-, BOLIG- OG SERVICEREGIONER	16
2.8 TRAFIKKSIKKERHET	16
2.9 MILJØ	18
2.10 RAS.....	18
2.11 ANALYSEVERKTØY OG FAGLIG GRUNNLAG FOR FORDELING AV MIDLER.....	19
2.12 SKATTER OG AVGIFTER	19
2.13 ANNET	20
<i>Trafikkprognoser</i>	20
<i>Ferjer</i>	20
<i>Bredbånd</i>	20

Vedlegg

1. Innledning

1.1 Om oppdraget

Nasjonal transportplan 2002 – 2011 ble behandlet av Stortinget i februar 2001. I juni samme år la Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet frem retningslinje 1 (R1) for arbeidet med Nasjonal transportplan 2006 – 2015.

Det er i R1 lagt opp til en todelt planprosess. Trinn 1 er en utredningsfase, der strategiske analyser på regionalt nivå, i tillegg til strategiske analyser på nasjonalt nivå, skal bidra til å synliggjøre viktige utfordringer i utviklingen av et helhetlig og samordnet transportsystem. Transportetatene har oppsummert de viktigste momentene fra de sentrale tverretatlige arbeidene i dokumentet *Strategiske utredninger* (april 2002).

Fylkeskommunene og de seks byene som inngår i regjeringens Storbyforum (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Tromsø) ble invitert til å utføre strategiske analyser på henholdsvis fylkesnivå og for byområdene. Det ble invitert til at også andre byområder kunne utføre slike analyser som et grunnlag for planarbeidet, dersom de mente det var behov for dette. Fylkesanalysene skulle avdekke utfordringer i transportsektoren på fylkesnivå og belyse hvordan disse kan møtes. Storbyene ble bedt om å utføre strategiske areal- og transportanalyser for sine områder, der transport- og arealsiden sees i sammenheng, og hvor samordningsbehovet mellom forvaltningsnivåene ivaretas.

Analysene i trinn 1, skal sammen med annen kjent kunnskap, danne grunnlaget for det konkrete prioriteringsarbeidet som skal gjennomføres i trinn 2 av planprosessen. De skal også være innspill til departementenes eget arbeid med transportpolitiske spørsmål i stortingsmeldingen. Analyser på nasjonalt nivå ble oversendt departementene 29. april 2002. Analysene fra fylkeskommunene og byområdene skulle være ferdigstilt innen 1. mai 2002. Det er lagt opp til fylkespolitisk behandling av både de strategiske analysene for fylker og byområder. Det er åpnet for at den fylkespolitiske behandlingen kan avsluttes etter 1. mai. Flere legger opp til behandling i løpet av juni.

Transportetatene har fått i oppdrag innen 1. juni 2002 å legge frem et dokument med hovedresultatene fra de regionale/lokale utredningene, og redegjøre for de resultater av dette arbeidet som bør få betydning for departementenes retningslinjer for trinn 2 (R2).

Videre fremdriftsplan for arbeidet med transportplanen er:

- Juni 2002: Retningslinje 2 fra Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet
- Mai 2003: Felles plandokument fra transportetatene
- Januar 2004: Stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2006 - 2015

1.2 Kort oversikt over hva som er gjort, og hovedpunkter i analysene

Vi har mottatt analyser fra samtlige fylkeskommuner. Østlandssamarbeidet (fylkeskommunene i Østfold, Oslo, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark) har i tillegg utarbeidet en egen strategisk kollektivplan for Østlandet. Fylkeskommunene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal har også utarbeidet en egen analyse, Vestlandsanalyse, i tillegg til de fylkesvise analysene.

Bykommunene som inngår i regjeringens Storbyforum har utarbeidet strategiske analyser for egne byområder. Oslo og Akershus har gjort dette i samarbeid, og arbeidet har vært koordinert av Statens vegvesen Oslo. Både Kristiansand og Stavanger har tatt med

omkringliggende kommuner i sine analyser. I tillegg har bykommunene Moss, Sarpsborg, Fredrikstad og Halden etter initiativ fra Østfold fylkeskommune gjennomført analyser. Grenlandsområdet (Skien, Porsgrunn og Bamble) har også gjennomført en egen analyse.

Omtrent halvparten av analysene kom inn om lag til fristen. Analysen fra Vestfold ble mottatt 28. mai og etatene har dermed ikke hatt mulighet for å innarbeide denne i oppsummeringen.

Etatene hadde i utgangspunktet svært kort tid til behandling av analysene. Vi har derfor prioritert å gå raskt gjennom analysene for å finne frem til hovedlinjene, og håper at vi har lykket i det. Vi har imidlertid ikke hatt tid til en nærmere bearbeiding og diskusjon rundt de mange interessante innspillene som er kommet. Materialet er i volum svært omfattende og illustrerer den betydning transport og infrastruktur har for fylkene og byene. Vi har ikke tatt med alt i denne rapporten, men konsentrert oss om å gi en kortere oppsummering av de hovedtema som går igjen i de ulike analysene. Videre har vi spesielt trukket frem tema som er av mer allmenn betydning. Dette er tema som enten vil ha betydning for departementenes retningslinje 2 eller hvor det er behov for avklaringer på sentralt hold, enten i forbindelse med Nasjonal transportplan eller i andre sammenhenger. **Vi vil understreke at denne oppsummeringen ikke er ment å skulle erstatte selve analysene. Det tas forbehold om at enkelte ting kan være uteglemt, og i det videre arbeidet er det derfor viktig å gå tilbake til selve analysene.**

Vi har i liten grad valgt å ta med forslag til konkrete prosjekter og pakker ettersom dette først og fremst vil være viktig for transportetatenes videre arbeid med det grunnlag for Nasjonal transportplan 2006 – 2015 som etatene skal presentere mai 2003. En del av det som er tatt opp i analysene er viktig som grunnlag for det videre arbeidet regionalt og lokalt med bl.a. Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogram.

Etatene legger opp til å ha møter med fylkes- og bykommunene tidlig i planfasen for å diskutere de utredninger som er utført og hvordan det kan arbeides videre med disse.

De fleste fylker og bykommuner har laget egne sammendrag av analysene som legges ved oppsummeringen. Der dette ikke er laget, har transportetatene lagt ved innholdsfortegnelse, administrative saksfremlegg og/eller oversendelsesbrev i den grad dette foreligger. For de fylkeskommuner og byområder som planlegger å legge ut analysene på egne nettsted, har transportetatene tilbudt å lage linker fra vårt nettsted (<http://www.ntp.dep.no>) til disse. For de som ikke har planer om dette, har etatene tilbudt å legge ut analysene på vårt nettsted. Nettstedet vil være oppdatert med disse dokumentene så snart det er praktisk mulig.

Nedenfor gis en kort oversikt over hovedtema som går igjen i mange av analysene:

- Næringslivets godstransporter og knutepunktsutvikling
- Persontrafikk
- Samordnede areal- og transportplaner
- Trafikkstyring
- Organisering av samferdselssektoren og videre planarbeid
- Alternative finansieringsordninger
- Regionalt samarbeid/robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Ras
- Analyseverktøy og faglig grunnlag for fordeling av midler
- Skatter og avgifter

2. Gjennomgående tema i analysene

Transportetatene vil spesielt fremheve at vegprising og parkeringsrestriksjoner foreslås av flere som mulig tiltak for å redusere trafikkveksten på veg. Videre pekes det på behovet for midler til finansiering og drift av kollektivtrafikken. Transportetatene viser til våre innspill i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002 - 2011 hvor dette ble vektlagt. Vi støtter de forslag som er kommet. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at analysene i all hovedsak foreløpig ikke har vært gjenstand for politisk behandling.

Det fremkommer mange behov og ønsker om investeringsprosjekter og –pakker knyttet til veg, jernbane, farledsutvikling og luftfart i analysene. Enkelte har foretatt prioriteringer av behovene, mens de fleste ikke har gjort dette. Det er stort sprik mellom uttalte behov og tilgjengelige midler.

Luftfarten er, med enkelte unntak, i mindre grad omtalt i de strategiske analysene, selv om luftfarten er omtalt i situasjonsbeskrivelsene.

De fleste analysene behandler korridor- og knutepunktspromatikken og støtter opp om to av de strategiutredningene transportetatene sentralt har utført (*Transportnett for intermodal utenriks godstransport – "SATRANS"* og *Transport av fiskeri- og havbruksprodukter*). Kystfylkene og byene fra Rogaland og nordover har bl.a. fokusert på utfordringer i forbindelse med godstransport. De øvrige fylker og byer har i større grad vært opptatt av persontransport, spesielt med sikte på å utvikle selvstendige arbeids-, bolig- og serviceregioner.

2.1 Næringslivets godstransporter og knutepunktutvikling

De fylkesvise analysene inneholder interessante vurderinger av næringslivets forventede utvikling og transportbehov. Som et ledd i forarbeidet til Nasjonal transportplan 2006-2015 har også etatene utarbeidet strategiske analyser av næringslivets transport. En gjennomgang av de strategiske analysene fra fylkene og etatene viser at disse i store trekk er sammenfallende, og at det er et generelt ønske om å fokusere mer på næringslivets transportbehov. I tillegg til å legge vekt på forbedringer innenfor de enkelte transportformene, støtter de fylkeskommunale analysene også opp under etatenes målsetning om å legge til rette for at langtransport av gods, der det er mulig, i større grad bør skje med skip og bane av kapasitets-, trafikksikkerhets- og miljøhensyn.

Konkrete tiltak som blir nevnt for å få til dette, er å gi godstransport prioritet på en del banestrekninger, utvikle/etablere statlige virkemidler som sikrer intermodale knutepunktshavner, og bygge ut et effektivt matesystem (dvs. utbedring av veger, sportilknytning eller båtruter mellom knutepunkt og viktige produksjonsanlegg).

Kystfylkene fra Rogaland i sør til Finnmark i nord er svært engasjert i arbeidet med å utvikle en sjøbasert korridor mellom kontinentet/Storbritannia og Vest-Norge med forlengelse nordover.

Etterfølgende problemstillinger under punkt 2.1 fra hver landsdel er bare delvis kommentert av transportetatene sentralt. Vi vil imidlertid ta dem med i vårt videre arbeid med Nasjonal transportplan.

Problemstillinger på Sørlandet og Østlandet

Med enkelte unntak legger analysene i dette området mindre vekt på næringslivets transport enn i de andre landsdelene. Det legges her mer vekt på tiltak for å utvikle selvstendige arbeids-, bolig- og serviceregioner uavhengig av Oslo.

Behovet for utbedring av det overordnede transportnettet fremheves imidlertid. Dette gjelder både utenlands- og innlandskorridorene. Det pekes bl.a. på behovet for en bedre tilrettelegging for overføring av gods mellom transportformene og økning av kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen. Flaskehalsen på vegnettet bør utbedres for å øke kapasiteten og dermed oppnå forutsigbare transporthastigheter. Både Østfold, Buskerud og Grenland ønsker å utvikle havneanlegg i eget fylke for å avlaste Osloområdet.

Oppland mener det vil være interessant å få vurdert muligheten for å oppnå mer lønnsom godstransport på jernbane, og at dette er en problemstilling som bør være aktuell for flere gjennomfartsfylker. De mener derfor det er ønskelig at man på sentralt nivå analyserer og vurderer disse spørsmålene videre. Transportavstandene til/fra Oppland er for korte til at jernbanetransport lønner seg med de nåværende togkonsepter. Utvikling av nye konsepter kan imidlertid gjøre jernbanetransport over kortere avstander mer lønnsomt.

Jernbaneverket arbeider for å legge til rette for mest mulig effektiv godstransport på jernbane som aktuelle transportører kan utnytte. Utvikling av teknologi og transportkonsepter er interessante elementer i dette arbeidet.

Oppland mener også det kan være interessant å øke godsandelen på Gjøvikbanen og foreslår at banen skal være forsøksstrekning for konkurranse på sporet. **Jernbaneverket** har merket seg forslaget fra Oppland. I regi av Samferdselsdepartementet, jf. EU-direktiver, utredes forhold omkring konkurranse om og på sporet. Det vil i det videre planarbeidet også bli vurdert på hvilke strekninger det i første rekke vil være mest hensiktsmessig å legge til rette for konkurranse om og/eller på sporet.

Oslo/Akershus peker i sin analyse på at det i offentlig sektor er mangelfull kunnskap og kompetanse knyttet til godstransport og mener det er behov for økt kunnskap i offentlige etater som bestemmer rammevilkårene for godstransportørene. De vil selv jobbe videre med dette. Dette støtter opp under det transportetatene har fremmet forslag om i *Strategiske utredninger* (s 30). Her fremgår det at etatene vurderer å etablere et tverretattlig samarbeid for å bygge opp bedre kompetanse på næringslivets transportere.

Problemstillinger på Vestlandet

Både i analysen fra Vestlandssamarbeidet og i analysene fra fylkene pekes det på næringslivets omfang og betydning på Vestlandet. Det understrekes at det er en utfordring å skaffe konkurransedyktige transportvilkår for eksportvirksomheten for å legge grunnlag for videre vekst og verdiskapning. I tillegg til petroleumsvirksomhet og maritim industri fremheves den store og økende betydning fiskeri- og havbruksnæringen har i dette området.

Sterkere satsing på sjøtransport og intermodale knutepunktshavner med høyfrekvente direkteruter mot kontinentet står sentralt i analysene, samtidig som betydningen av Bergensbanen og Raumabanen understrekes. Det vises til at det vil være positivt for hele landet å satse på en langt mer offensiv utvikling av den nord-sør rettede transportkorridoren langs kysten.

Flytransportens betydning for næringslivets personkontakt utad understrekes også. På vegsiden ønskes en markert og sterk satsing på utbygging av Kyststamvegen E 39, samt utvikling av et indre nord-sør samband med gode tilkoblinger til Kyststamvegen for å binde Vestlandfylkene sammen. I tillegg kommer tilknytningsvegene østover.

Bomstasjoner og mange ferjeforbindelser, ikke minst langs aksene nord-sør, skaper hindre for effektive næringslivstransporter, både på grunn av høye direkte kostnader og tidsforbruk. Ønsket om økt frekvens på viktige ferjeforbindelser understrekes. Det vises i denne forbindelse til kommentarene fra Stortingets samferdselskomité i innstillingen til Nasjonal transportplan 2002-2011 der det heter ”*Komiteen mener derfor at*

stamvegsambandene bør ha halvtimesavganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig dersom spesielle forhold ikke tilsier noe annet.”

Problemstillinger i Trøndelag

I likhet med vestlandsanalysene understrekes det at det er en utfordring å skaffe konkurransedyktige transportvilkår for næringslivet. Viktige faktorer som blir trukket fram er standarden på vegnettet (aksellastrestriksjoner), bedre infrastruktur på jernbanen og muligheter for effektiv utskipning fra Trondheimsfjorden.

Sør-Trøndelag, Trondheim kommune og Nord-Trøndelag peker alle på behovet for en felles havneforvaltning i Trondheimsfjorden, med Trondheim og Skogn/Hestvika som sentrale havner. For å få til en overgang av godstransport fra veg til sjø, er det også nødvendig å etablere et sjøtransporttilbud med tilstrekkelig frekvens til Storbritannia/Kontinentet. Videre er det nødvendig å opprettholde god jernbanetilknytning til Trondheim havn.

Korridoren Midt-Norge – Oslo er den viktigste korridoren for godstransporten til/fra regionen. En annen viktig transportåre for næringslivet (særlig for transport knyttet til skogbruksindustrien) er Midt-norden-korridoren (Trondheim – Storlien med forbindelse videre innover i Sverige og Finland). Sør-Trøndelag skriver i sin analyse at det er viktig å få denne øst-vest korridoren anerkjent som en nasjonal korridor gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-15. Det vises til at det er utført vesentlige investeringer i jernbaneinfrastrukturen på svensk side, men at det ikke har skjedd tilsvarende oppgraderinger på norsk side.

Sør-Trøndelag mener også at det er behov for å utrede om det er realistisk med økt flyfrakt av fersk sjømat fra regionen. Det vises til at det arbeides med slike tilbud både på Værnes og Ørland, men de stiller spørsmål ved om begge steder kan etablere et flyfraktilbud med tilfredsstillende frekvens.

Problemstillinger i Nord-Norge

I de nordligste fylkenes strategiske analyser gis det bred omtale av utviklingen innen fiskeri- og havbruksnæringen. I tillegg forventes det stor aktivitet i forbindelse med utvinning av olje og gass langs norskekysten og i Barentshavet. Dette vil føre til betydelig økning i transportbehovet innen, og til/fra de nordligste fylkene, men også transport utenfor kysten med farlig og forurensende last til og fra Russland.

Alle de tre nordligste fylkene stiller seg bak målsettingen om å overføre mye av ovennevnte transport fra veg til sjø og bane, men på grunn av næringslivets økte krav til raske og punktlige leveringer av varer (særlig gjelder det tidsintensive varer som fersk fisk), uttrykkes det også en viss skepsis til hvor stort omfanget av en slik omlegging vil bli. Det vises til at en slik overføring også vil være avhengig av endringer av avgiftsregler for sjøtransporten (se pkt. 2.11 Skatter og avgifter) og eksterne rammevilkår, som for eksempel utviklingen i EU.

Behovet for, og ulike konsekvenser av, en ny havnestruktur er omfattende kommentert. Det er bred enighet om at det er behov for å utvikle intermodale knutepunkthavner. Nordland fylkeskommune har imidlertid uttrykt bekymring for at satsingen på enkelte store intermodale knutepunktshavner vil skje på bekostning av mindre, men nødvendige havneanlegg og uttrykker et sterkt ønske om å få delta i Fiskeridepartementets videre arbeid vedrørende havnestrukturen. I Finmarks analyse presiseres det at økt sjøtransport utløser behov for styrket kystovervåking og utstyr i forbindelse med eventuelle ulykker. Dette blir nå utredet i regi av Kystverket/Fiskeridepartementet.

I tillegg til behovet for effektive havner, er det nødvendig med utbedringer av det eksisterende vegnettet. Det er stor enighet om at vegstrekninger som er viktige for næringslivet bør prioriteres. Det vises til tidligere utredninger som underbygger at det er behov for vesentlige utbedringer i vegsystemet mellom fiskerianlegg og stamveg og mulighetene for at næringslivet er med og finansierer dette.

I tillegg argumenteres det for satsing på Nordlandsbanen, Meråkerbanen og Ofotbanen. Narvik framheves av Troms som viktig knutepunkt for landbaserte godstransporter. Både Nordland og Troms argumenterer for at flyfrakt fra Norge bør foregå fra flere lufthavner.

Nordland har i sin strategiske analyse foreslått at man i Nasjonal transportplan 2006-2015 definerer tre øst-vest-landkorridorer mellom Norge og Sverige/Finland/Øst-Europa, hvorav én i Nord Norge. Ifølge fylkeskommunen har de ikke grunnlag for å fremme noe begrunnet forslag til prioritering av korridoren i Nord-Norge, men viser til at Russland og de Baltiske landene vil bli viktige markeds- og samarbeidsområder for næringsvirksomhet i Midt- og Nord-Norge.

Etatene forutsetter at departementene i R2 klargjør hvilke korridorer som skal inngå i Nasjonal transportplan 2006-2015.

2.2 Persontransport

Persontrafikk i byene

Det er gjennomgående og klart formulert i alle byanalysene at det er et mål å redusere veksten i biltrafikken og at dette må skje ved hjelp av

- bedre kollektivtilbud
- bedre tilbud til gående og syklende
- arealbruk som reduserer transporttetter og legger til rette for økt kollektivandel og økt andel syklende og gående
- ferdigstille den tidligere planlagte byggingen av et avlastende hovedvegnett
- innføre/vurdere parkeringsrestriksjoner og vegprising

Etatene mener byenes mål og hovedstrategier for transportutviklingen er i tråd med nasjonale mål for transportpolitikken.

Kollektivtransport

Kollektivtransport er et av de tema som går mest igjen i analysene, både fra fylker og byer. Østlandssamarbeidet har laget en egen strategisk kollektivplan for Østlandet.

Kollektivtransport omtales spesielt i tilknytning til byene, men mange fylkeskommuner trekker også frem behovet for et tilfredsstillende kollektivtrafikktilbud i mer spredt bebygde strøk og mellom regioner. Dette gjelder både bane, buss og båt.

Analysene trekker frem behovet for en reduksjon i den kraftige veksten i biltrafikken, og at dette forutsetter et ”trendskifte” med hensyn til satsingen på kollektivtransport. Det legges vekt på at det må utarbeides helhetlige transportløsninger, og at det er behov for en kombinasjon av flere tiltak for å få til en ønsket utvikling.

Mange trekker fram betydningen av å få til en arealutvikling langs kollektivlinjer og ved knutepunkter som støtter opp under kollektivtilbudet. Enkelte byområder (Grenland, Stavanger og Bergen) omtaler satsing på bybane. Behov for utvikling av kollektivtrafikkterminaler omtales også.

Videre fremheves bruk av virkemidler som bedrer fremkommeligheten for buss og trikk, bl.a. egne felt og fortrinnsrett i lyskryss. Det er interessant å merke seg at dette i stor utstrekning sees i sammenheng med tiltak/virkemidler som har til hensikt å begrense

bilbruken. Eksempler på dette er parkeringsrestriksjoner og vegprising. Mange uttaler seg positivt til disse virkemidlene, jf. nærmere omtale under pkt. 2.4.

Det fremheves behov for forenklinger i takst- og billetteringssystemer, og samordning av billetteringssystemer mellom buss og tog. Det legges også vekt på samordning av ruteopplegg, oversiktlige ruter og sterkere markedsføring.

Forhold som finansiering og ansvarsforhold er også sentralt i analysene. Flere gir klart uttrykk for at det er behov for forutsigbare rammer for kollektivtrafikken og økte midler til drift. Uklare ansvarsforhold, dvs. ansvaret spredt på stat, fylkeskommune og kommune, fører til at det ikke tas et helhetlig grep om kollektivtransporten. Tettere og mer forpliktende samarbeid mellom bl.a. fylkeskommunene, men også andre parter, opprettelse av kollektivforum, og engasjement fra staten blir trukket frem som viktige tiltak.

Det er også kommet forslag om at det settes av en egen pott med midler til kollektivtrafikkterminaler. **Etatene** kan ikke se at etablering av en egen pott til dette formålet nødvendigvis er et egnet virkemiddel for et mer helhetlig grep i kollektivtrafikken. Vi viser imidlertid til forsøksordningen med endret ansvarsdeling for transportsektoren i de større byområdene der kollektivtrafikkterminaler må sees i sammenheng med både andre kollektivtrafikktiltak og øvrige tiltak i transportsystemet.

Etatene mener det er trukket opp mange interessante problemstillinger i analysene. Det som er tatt opp er hovedsakelig tema som vil bli fanget opp gjennom det arbeid som er satt i gang på departementsnivå om forsøk med alternativ organisering av transportsektoren i større byområder. Det vil her være muligheter for mer helhetlige vurderinger på tvers og mer forutsigbarhet knyttet til planleggingen. For øvrig vises det til St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Flere fylker omtaler ekspressbusstilbudet og enkelte har uttrykt at de mener staten bør utarbeide en nasjonal strategi for utvikling av ekspressbussruter. St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport berører imidlertid ikke dette.

Som angitt i *Strategiske utredninger*, mener **etatene** det er ønskelig å se nærmere på markedspotensialet for ekspressbuss. **Statens vegvesen** vil i den forbindelse vurdere å ta en mer aktiv holdning enn i dag til utvikling av et ekspressbussnett, som et middel for å bedre det kollektive tilbudet, og i noen grad dempe veksten i personbiltrafikken.

Østlandssamarbeidet mener det er viktig med en mer åpen prosess med hensyn til utvikling av jernbanetilbudet enn hva tilfellet er i dag, og fremmer forslag om at det gjøres en egen vurdering i samarbeid med staten og Jernbaneverket knyttet til faste kryssinger, togpendelmønster, kombinasjon med flytog, utbyggingsrekkefølge og –mønster i InterCity-området på Østlandet, driftkonsepter og stoppmønster.

Jernbaneverket vil ta med seg innspillene i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

Fotgjengere og syklist

Økt satsing på, og behov for tilrettelegging av forholdene for syklende og gående går igjen, særlig i byanalysene. Aktuelle tiltak det pekes på er bygging av både gjennomgående hovednett for syklende og et bedre tilbud for gående. Gang- og sykkelvegnettene må ha god tilknytning til knutepunkter for persontrafikken.

Tiltak som drift og vedlikehold av gang-/sykkelveger er viktig. Trafikksikkerhets- og miljøtiltak trekkes også frem som viktige for å gjøre det attraktivt å gå og sykle.

Videre ønsker noen at det gis økonomiske insitamenter for økt sykkelbruk. Det pekes blant annet på at mange bedrifter tilbyr gratis parkering til sine ansatte, uten tilsvarende støtte til sykkel- og kollektivreiser. Med dagens skatteregler ville slik støtte antagelig også bli beskattet som lønn, mens gratis parkeringsplass ikke beskattes.

Stavanger mener at sykkel må betraktes som et selvstendig transportmiddel og som et virkemiddel innen forebyggende helse, dersom det skal få effekt som transportmiddel. Sykkelstrategien må innebære at staten går inn med økte øremerkede investerings-, drifts- og kampanjemidler til en tverrdepartemental satsing på økt sykkelbruk. Satsingen må legge vekt på den store helseforebyggende og samfunnsøkonomiske effekten som økt sykkelbruk representerer.

Etatene mener at de forslag om fysiske tiltak som er tatt opp vil være viktige for fylkeskommunene og bykommunene å ta med seg i det videre planarbeidet. **Statens vegvesen** vil ta med seg de innspill som er kommet i det videre arbeidet med Nasjonal sykkelstrategi. Vi er enig i at forebyggende helsearbeid også må være en viktig del av grunnlaget for prioriteringer. Det er i følge TØI potensial for å øke sykkelandelen med inntil 50 pst. Dette vil kunne være et viktig bidrag til mer miljøvennlig transport.

Biltrafikk

Som nevnt under avsnittet om kollektivtransport, fremhever flere behovet for å redusere veksten i biltrafikken, spesielt i byområdene, og det trekkes frem flere virkemidler for å oppnå dette. Flere av byene prioriterer ferdigstilling av hovedvegutbygging i henhold til vedtatte bompengepakker, men har med lite vegprosjekter ut over dette. Analysen fra Kristiansand viser tilnærmet like virkninger av et scenario med vegutbygging, kombinert med tilrettelegging for kollektivtrafikk og sykkel og en moderat arealpolitikk, og et scenario uten vegbygging, men med sterkere satsing på restriktive tiltak overfor biltrafikk og arealbruk og økt satsing på kollektiv- og sykkeltilbud. Ut over dette trekkes det frem flere enkeltprosjekter i de fylkesvise analysene ut fra behovet for å bedre spesielt fremkommeligheten og trafikksikkerheten. Disse vil ikke bli nevnt her, ettersom dette er noe etatene og fylkes-/bykommunene må ta med seg i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan og handlingsprogram. Analysen fra Nord-Jæren understreker at selv med sterk satsing på kollektivtransport, så vil bilen fortsatt være det primære transportmiddel for persontransport. Andre analyser viser også bilens sentrale plass.

Fly

De fylker som omtaler luftfarten, understreker spesielt luftfartens betydning for næringsliv (se pkt. 2.1) og bosetting. Omtalene bygger i hovedsak på den hovedstruktur for flyplassene som er i dag, og det gis generelt uttrykk for motstand mot nedleggelse av flyplasser. Dette innebærer at fokus settes på kapasitets- og kvalitetsforbedrende tiltak på de flyplassene som er i fylket, samt tilførselsveger/transport til flyplassene. Behov for ny flyplass er kun nevnt av Finnmark (Honningsvåg). Aust-Agder og Kristiansandsområdet har foreslått at veg fra E18 til Kjevik bør ha status som stamveg.

I etatenes forslag til NTP 2002-2011 ble det foreslått at statlige lufthavner bør ha riksvegtilknytning. Dette er fortsatt **etatenes** holdning. Vi viser til departementets arbeid med todeling av vegnettet hvor vi mener dette spørsmålet bør avklares.

De fylker som har regionale lufthavner, peker på betydningen av flyplassene for å minske avstandsurempene. De nordligste fylkene har tatt opp pris på flyreiser. Det foreslås at flere ruter bør inngå i FOT-systemet (FOT; forpliktende offentlig tjenesteyting) for å få prisene ned, samt at det iverksettes tiltak som kan øke konkurransen i luftfarten. Slike tiltak er imidlertid ikke konkretisert.

2.3 Samordnet areal- og transportplanlegging (SATP)

Samordnet areal- og transportplanlegging går igjen i mange av analysene som et sentralt virkemiddel både for å dempe veksten i totalt transportomfang og for å legge til rette for kollektivbetjening. Slik planlegging er gjennomført, eller igangsatt, en del steder, enten som fylkesdelplaner eller som andre typer planer. Andre steder er det planlagt å sette i gang et slikt arbeid.

Sammensetningen av styringsgruppene og prosjektgruppene som fylkene har brukt i arbeidet med analysene og bakenforliggende grunnlagsmateriale, viser at dette er basert på et bredt samarbeid mellom de berørte parter; kommuner, fylkeskommuner og statlige etater som er involvert i forbindelse med behov for investeringer i infrastruktur, eller på annen måte.

Analysene, også fra bykommuner, viser at en kommune ofte er et for snevert område for en reell areal- og transportplanlegging. Det bakenforliggende grunnlagsmateriale i form av fylkesplaner m.v. som trekkes frem, viser også at dette er ledd i et langsiktig arbeid og at det er viktig at de retningslinjene som blir trukket opp gjennom denne planleggingen blir fulgt opp. I fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, som er sendt inn som vedlegg til analysen, heter det for eksempel: Planen skal inneholde mål og retningslinjer for planlegging av arealbruk og transport, samt være konfliktavklarende og forpliktende for både stat, fylkeskommune og kommuner.

Det pekes på at det kan være svært viktig å samkjøre bestemmelsene på tvers av kommunegrensene også på mer avgrensede områder, som parkering, for å forhindre skjevheter knyttet til konkurransesituasjonen for næringsaktivitet.

Etatene finner det positivt at så mange av analysene legger vekt på samordnet areal- og transportplanlegging, og understreker betydningen av dette. En videre positiv utvikling for slik planlegging forutsetter at de berørte parter, inklusive statlige myndigheter, kan følge opp gjennomføringen slik planene forutsetter. Etatene ser det som en utfordring å delta aktivt både i selve planleggingen og i oppfølging og gjennomføring av de vedtatte planene. Hvis planene bygges på ønsker om en statlig ressurstilgang som ikke er innenfor gjeldende langtidsplaner, kan gjennomføringen bli et problem.

Planlovutvalget har, i tilknytning til regional planlegging, blant annet foreslått at fylkesplanen forbedres og styrkes som et redskap for styring av arealspørsmål av regional betydning. Flertallet i utvalget mener at deler av en fylkesplan (arealdelen) på nærmere vilkår kan gjøres rettslig bindende for både myndigheter og private. **Etatene** mener at planlovutvalgets forslag vil kunne styrke den samordnede areal- og transportplanleggingen.¹

2.4 Etterspørselsregulerende virkemidler

Det er særlig to virkemidler som blir trukket frem for å redusere kø- og miljøproblemer i byområdene. Dette er vegprising og parkeringsrestriksjoner.

Vegprising

De fleste byanalysene omtaler vegprising i en eller annen form. I Trondheim omtales vegprising som ett av flere virkemidler for å møte utfordringene en står ovenfor med hensyn til å tilrettelegge for en mer miljøvennlig og effektiv persontransport. Å bruke inntekter fra vegprising til driftsmidler til kollektivtransport er én mulighet som er nevnt.

¹ Det vises her til St.meld.nr.19, 2001-2002 Nye oppgaver for lokaldemokratiet – regionalt og lokalt nivå. Side 30-31

Oslo/Akershus har en omfattende omtale av vegprising, og peker på muligheten til å bruke vegprisingsmidler som langsiktig kilde til økt offentlig kjøp av persontransporttjenester (driftstilskudd).

Stavanger påpeker at bompengerordninger gradvis bør gjøres om til et vegprisingssystem, hvor inntektene også kan gå til drift av kollektivtransport eller andre miljøvennlige transportformer og tiltak.

Bergen mener at det ikke er mulig å nå et mål om at trafikkveksten skal dekkes med mer miljøvennlige transportmidler uten å ta i bruk virkemidler for å regulere trafikken. Dette kan være økte bompenger, vegprising og parkeringsrestriksjoner. Mulighetene for effektivt å redusere fremtidige vegtrafikk- og miljøproblemer vil være avhengig av bruk av slike virkemidler, samt virkemidler som er rettet inn mot å tilby gode alternativer.

Grenland peker på at vegprising med høyere pris i rushtidene, og for å kjøre på høyt trafikkerte og miljøbelastende veger, kanskje er det mest effektive virkemidlet for å redusere biltrafikken. Det er også et virkemiddel det vil være mulig å se i sammenheng med finansiering og drift innen kollektivtrafikk.

Også flere av Østfoldbyene omtaler vegprising som et aktuelt tiltak.

Etatene har merket seg de mange positive signalene til bruk av vegprising i byområdene, Det kan se ut som om forventningene til muligheten til å få innføre vegprising er store, også i de mellomstore byene. Videre ser det ut til at vegprising vurderes også av byer der det er planer om ordinære bompenger.

Etatene mener vegprising bør være et viktig tiltak i fremtidig transportpolitikk. Det vises også til Vegdirektoratets forslag til forskrifter om vegprising som ble oversendt Samferdselsdepartementet 2. april 2002.

Parkeringspolitikk

Mange av byene bemerker at dersom parkeringspolitikken skal få betydning for transportarbeidet, må offentlig og privat parkering sees i sammenheng. Mulighetene for å kontrollere eksisterende private parkeringsplasser (regulere mht pris og antall) er i dag dårlige, selv om kommunene kan regulere nybygging av private parkeringsplasser. Dette gjelder både i by og ved kjøpesenter.

Stavanger mener at myndighetene bør stimulere bedrifter til å etablere ordninger som gir lik uttelling for ansatte uansett reisemiddel til arbeidssted. Dette gjøres ved at arbeidsgiverbidrag til bilreiser (gratis parkering ved arbeidsplass) sidestilles med kollektivreiser (månedskort). I analysen tas det til orde for å endre parkeringspolitikken slik at den blir i samsvar med øvrige elementer i areal- og transportpolitikken, blant annet gjennom redusert parkeringsdekning i knutepunkter og korridorer hvor kollektivtrafikken er attraktiv. For at denne politikken skal bli effektiv, må Staten gjennom eventuell ny lov og forskrift gi hjemmel for å regulere allerede eksisterende parkeringstilbud på privat område.

Også andre byer omtaler parkeringspolitikk som et viktig virkemiddel i sine analyser.

Etatene foreslo i forarbeidene til Nasjonal transportplan 2002 – 2011 at staten vurderte mulighetene for frikjøp av private parkeringsplasser, men har merket seg at Samferdselskomiteens flertall i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) til Nasjonal transportplan (s 71) gikk imot offentlig regulert avgift på private parkeringsplasser.

På bakgrunn signalene i de mottatte analyser vil vi likevel anbefale at parkeringspolitikken utredes og omtales bredt i Nasjonal transportplan 2006 - 2015, og at det generelle kunnskapsnivået om parkeringspolitikkenes konsekvenser økes. Mye tyder på at deler av dagens parkeringspolitikk er lite samfunnsøkonomisk rasjonell.

2.5 Organisering av samferdselssektoren samt det videre planarbeidet

I en rekke av analysene omtales utfordringer innen samferdselssektoren som går på tvers av forvaltningsnivå og/eller fylkeskommune- og kommunegrenser. En rekke samarbeidsordninger i transportspørsmål er allerede etablert. Eksempler på dette er Østlandssamarbeidet, Vestlandssamarbeidet, samarbeidet mellom Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag, og samarbeidet rundt prosjektet "Northern Maritime Corridor". Alle disse prosjektene innebærer samarbeid mellom flere fylker. I tillegg kommer en rekke samarbeidsorganer innen enkelte fylker som i Grenlandsregionen, samarbeidet på Nord-Jæren og en rekke andre steder.

Noen fylker fremhever at det er behov for en mer helhetlig og rasjonell organisering av samferdselssektoren. Det gjelder ikke minst kollektivtrafikktilbudet og virkemidler for å redusere bilbruk i byområdene. Det gis derfor mange positive signaler når det gjelder den forsøksordningen som nå er under forberedelse for en del storbyområder.

Flere fylkeskommuner mener imidlertid at det også vil være mye å hente ved en endret modell utenfor disse områdene. Det er fremmet flere forslag om fylkesvise eller regionale transportetater underlagt folkevalgt kontroll og styring, og med ansvar for både infrastruktur som veg, bane, regionale flyplasser, trafikkhavner og for drift av ulike kollektive transportmidler som buss, båt, ferjer, jernbane og fly. Det hevdes at dette også vil bedre mulighetene for å få til en mer samordnet areal- og transportplanlegging.

Noen fylker foreslår at det transportpolitiske ansvaret for trafikkhavnene må legges til Samferdselsdepartementet.

Det reises også spørsmål om å etablere et sentralt statlig organ som får ansvaret for en samlet transportpolitikk, for eksempel et transportdirektorat.

Etatene viser til de vurderinger som ble gjort i forslaget til Nasjonal transportplan 2002-2011. Statens vegvesen uttrykte her at det vil være mest effektivt med et statlig vegvesen, eventuelt at deler av fylkeskommunens samferdselskontorer kunne legges til Statens vegvesen for å styrke den helhetlige planleggingen av kollektivtrafikk.

Regjering og Storting har, gjennom behandlingen av St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling og Innst. S. nr. 307 (2000-2001) og videre gjennom behandlingen av omstilling og effektivisering av Statens vegvesen, bestemt at det fortsatt skal være et Statens vegvesen, men som er organisert i regionale enheter. De mener en slik organisering er bedre og mer effektiv og i en større sammenheng vil kunne ivareta et samlet transportbehov.

Når det gjelder forslaget om et statlig transportdirektorat, er dette tidligere drøftet i **etatene**, som mener at det ikke er hensiktsmessig å slå sammen de fire statlige transportetatene til et transportdirektorat.

Forsøk med endret ansvarsdeling for transportsektoren i de større byområdene
Flere byområder har omtalt at de ønsker å være med på forsøket.

Etatene finner ikke grunn til å kommentere dette, men viser til det arbeid som er satt i gang på departementsnivå om forsøk med alternativ organisering av transportsektoren i

større byområder. Vi mener imidlertid det er ønskelig med snarlige avklaringer knyttet til forsøksordningen ettersom ordningen kan få vesentlig betydning for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan, bl.a. ved fordeling av økonomiske rammer.

Videre planarbeid

Flere har signalisert at de ønsker å være med i det videre arbeidet. Buskerud foreslår bl.a. at de sentrale myndigheter bør skissere en løsning for hvordan samlet transportplanlegging i NTP-prosessen skal skje, og gi pålegg om at slik samordnet planlegging skal gjennomføres i forbindelse med trinn 2 i revisjonsarbeidet

Buskerud foreslår videre at det sentrale sekretariatet/departementet ser på om følgende prosjektstruktur kan være hensiktsmessig for arbeidet i trinn 2 av arbeidet med Nasjonal transportplan:

- Nye større transportanlegg (øke kapasitet og framkommelighet)
- Trafikksikkerhets- og miljøtiltak
- Generell opprustning av eksisterende transportsystem
- Utvikling av kollektivtransportsystemet

Etatene mener innholdet i forslaget fra Buskerud er interessant, men at dette ikke bør bli grunnlaget for endringer i den formelle budsjettstrukturen. Både faglig tilnærming og faste former for prosesser i arbeidet må imidlertid klargjøres gjennom R2 fra departementene.

Etatene vil for øvrig tidlig i planfasen invitere til møter med fylkes- og bykommunene for å diskutere de utredninger som er utført og hvordan det kan arbeides videre med disse.

2.6 Alternative finansieringsordninger

Det er kommet flere forslag om alternative former for finansiering av infrastrukturutbygging og drift av kollektivtrafikken. Dette må antas å henge sammen med det store spriket som er mellom de behov som fylkene og bykommunene har registrert og de midler som de senere årene har vært stilt til rådighet over statsbudsjettet. Nedenfor har vi omtalt forslag som går igjen i analysene.

Vegprising

Se nærmere omtale under pkt. 2.4

Offentlig privat samarbeid (OPS)

Enkelte analyser trekker frem OPS som en aktuell løsning knyttet til å få gjennomført infrastrukturtiltak. Dette knytter seg først og fremst til tiltak på veg, men også til etablering av offentlig privat samarbeid i forbindelse med utvikling av havner (for eksempel Nord-Trøndelag og Nordland) og jernbane. I enkelte tilfeller er det presisert at dette ikke må føre til økt bruk av bompenger.

Etatene vil peke på at det hittil ikke har vært aktuelt med statlige midler knyttet til vegprosjekter dersom det ikke også inkluderer bompenger. For øvrig viser vi til at det er vedtatt å sette i gang prøveprosjekter i tilknytning til vegprosjekter og at erfaringer fra disse bør evalueres før det bør være aktuelt å gå videre med nye OPS-prosjekter på veg. Når det gjelder OPS knyttet til havneinfrastruktur, viser vi til *Strategiske utredninger* (s 23) hvor det anbefales at Kystverket, sammen med de andre transportetatene, får i oppdrag å utarbeide forslag til hvordan OPS kan utvikles i intermodale knutepunktshavner.

Fra Vest-Agder er det også vist til forslaget fra Jernbaneforum Sør om å samle alle prosjektene på Vestfold- og Sørlandsbanen, inklusive sammenkobling av de to banene, i ett fellesprosjekt og benytte dette som et pilotprosjekt for alternativ finansiering.

Jernbaneverket ser det som viktig å vurdere mulighetene for alternativ finansiering av jernbaneinvesteringer, herunder OPS-løsninger, blant annet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 – 2015.

Bompenger

Spørsmålet om bruk av bompenger som delfinansiering av investeringsprosjekter og pakker er tatt opp av flere. Også bruk av slike midler til drift av kollektivtrafikken er nevnt.

Sogn og Fjordane har pekt på bompengesatsene på rv 5 mellom Sogndal og Fjærland som det største enkelthinder for utvikling i fylket.

Spørsmål om bompengefinansiering av konkrete prosjekter og pakker vil først og fremst være viktig for neste trinn av arbeidet med Nasjonal transportplan. Når det gjelder den konkrete saken som tas opp av Sogn og Fjordane, viser vi til Innst. S. nr. 134 (2001-2002) om forslag om reduserte bompengesatser på rv 5, Fjærlandsveien. Flertallet i samferdselskomiteen går her inn for å be regjeringen vurdere en ordning for å innføre maksimalsatser for bompengeprosjekter.

Etatene viser for øvrig til Innst. S. nr. 180 (2201-2002) pkt. 1.1 hvor det fremgår at: *Fleirtallet vil peike på at fylkeskommunane si rolle består i å komme med forslag til prioriteringar av dei statlege midlane til stamvegane og de øvrige riksvegane, og særleg for dei øvrige riksvegane blir det lagt vekt på fylkeskommunane sine prioriteringar. Også ved søknad om bompengeprojekt spelar fylkeskommunane ei viktig rolle. Like fullt er det nødvendig at Storting og regjering har moglegheit til å føreta prioriteringar mellom ulike vegstrekingar og ulike bompengeprojekt rundt om i fylka. Fleirtallet vil derfor vidareføre eksistarande prosedyrar for godkjenning av bompengeprojekt.*

Avtaler med næringslivet

Bl.a. Moss og Nordland foreslår at det inngås avtaler med næringslivet med tanke på at disse gir tilskudd til bygging og utbedring av infrastrukturen.

Etatene viser her til omtalen i *Strategiske utredninger*, kap 2.6 om et mulig opplegg med ”godstransportpakke” som et ”spleiselag” for tiltak på vegnettet utenom stamvegnettet, dvs på øvrige riksveger, men først og fremst på fylkesveger og kommunale veger.

2.7 Regionutvikling/arbeidsmarkeds-, bolig- og serviceregioner

I analysene fra fylkene og bykommunene er det foretatt grundige analyser av befolknings- og næringslivsutviklingen innen fylket og/eller regionen. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for etatenes videre arbeid med blant annet korridor- og stamvegutredninger. Spesielt Østlandsfylkene/-byene fokuserer mye på regionutvikling i sine analyser. Fylkene i Østlandssamarbeidet går inn for en avlastningsstrategi for Osloområdet, dvs. å utvikle flere selvstendige arbeids-, bolig- og serviceregioner.

2.8 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet tas opp i nesten samtlige analyser. Det er tre hovedvinklinger:

- Konkrete tiltak rettet mot infrastrukturen og trafikantene for å bedre sikkerheten innen den enkelte transportsektor.
- Tiltak for å redusere ulykkespotensialet gjennom å redusere det samlede transportarbeidet; med samordnet areal- og transportplanlegging som det sentrale verktøy.
- Tiltak for å overføre transport av personer og gods til sikrere transportformer. Oftest konkretisert med overføring av persontransport fra privatbil til kollektivtransport og gods fra veg til sjø eller bane.

Nullvisjonen er brukt som grunnlag i flere analyser. Vest-Agder fylkeskommune ønsker, i samarbeid med Statens vegvesen, å legge til rette for at en eller flere kommuner i fylket kan påta seg rollen som spydspiss i arbeidet med å opplyse og bevisstgjøre befolkningen om nullvisjonen etter modell av Lidköping kommune i Sverige.

Ut fra de reelle ulykkestallene er vegtrafikken, naturlig nok, i fokus i de fleste analysene. Flere fylker understreker imidlertid at det, i tillegg til sterkt fokus på sikkerhet i vegtrafikken, fortsatt må holdes sterkt fokus også på sikkerhet i forbindelse med jernbanedrift, sjøfart og luftfart. Flere fylker har fremhevet de økede krav hurtigbåter stiller til merking av farleder. I tillegg kommer bedre kystovervåking med videre i nordområdene.

Fra Sør-Trøndelag pekes det på at vi vil kunne redusere ulykkene markert ved å iverksette tiltak vi allerede kjenner og som vi vet har god effekt. Det pekes på at mange av tiltakene vil koste lite, men "bare" krever politisk vilje til prioritering. Fylket nevner tiltak som gradvis oppnåelse av førerretten, fartsbegrensere i de raskeste "ungdomsbilene" og mulighet for å kanalisere samferdselsressurser til overvåking, der dette er effektivt.

Behovet for bredt samarbeid både lokalt og sentralt omtales av flere fylker. Ett fylke har spesielt tatt opp behovet for bedre samordning av politiets og Statens vegvesens virkemidler når det gjelder trafikkontroller. Østfold peker på at Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet er de profesjonelle parter, og at de må bli bedre. Trafikksikkerhet er imidlertid et ansvar for alle, og de profesjonelles innsats må ikke bli en sovepute for andre.

Flere fylker fremhever reduserte fartsgrenser som et viktig virkemiddel og peker samtidig på at dette må kombineres med tiltak som sikrer at fartsgrensen overholdes. Sarpsborg ønsker å være forsøkskommune for redusert fart fra 80 km/t til 70 km/t på alle riks- og fylkesveger i kommunen. Vest-Agder har under behandling et forslag om at fylkets TS-midler skal kunne finansiere kontrollvirksomhet.

I Vest-Agder er det fremmet forslag om at fylkestinget fatter følgende vedtak:
Det anbefales at Samferdselsdepartementet vurderer å opprette en forsøksordning som kan finansiere TS-tiltak i fylker og kommuner tilsvarende departementets nå avsluttede forsøksordning for miljøvennlig og effektiv transport.

Etatene vil peke på at målsettingene om å dempe trafikkveksten og overføre trafikk til mer trafikksikre og miljømessig bedre transportmidler har ligget fast i mange år. Utviklingen har imidlertid vist at det er et betydelig sprik mellom målsetting og reell utvikling. **Etatene** mener derfor at det daglige arbeidet for bedret trafikksikkerhet i stor grad må fokusere på å bedre sikkerheten innen den enkelte transportsektor. Det største potensialet for reduksjon av antall drepte og skadde er i vegtrafikken. Det vises her til *Strategiske utredninger* hvor det foreslås et system for sikkerhetsstyring også innen vegsektoren. Parallelt med arbeidet for bedring av sikkerheten innen den enkelte transportsektor, må arbeidet for å dempe veksten i transportarbeid og overføre transport til mer trafikksikre og miljømessig bedre transportmidler fortsette.

Når det gjelder spørsmålet om å kanalisere samferdselsressurser til overvåking, vil **etatene** vise til *Strategiske utredninger*. Det ble der pekt på at vi i arbeidet med å redusere trafikkulykkene vil kunne stå overfor tiltak som vil kreve et nivå på overvåkingen som det kan være vanskelig å få etablert på kort sikt. Det ble vist til at økt innsats fra politiets side, i alle fall på kort sikt, er det viktigste virkemiddel for å få til adferdsendringer i vegtrafikken, og at det derfor er viktig at politiske myndigheter legger til rette for slik innsats. **Etatene** ber departementet ta initiativ til å avklare hvordan dette kan oppnås.

Etatene synes forslaget fra Vest-Agder om et samarbeid mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og noen spydspisskommuner om bevisstgjøring vedrørende nullvisjonen er interessant, og håper fylkeskommunen går videre med dette. Statens vegvesen vil også ta opp dette spørsmålet i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

2.9 Miljø

Miljøhensyn ligger til grunn for analysene, men er gitt egen omtale i under halvparten av analysene. Det pekes spesielt på behovet for å dempe veksten i biltrafikken. Blant annet Bergen, Møre og Romsdal, Trondheim og Nordland peker på behovet for mer miljøvennlige godstransporter og mener det bør satses på overføring av godstransport fra veg til bane og sjø. Dette er i samsvar med transportetatenes anbefalinger i *Strategiske utredninger*, s 18, hvor vi mener forholdene bør legges til rette for at langtransport av gods, der det er mulig, i større grad bør skje med skip og jernbane. EU-kommisjonen har også denne holdningen, jf. ny hvitbok om transportpolitikken "Time to Decide".

Flere av analysene trekker også frem behovet for mer miljøvennlig transport i byområdene. Det tas til orde for en reduksjon i den kraftige veksten i biltrafikken og en sterkere satsing på kollektivtransport i pressområder, jf. også pkt. 2.2. Trondheim har utarbeidet en egen analyse "Mer miljøvennlig persontransport", der de har drøftet en rekke virkemidler og konkluderer med at det er nødvendig med både "pisk og gulrot", jf. Pkt. 2.4 om vegprising og parkeringsrestriksjoner. Kombinasjonen av positive og restriktive tiltak går igjen i flere av analysene.

Enkelte omtaler også problemer knyttet til støy, luftforurensning og inngrepskonsekvenser. Problemer knyttet til støy og luftforurensning gjelder først og fremst i byområdene. Vestlandssamarbeidet mener det bør satses mer på bruk av naturgass som drivstoff for ferjer og andre kollektivtransportmidler. **Etatene** peker på at Stortingets samferdselskomité i sin innstilling til Nasjonal transportplan 2002-2011 ba departementet ta initiativ til at flere nye riksvegferjer blir bygget med naturgass som drivstoff. Dette gjelder nye ferjer, fordi regelverket for bil- og passasjerførende ferjer stiller svært strenge krav til sikkerhet ved lagring og behandling av naturgass om bord, samt at den strukturelle oppbygging av motorrom med tilhørende utrustning er vesentlig annerledes enn dagens konvensjonelle løsninger. Det blir derfor uforholdsmessig dyrt å bygge om eksisterende ferjer til naturgassdrift. I tillegg er gjennomsnittsalderen på dagens riksvegferjeflåte høy, og kun de aller siste bygde ferjene tilfredsstiller EU's sikkerhetskrav, krav som Norge er forpliktet til å gjennomføre innen 2010. Overgang til bruk av naturgass som drivstoff må derfor sees i forhold til fornyelsesprogrammet. Bygging av naturgassferjer kan i tillegg til miljøaspektet også vurderes om et industriutviklingsprosjekt.

Norge er pålagt å innfri Gøteborgavtalens bestemmelser om nasjonale utslippsmål for bl.a. NO_x, innen 2010. Miljøverndepartementets kartlegging viser at maritim sektor er området hvor man mest kostnadseffektivt kan oppnå de største miljøgevinstene. Skal miljømålene nås, må det i tillegg til nybyggingsprogrammet iverksettes miljøtiltak på eksisterende fartøy. Eksisterende ferjer er i alder, størrelse og driftsprofil såpass variert at Statens vegvesen mener at andre tekniske tiltak vil være mer kostnadseffektive enn bruk av naturgass. Slik tiltak kan eksempelvis være NO_x-optimering av motorene, bruk av katalysatorteknologi og utskifting til nye og mer effektive propellanlegg.

2.10 Ras

Rassikring av vegnettet er tatt opp i flere av analysene fra kystfylkene. Det er også tatt opp spesielt for Bergensbanen. Rassikring er både et spørsmål om trafikksikkerhet og om pålitelig transport. Det er tatt opp både som et sommer- og vinterproblem. Det vises også

til de krav som sist vinter ble lagt frem av *Den nasjonale rassikringsgruppen*, som består av fylkespolitikere fra kystfylkene fra Rogaland til Finnmark.

Sogn og Fjordane har i sin analyse, Fylkesdelplan for samferdsle 2003-2015, tatt inn materiale fra en undersøkelse sommeren 1997 som viser at hele 55 prosent av trafikantene i Sogn og Fjordane ukentlig eller oftere følte utrygghet eller ulemper på grunn fare for ras, steinsprang etc. Landsgjennomsnittet lå på vel 20 pst. Fylket mener ”at rasproblemet er så stort at ein må sikte seg inn mot å lage ein landsomfattande plan for rassikring av vegnettet.”

Etatene vil vise til at Statens vegvesen har arbeidet med å utvikle mer entydige definisjoner for rasfarlige strekninger og punkt, blant annet for å sikre en mest mulig enhetlig beskrivelse av problemomfanget fra fylke til fylke. Statens vegvesen vil ta initiativ til at dette arbeidet følges opp gjennom utarbeidelse av rassikringplaner for alle fylker med slike problemer, eventuelt revisjon av eksisterende planer, som grunnlag for utarbeidelsen av handlingsprogrammene for perioden 2006-2015

Etatene har også tatt spørsmålet om rassikring opp i kapittel 3.6 i Strategiske utredninger. Det er her vist til at bare rundt 1 pst. av de som omkommer i vegtrafikkulykker dør i rasulykker og at avveiningen mellom tiltak rettet mot å redusere opplevd utrygghet og tiltak rettet mot å redusere reell ulykkesrisiko er vanskelig. Det er på mange måter en tilsvarende problemstilling rundt ulykker i tunneler, både på bane og veg. Etatene vil vurdere hvordan disse forhold skal sammenfattes i en samlet sikkerhetsstrategi.

2.11 Analyseverktøy og faglig grunnlag for fordeling av midler

En del fylker har pekt på svakheter ved grunnlaget for nytte-kostnadsanalyser og bedt om at dette endres i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-15. **Etatene** har merket seg dette, og vil vurdere innspillene som en del av den planlagte videreutvikling av analyseverktøyet. Siden grunnlagsarbeidet for NTP 2006-2015, inklusive forslag til prioriteringer, skal være ferdig våren 2003, vil dette ikke få betydning for etatenes arbeid med denne planrevisjonen. Utviklingsarbeidet fram mot inneværende revisjon har i hovedsak vært rettet mot å utvikle bedre transportmodeller og harmonisere den eksisterende metodikken mellom etatene.

2.12 Skatter og avgifter

Skatter og avgifter er tatt opp i flere av analysene. Innspillene har forskjellige innfallsvinkler:

- Økonomiske virkemidler i form av avgiftspolitikker m.m. må tas i bruk for å styrke overføring av gods fra veg til sjø og bane.
- Skatter og avgifter på transport bør gjenspeile de samlede samfunnsøkonomiske kostnader ved transport, men må ikke forsterke det avstandshandikap Norge har både innenlands og i forhold til de store markedene i de sentrale deler av Europa.
- Avgifter og skatter må være motiverende for overføring av trafikk fra personbil til kollektivtransport og sykkel.
- Variable bompenger og vegprising som finansieringskilde for kollektivtransporten, både investeringer og drift.

I de strategiske analyser for storbyområdet Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg fremmes det konkret følgende forslag: *Storbyområdet på Nord-Jæren foreslår at det nedsettes en hurtigarbeidende arbeidsgruppe som identifiserer hvilke skatte- og avgiftsregler som bør endres for å likestille eller favorisere miljøvennlige transportformer*

som sykkelbruk og kollektivtransport i forhold til individuell biltransport. Eventuelt inntektstap for Staten sees i sammenheng med besparelser i helse- og miljøvernbudsjettet.

Hordaland fylkeskommune mener at: *Det må vere eit siktemål at midlane til tiltak for utvikling av kollektivtransporten bør settast inn der nytten per investert krone er størst. Det vil derfor vere nødvendig at dei institusjonelle sektorgrensene vert vurdert på nytt for å kunne opne opp for finansiering av billetteringsutstyr med riksvegmidler.*

Etatene har behandlet skatter og avgifter i Strategiske utredninger, kapittel 2.3 og skriver at: *Dagens avgifter og gebyrer i transportsystemet er uoversiktlig for næringslivet og påvirker konkurranseforholdene mellom transportformene. Det er viktig at departementene foretar en helhetlig gjennomgang av avgifts- og gebyrsystemene.*

Etatene anbefaler at departementene starter en gjennomgang i tråd med de forslagene som er kommet inn fra fylkene og bykommunene. Etatene kan bidra i dette arbeidet. Innspillene samsvarer godt med det syn etatene tidligere har gitt uttrykk for.

2.13 Annet

Trafikkprognoser

Flere fylker, bl.a. Østfold og Rogaland, er kritiske til trafikkprognosene og mener disse er for lave. I Rogaland pekes det på at den reelle økningen i godstransportarbeid på vegene i fylket er om lag syvdoblet i forhold til prognosene.

Også **etatene** er bekymret for det grunnlaget som ligger i trafikkprognosene, særlig på vegsiden. Erfaringene viser at trafikkveksten, spesielt for godstransport på veg, de siste ti årene har ligget betydelig høyere enn de offisielle prognoser som er utarbeidet i forbindelse med de to siste Norsk veg- og vegtrafikkplanene og den første Nasjonal transportplanen.

Ferjer

I tilknytning til en målsetting om å knytte fylket tettere sammen, har Møre og Romsdal med følgende to punkter som spesielt gjelder ferjer:

- Ferjesambanda på E 39 må styrkast med tilfredsstillande frekvens og opningstid, dvs. ferjeavgang kvart 30. minutt mellom kl. 6.00 og 24.00, samt nattope ferje.
- Gratis for passasjerar på ferjene.

Etatene vil vise til at frekvensene i det første kulepunktet er i samsvar med målsettingen for stamvegsamband i innstillingen fra Stortingets samferdselskomité om Nasjonal transportplan 2002-2011, men der komiteen tok forbehold om at spesielle forhold ikke tilsier noe annet.

Til det andre kulepunktet vil **etatene** vise til at dette spørsmålet ble tatt opp i Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006- 2015, der det opplyses at departementet tar sikte på å prøve ut en provenynøytral ordning hvor passasjerbetaling innarbeides i kjøretøytakstene på enkelte samband. Samferdselskomiteen var delt i sitt syn på dette spørsmålet. **Etatene** vil også vise til St.prp.nr. 1 for budsjetterminen 2002, der det opplyses at Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid med revisjon av riksregulativet for ferjetakster. Forslaget om å la passasjerene gå gratis på ferjene, må sees i denne sammenheng.

Bredbånd

Enkelte av analysene peker på utviklingen av bredbåndnettet som en viktig del av infrastrukturen og som vil ha konsekvenser for transportbehovet. Aust-Agder mener at dette bør omtales i Nasjonal transportplan. Synspunktet faller utenfor etatenes direkte ansvarsområde og **etatene** har derfor ikke kommentert dette.