

Aktuelle hovedutfordringer fra Trøndelag

1. RESSURSUTNYTTELSE

1.1 Økt samfunnsnytte for prosjekter i NTP.

Samfunnsnyttene i prosjekter bør vektlegges slik at prosjekter hvor en øker samfunnsnyttene/ reduserer kostnadene blir realisert tidligere. Det må være målet og ikke konseptet som vektlegges. Det betyr at prosjekter som skifter konsept, men opprettholder målet og øker samfunnsnyttene bør belønnes med tidligere realisering og ikke straffes ved å komme lenger bak i køen. Trøndelag fylkeskommunen ser gjerne at staten inviterer til en dialog om hvordan en slik incitamentsordning kan etableres.

1.2 Teknologiskifte.

Dagens rammebetingelser og lov/regelverk legger ikke tilstrekkelig til rette for utnyttelsen og implementering av nye teknologiske løsninger.

Ny teknologi kan bidra til renere, bedre, billigere og mere effektive løsninger. F.eks. stortingets vedtak om å ta i bruk null og lavutslippsteknologi innen sjøtransport. Slik teknologi er tilgjengelig men rammebetingelsene og lovverket er ikke på plass. Trøndelag fylkeskommune vil gjerne bidra i en dialog med staten ift. hvordan dette kan tilrettelegges.

Dagens NTP fokuserer på transportnyttene av nye tiltak. Investeringene i NTP gir en enorm mulighet til å samtidig oppnå andre samfunns mål enn kun transportnytte. Man bør i større grad synliggjøre samfunnsnyttene og ringvirkningene tiltakene har på klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafikksikkerhet, lokalt, regionalt og nasjonalt.

2. MOBILITET

2.1 Mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag.

Det samlede reiseomfanget i samfunnet øker. De fleste reiser er sammensatt av flere transportslag, og NTP har tradisjonelt ikke vært innrettet for å fremme systemer som inkluderer alle transportformer. For å kunne etablere et godt totaltilbud til kundene er det behov for å se statlige og fylkeskommunale tilbud i sammenheng (buss, bane, båt og fly), og etablere gode knutepunkter for omstigning mellom ulike transportformer. Det gjelder både for rutetilbud og for systemer. Befolkningens behov for mobilitet i, mellom og utenfor byene i Trøndelag vil dekkes av et bredt spekter av private, statlige og fylkeskommunale tilbud og muligheter som må sees i sammenheng. Nye forretningsmodeller, ITS- og mobilitetsløsninger vil kunne utfordre normer, lovverk, kultur, økonomi og teknologi. NTP kan være et velegnet verktøy for å legge til rette for nødvendig samarbeid mellom stat og fylkeskommune til det beste for kunder og samfunnsøkonomien.

2.2 Veksten langs kysten.

Utviklinga innen havbruk representerer en fantastisk mulighet for å bidra til matproduksjon i et globalt perspektiv. Det gir noen regionale utfordringer både når det gjelder mobilitet for folk og transport av gods i befolkningslette men industritunge

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Kvalitet

områder. Det vil stille krav om nye sammenhengene løsninger for godstransport både nasjonalt og internasjonalt.

3. VEGUTFORDRINGER

3.1 Ras, flom og skred.

Endrede klimaforhold gjør at vi utsettes for stadig flere ras og skred. Dette bidrar til å gjøre planleggingen mere uforutsigbar og det øker kostnadene. Det er derfor behov for nasjonal kompetanse og beredskap for å kunne støtte regionale myndigheter. Trøndelag fylke ber Staten intensivere transportsikkerhetsarbeidet gjennom en forpliktende utbyggingsplan i NTP for å sikre riks- og fylkesvegene i hele landet mot ras og skred innen 2033

3.2 Veistandard inkl. bru og tunneler.

Behovene på vegområdet er langt større enn dagens økonomiske rammer forsvarer. Det er derfor behov for å finne løsninger og prosesser som gir mer veg for pengene. Det bør initieres et nasjonalt samarbeid for å bringe fram forenklete løsninger og prosesser knyttet til bygging, vedlikehold og drift av veg og veginfrastruktur. Samtidig bør vegeier gis tilstrekkelig frihet til å velge rasjonelle løsninger og prosesser.

4. GODSUTFORDRINGER

4.1 Kunnskap.

Godsanalysene i inneværende NTP dokumenter en eksplosiv økning i godsmengden på veg. Samtidig viser rapporten at potensialet for overføring fra veg til sjø og bane er minimalt med dagens virkemidler. Det mangler kunnskap om hvordan disse utfordringene kan løses nasjonalt og regionalt.

Mangel på kunnskap er en stor utfordring som må løses først. Denne utfordringen ønsker Trøndelag fylkeskommune å bidra til å løse i samarbeid med departementet, forsknings- og utdanningsinstitusjoner, næringsaktører og andre som har innvirkning på hvordan gods transporteres. Kartlegging og kunnskapsinnhenting må ha stort fokus på tiltak. Ut ifra dette vil det bli utarbeidet en prioriteringsliste for tiltak.

Et av hovedtiltakene i byvekstavtalene er fortetting. Dette øker utfordringene knyttet til fremkommelighet for varer og tjenester i by. Det vil være behov for å finne løsninger for bylogistikk før byene fortettes ytterligere.

Det er en utfordring at dagens transportløsninger innen gods er for sektorisert. Det bør utvikles helhetlige distribusjonsløsninger og -konsepter.

En barriere for effektivisering av godstransporten kan være at endringer i lov og regelverk kan fremstå som byråkratisk og langtekkelig. Det bør derfor gjøres en gjennomgang av kriterier og saksbehandling med tanke på forenkling

5. DET OFFENTLIGE SOM REGULATOR

5.1 Hindringer for ny teknologi og forretningsmodeller.

For å fremme utvikling av ny teknologi og nye forretningsmodeller bør samfunnsnyttevurderingene i NTP utvides til å inkludere klima, næringsliv, sysselsetting, innovasjon og trafikksikkerhet.

5.2 Klima

Det forventes at miljømålene innarbeides i alle nye fremtidige løsninger, også i NTP 2022-2033. Fornybar energi må nyttiggjøres og bærekraftige løsninger må legges til grunn for valgene i nasjonal transportplan for 2022-2033

6. ANNET

6.1 Byvekstavtalene

De store ressursene som nå brukes overfor de største byene gjennom byvekstavtalene kan skape en stor avstand mellom de største byene og de litt mindre byene

6.2 Trafikksikkerhet

Null-visjonen må være førende for fysiske og trafikantrettede tiltak. Anbefalingene fra Stortingsmelding nr. 40 «Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering» må følges opp gjennom

- en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet med tiltak rettet mot trafikant, vegnett, kjøretøy og organisatoriske forhold.
- videreføre en målrettet innsats rettet mot de alvorligste ulykkestypene som møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklistere.
- videreføre en målrettet innsats for å forebygge ulykker med utsatte risikogrupper i trafikken. •vektlegge trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid.

Med vennlig hilsen

Jørn Arve Flått

Dette dokumentet er elektronisk godkjent