

SAK 26/19 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033

Sak 26/19 Nasjonal Transportplan, medverknad med kommuneregionane, og informasjon, om NTP

Saksopplysning

Arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 – 2033 er i gang og der stortingsmelding skal leggst fram i 2021. Det er etablert ny modell for prosess og organisering av arbeidet med NTP.

Styringsgruppa for NTP er leia av Samferdselsdepartementet og består av departementsråden, ekspedisjonssjefane i departementet og leiarane i verksemdene som er direkte involvert: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor AS og Nye Veier AS. I løpet av planprosessen vil Samferdselsdepartementet gi fleire [deloppdrag](#) til verksemdene. Svara på deloppdraga vil samla utgjera verksemdene sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP. Verksemdene vil ikkje som tidlegere legge fram eit felles grunnlagsdokument.

Departementet har oppretta ei politisk kontaktgruppe for å sikre god dialog med regional og lokal forvaltning. Kontaktgruppa består av politisk nivå i fylkeskommunane, KS, dei største bykommunane og Sametinget. Kontaktgruppa er politisk leia av Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet vil som ein del av arbeidet med ny NTP invitere næringslivet og interessegrupper til innspelskonferansar, der m.a. dei faglege utgreiingane vil vera tema.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunane og gjennomføring av regionreforma vil det bli større involvering av politisk nivå i fylkeskommunane og dei største bykommunane tidlegare i planprosessen.

Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere m.a. fylkeskommunane til å koma med eigne innspel til NTP-arbeidet i fleire omgangar. No i ein tidleg fase av arbeidet ynskjer departementet innspel om kva som er dei største utfordringane på transportområdet i dei ulike regionene.

Samferdselsdepartementet vil utforme neste Nasjonal transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor fremover. Det er viktig med et godt transportsystem for å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, og for å knytte produksjon av varer og tjenester til markedene. Omstillingen til et fremtidig lavutslippssamfunn krever at dette skjer innenfor rammene av en forsvarlig klima- og miljøpolitikk, samtidig som det stilles høye krav til transportsikkerhet. Det vil være avgjørende at vi i neste NTP bruker ressursene i transportsektoren mer effektivt, slik at vi får mest mulig transport og infrastruktur for pengene. Videre åpner den raske utviklingen av teknologi for nye muligheter.

For å få gode og effektive transportløsninger er det viktig at aktørene i en tidlig fase av arbeidet definerer hva de regionalt ser som de største utfordringene i dag og i fremtiden. Samferdselsdepartementet vil med dette invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Det vil bl.a. være viktig på et tidlig tidspunkt å synliggjøre hva som er de reelle transport- og mobilitetsutfordringene sett fra eget fylke/region, uavhengig av de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder. Eksempelvis kan utfordringene være knyttet til å få næringslivets transporter effektivt, sikkert og miljøvennlig frem fra produksjonssted til markedene, eller det kan være å legge til rette for enkle, raske, trygge og miljøvennlige arbeidsreiser. Vi ber om at det skilles mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi

står overfor i fremtiden. Dette kan både være knyttet til hvordan ny teknologi kan bidra til å løse utfordringene, og til fremtidens næringsutvikling og bosetning.

Samferdselsdepartementet vil spesielt peke på det offentliges rolle som tilrettelegger og regulator for hensiktsmessig utvikling og bruk av ny teknologi i samferdselssektoren, som igjen kan få betydning for etablering av nye forretningsmodeller. Vi ønsker derfor innspill om det eksisterer hindringer og er nødvendig med særlige grep fra det offentlige for at ny teknologi kan tas i bruk og nye mobilitetsløsninger realiseres.

Det er viktig at alle aktører vurderer og rangerer hva de mener vil være de viktigste utfordringene fremover. Samferdselsdepartementet understreker at vi nå ønsker å få innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet.

I februar vart fylkeskommunane invitert til å koma med innspill på kva som er dei største samfunnsutfordringane på transportområdet i fylka, med frist 10. mai 2019. I denne omgang er det innspel på utfordringar. Mål , løysingar og prioriteringer var ikkje tema i denne tidlege fasen av arbeidet. Det er og bedt om at fylkesinndelinga 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreforma blir lagt til grunn for innspela.

Fylkestinget i Buskerud fylkeskommune handsama saka 24.04.2019, [sak 19/19](#).

Fellesnemda i Viken handsma saka i møte 2.5.2019, [sak 2019/71](#)

Buskerud fylkeskommune er framleis oppteken av god og tett dialog med kommuneregionane, og ynskjer å delta på regionrådsmøter før sommaren. Tema vil vera den nye prosessen for utarbeiding av NTP, korleis kommunane kan bli involvert, korleis samferdsel/infrastruktur blir organisert i Viken, utfordringsbilde som er spelt inn til samferdselsdepartementet og bakgrunnen for dette. I tillegg er det ynskjeleg at Regionrådet for Hallingdal har eit førebudd innspel på kva som er dei største utfordringane i eigen region. Dagleg leiar går her ut frå at på vegsida vil [Hallingtinget si sak 11/17](#) (Nasjonal transportplan 2018-2029, handlingsprogram) vera eit utgangspunkt og for jernbane vedlagt uttale.

Ål 16.5.2019

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg: Uttale, jernbanesektoren sitt handlingsprogram 2018 – 2029

SAK 27/18 JERNBANESEKTOREN SITT HANDLINGSPROGRAM 2018 – 2029, UTTALE

Regionrådet for Hallingdal gjev på vegne av dei 6 kommunane i Hallingdal slik uttale til [jernbanesektoren sitt handlingsprogram 2018-2029](#):

1. Bergensbanen, generelt

Innkorting av reisetida på Bergensbanen er viktig i forhold til å auke person- og godstrafikk på bane, for å redusera transportulukker og for å redusera klimautslepp. Flystrekninga Oslo – Bergen er den tredje mest trafikkerte flystrekninga i Europa. Med ei reisetid mellom Bergen og Oslo på 4 timar vil banen vera konkurransedyktig i forhold til flytrafikken på strekninga. Transportselskapa for gods på bane har små marginar på sine tenester, det er difor svært viktig for dei med punktleg og føreseieleg levering av gods. Det er eit nasjonalt ansvar å sikre gode transportårer på bane og veg mellom Noregs to største byar. Bergensbanen må sjåast på som ei heil strekning og ferdigstillast etter ei samla kontinuerleg utbygging.

2. Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16

Planlegginga av Ringeriksbanen og E16 er i god rute, og det er etablert ein svært kompetent planleggingsorganisasjon. Reguleringsplanen er ute på høyring (høyringsfrist 24. juni 2018) og kan vedtakast hausten 2018. Regionrådet for Hallingdal forventar at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 blir gjennomført med byggestart i 2021.

For å sikre framdrift må det løyvast naudsynte midlar til grunnerverv og arkeologisk utgraving for oppstart i 2019. Oppstartsløyving og investeringsavgjerd er forventa at blir vedteke i Stortinget hausten 2019, for å få gjort førebuande arbeid som føreset. Ut frå investeringsprofil frå Bane NOR ([figur 6 side 37 i Bane NOR sitt innspel til handlingsprogrammet](#)), bør det passe svært bra å starte forarbeid eller igangsetting før 2021 for å kunne nyttiggjera seg av underforbruket i forhold til investeringsramme, og dermed flate ut noko av investeringsprofilen.

Forkortinga av Bergensbanen vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for Ringeriksregionen og som aust-vest samband Oslo-Bergen. Innkortinga av Bergensbanen vil ha enormt mykje å seia for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen ”føre” Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering.

For at Hallingdal skal ha best mogeleg nytte av Ringeriksbanen er det avgjerande med langt fleire avgangar enn i dag. Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir utarbeida ein meir detaljert strategi for utvikling av fjerntogtilbodet på Bergensbanen.

Det er svært viktig at knutepunkt på Bergensbanen blir prioritert og vidareutvikla.

3. Arna- Voss

Strekninga Arna- Voss og fellesprosjektet med veg med K5 er svært viktig å få planlagt som et heilskapleg prosjekt for heile strekninga. I NTP er det berre strekninga Arna- Stanghelle som ligg inne med oppstart i siste del av planperioden. Det er viktig at det parallelt med planlegging av Arna – Stanghelle også vert oppstart på å planlegga Stanghelle – Voss, enten med kommuneplanar eller at det vert sett i gang med stateleg planarbeid.

4. Gol og Geilo stasjoner

Det må gjennomførast planlagde tiltak med å bygge undergang/overgang, samt fjerning av planovergang ved Gol og Geilo stasjonar, i fyrste del av planperioden. Dette vil gje betre og tryggare adkomst, auka kapasitet og sikre effektiv godsframføring. Ved Gol stasjon er det viktig at oppgraderinga også omfattar areala som blir nytta til adkomst og oppstilling.

5. Godstransport

På Bergensbanen er det potensiale for auka godstransport, der betre kryssingsspor er eit kapasitetsaukande tiltak, som må gjennomførast tidleg i planperioden.

6. Samarbeid om ruter, takst og billetter

Regionrådet for Hallingdal er svært positive til at det no blir lagt til rette slik at kunden kan løyse billett for tog med fri overgang til lokaltransport i ein eller begge endar av togreisa, på strekningar utanom storbyområda og i arbeidsmarknadsregionar der tog inngår som transportmiddel over mellomlange eller lengre avstandar.

Hallingdal, 20.6.2018

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar