



NTP - hovudutfordringar

21.05.19



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdsel i Møre og Romsdal

- 1,5 mrd. kr til drift
- 3100 km fylkesveg
 - 61 tunneler og om lag 1100 bruer
 - 54 ferjekaier
- 21 ferjesamband
- 21,6 mill. kollektivreiser
- 5 hurtigbåtsamband

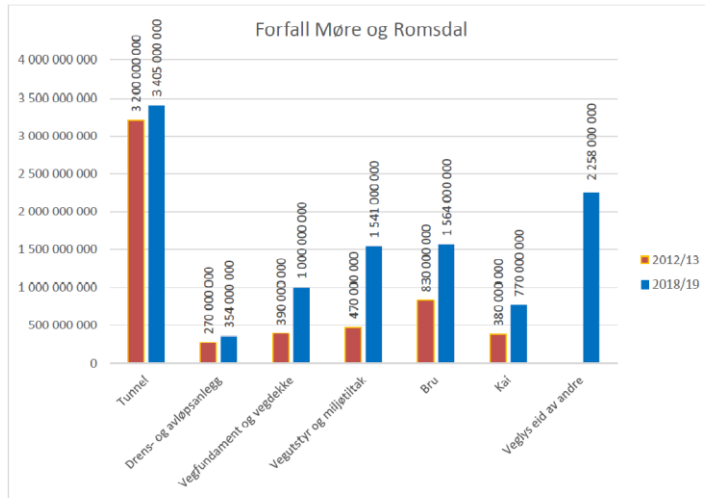


Eit heilskapleg transportsystem

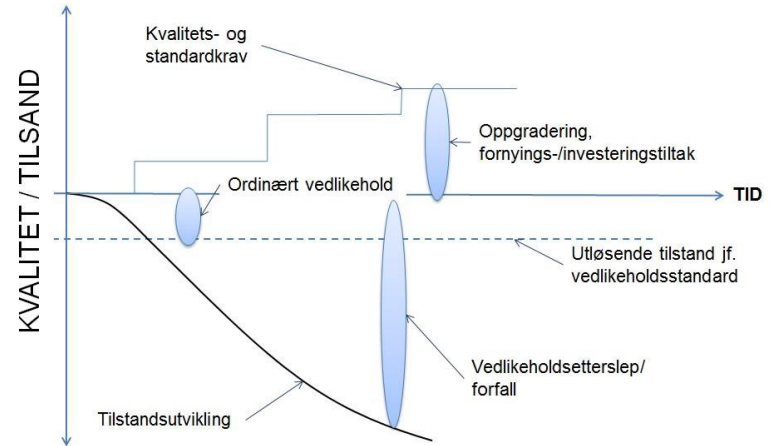


Foto: Statens vegvesen

Vedlikeholdsetterslep - utvikling og konsekvens



Figur 19: Vedlikeholdsbehov fordelt på kategorier



Skredsikring

RASFRYKT I EIKESDAL



**– Kommer til å gå liv
hvis ikke noe gjøres+**



**– Ikke midler til å sikre
alle vegene godt nok+**

Byvekstavtalar/ bypakkar for mindre byområde



Foto: Trine Klemetsen, Bypatrionen



Oppdragsbrev nr. 5 - byvekstvtalar



Mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er ordningen med byvekstvtaler avgrenset til de ni største byområdene. I mindre byområder er ordinære bypakker med bompengefinansiering pekt på som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette forutsetter lokalt initiativ og vedtak.

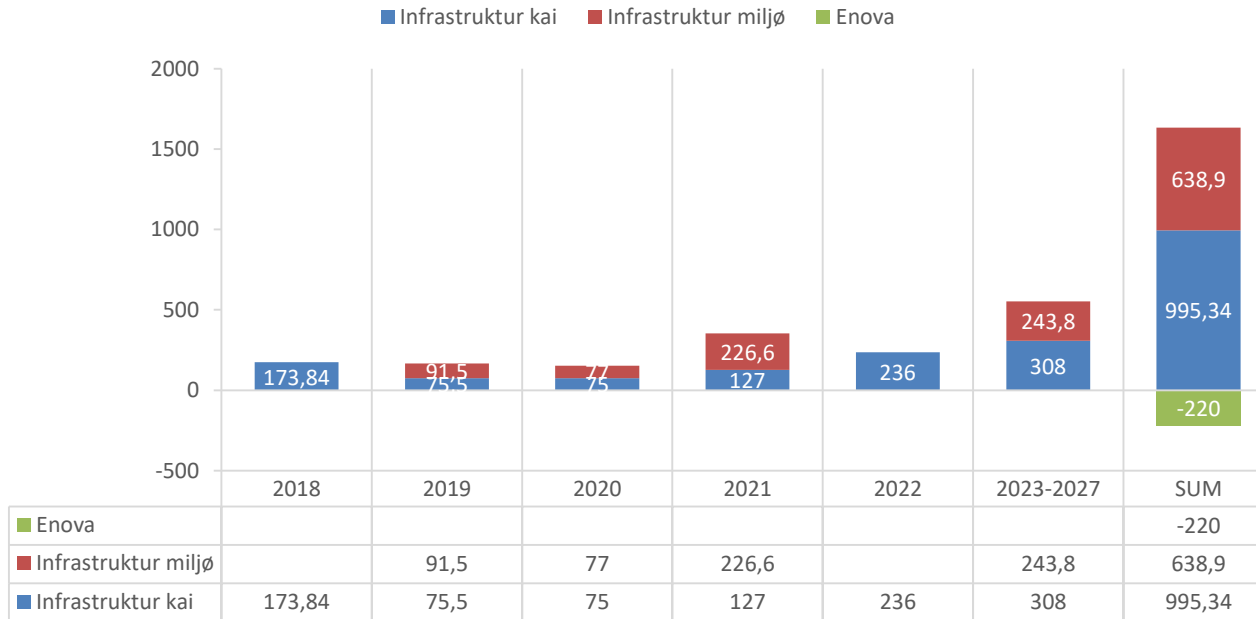
Departementet vurderer det som lite hensiktsmessig å utvide ordningen med byvekstvtaler eller etablere/utvide andre tilskuddsordninger, som for eksempel belønningsordningen, til mindre byområder.

Omstilling til lågutsleppssamfunn



Store investeringar for å realisere miljøløysing (mill. kroner)

INVESTERING FERJEKAI 2018-2027



Merknad: Usikkerheit knytt til kostnadene (raude og blå felt).

Gods frå veg til bane og sjø



Kjelde: Shutterstock



Møre og Romsdal
fylkeskommune

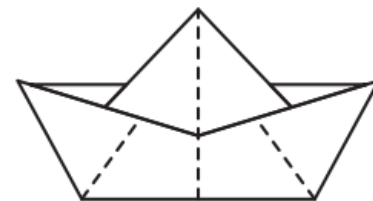
Ny teknologi – utfordring og muligheter



Smartere transport i Møre og Romsdal

- Et system for kollektive sjøtransportløsninger 2018-2022

- Autonome passasjerbåter i trafikk i byområder
- Smarte styringssystem og seilingsfrekvenser/-mønstre
- Landbasert infrastruktur med kontroll, lade- og fyllefunksjoner
- Tilpasning og uttesting i Ålesundsregionen og Kristiansund



Digital infrastruktur

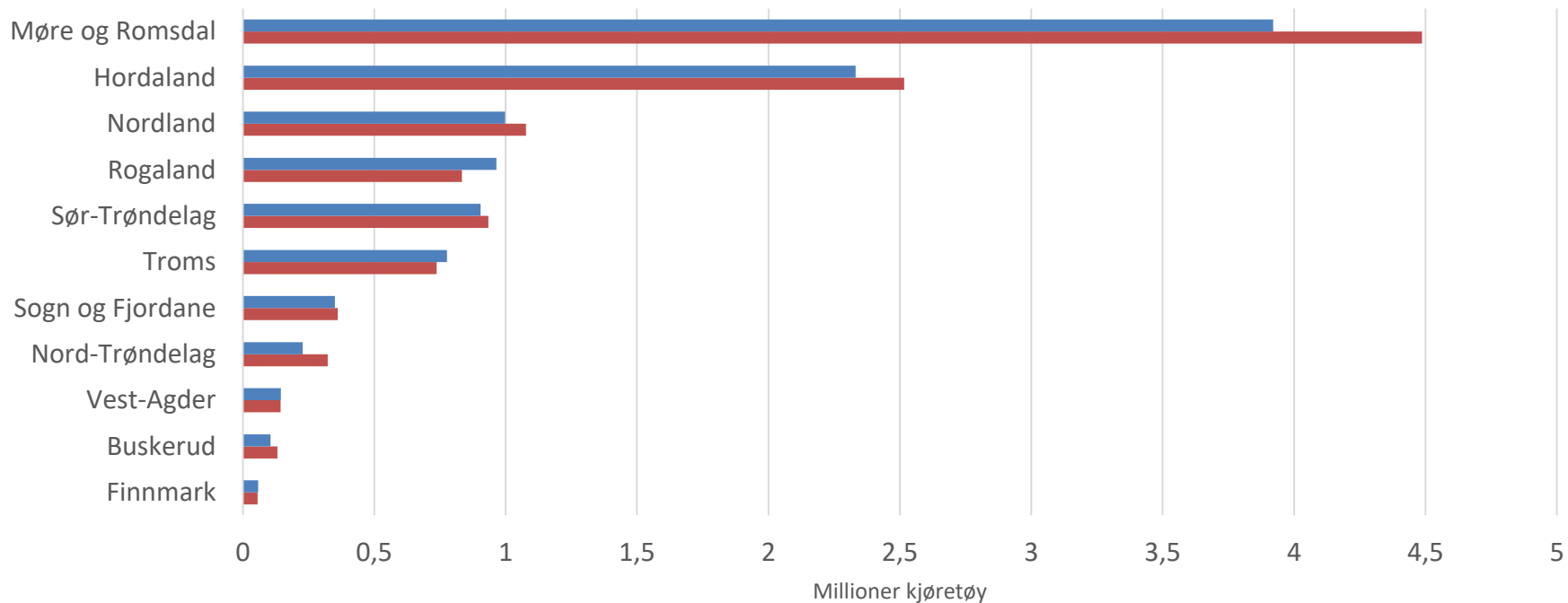
- Utbygging i heile landet kan redusere behovet for fysisk transport
- God digital infrastruktur er ein føresetnad for å ta i bruk ny teknologi
- Beredskap

Finansiering av transport- og mobilitetsutfordringane

- Det må eigne ordningar til for vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegar. Fylka har ingen moglegheit til å handtere dette gjennom rammeoverføringa
- Eigne støtteordningar utover dei 102,8 mill. til styrking av båt- og ferjesektoren (fordelt på alle ferjefylka) og 25 mill. til hurtigbåt (til Klimasats) må til for satsing på miljø i anbod i transportsektoren.
 - Jamfør den oversikta vi viste over investeringar som følgje av miljøtiltak

Ferjetrafikk i Norge 2010-2018 – Trafikkutvikling i fylkene

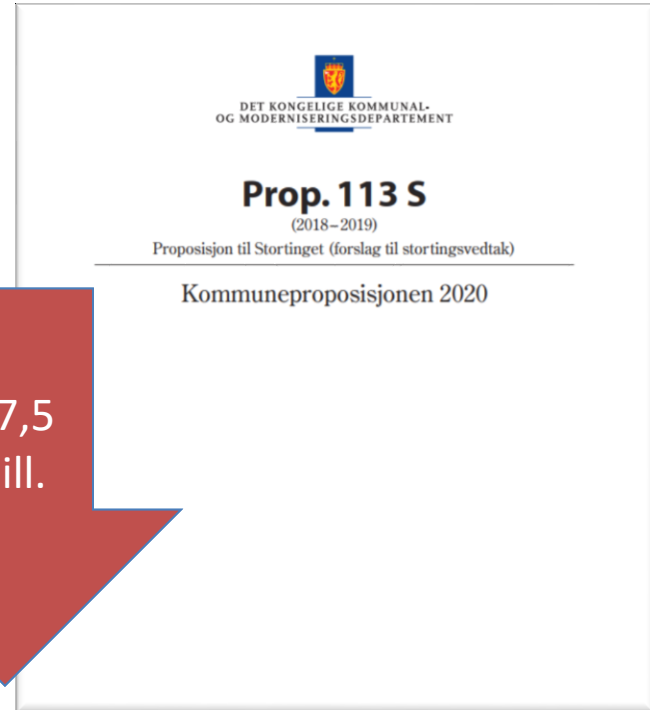
Kjøretøy frakta med fylkesvegferjer



■ 2010 ■ 2018

Inntektssystemet, ferjestandard og finansiering av ferjedrifta

- Nytt inntektssystem i kommuneprop.
 - Ferjedriftsstandard: Kostnadsmodellen gir berre kompensasjon for tilbod tilsvarende ferjedriftsstandarden
 - Estimert inntektsmodell: Inntektsmodellen reknar frådrag for alle inntektene, også av den trafikken som kjem som følgje av eit tilbod høgare enn standarden
 - Vi får ikkje kompensert kostnadene ved eit høgare tilbod enn standarden, men vi blir trekt for inntektene av all trafikk - inkludert ekstra trafikk som følgje av betra tilbod
 - I tillegg brukar modellen gjennomsnittleg rabatt. I Møre og Romsdal er rabattandelen høgare enn gjennomsnittet i Norge
 - For høgt trekk for inntekter



Nye forretningsmodellar for infrastruktur

- Nye finansieringsløyningar
- Offentleg-privat samarbeid
- Alternativ for vegprising