

Vedlegg 1. Forslag Høringssvar: Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Trøndelag fylkeskommune har vurdert transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022-2033 og vil fremheve flere innspill i den forbindelse. Innspillene tar utgangspunkt i hva transportvirksomhetene har levert sett opp mot utfordringer spilt inn mai 2019 av Trøndelag fylkeskommune og forslag til prioriteringer av Trøndelag fylkeskommune sendt inn mai 2020. Innspillene er delt inn i en generell del og en del for hver av transportvirksomhetene.

Generell del

Gjennomgående for Trøndelag fylkeskommunes tilbakemeldinger er områder hvor det er uklarhet rundt tiltak og hvor mål og virkemidler kan fremstå å være i konflikt. Dette er viktig for å kunne synliggjøre fylkeskommunens og regionenes interesser og målsettinger.

Trøndelag fylkeskommune mener etatsinnspillene i for liten grad ser på tvers av transportvirksomhetene. Dette gjør at innspillene kan inneholde dobbelt bokføring av trafikknytte der blant annet vei og jernbane går parallelt gjennom Trøndelag. Videre fører dette til suboptimaliserte løsninger på bekostning av en optimal løsning. I tillegg er det to statlige vegaktører som omtaler de samme vegstrekningene hvor gjennomføring er i ulike tidsrom, delvis med ulike mål og ulike budsjetter. Argumenter om prosjektenes samfunnsnytte reflekterer derfor i større grad det enkelte prosjektets nytte og ikke regionens eller korridorens helhetlige potensiale og mål.

Trøndelag fylkeskommune har i sine innspill om henholdsvis hovedutfordringene innenfor transportområdet og forslag til prioriterte løsninger, forsøkt å etterleve de kravene Samferdselsdepartementet har satt til innspillene. Det er positivt at departementet har stilt oppfølgende spørsmål til transportvirksomhetene i forbindelse med deres svar på Oppdrag 9 om prioriteringer og etterlyser svar på de spørsmålene som ikke har blitt besvart på en tilfredsstillende måte. Skal NTP bli en mer overordnet og strategisk transportplan er det avgjørende at virksomhetene svarer ut oppgavene på en god måte.

Nye Veier fremholder at de arbeider for å hensynta ikke-prissatte virkninger i sine samfunnsanalyser. Dette er noe fylkeskommunen forventer at også de andre transportvirksomhetene gjør. I Trøndelag har vi mye verdifull dyrkamark og god matjord langs de store transportkorridorene. Trøndelag er et av fylkene med størst tap av matjord og det må unngås at vegprosjektene får en arealbruk som unødvendig tar av denne ikke-fornybare ressursen. Tap av høykvalitets dyrkamark er derfor en av de mest uønskede virkningene for Trøndelag.

For å nå målene om bærekraftig transport må tiltakene som prioriteres være basert på helhetlig tversektoriell kunnskap. Kunnskapen må utarbeides i samhandling mellom etatene, næringene, offentlige myndigheter og kunnskapsmiljøene. Helhetlig kunnskap på tvers av sektorer og ansvarsområder vil blant annet legge til rette for næringsutvikling, dekke behovene til myndigheter, vareiere og befolkningen, som igjen vil kunne gi mer for pengene og økt samfunnsnytt i NTP.

Det er vanskelig å se hvordan etatene har hensyntatt dette inn i sine prioriteringer. Trøndelag fylkeskommune tror det vil være fordelaktig i denne sammenheng om eksterne kunnskapsmiljøer i større grad involveres i vurderingene, da de ikke har den egeninteresse og det sektoriserte ansvaret som statsetatene har.

Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at strekningen E6 Åsen – Mære bør sees i sammenheng med satsingen på Innherredsbyregionen. Hos Statens vegvesen er ikke strekningen nevnt verken i lav eller høy ramme, utover at det har blitt regnet på trafikantnytt til E6 Åsen – Steinkjer. Strekningen er kun nevnt under korridorvis omtale hvor det i andre periode under høy ramme settes av midler til å forsterke bo og arbeidsmarkedet mellom Trondheim og Steinkjer. Strekningen nevnes ikke av Jernbanedirektoratet, mens Nye Veier har lagt den inn som forslag til utvidelse av Nye Veiers portefølje og dermed en ferdigstilling av fire-felts motorveg innen 2041.

Trøndelag fylkeskommune har prioritert i sitt innspill at det bør settes av midler til en ny belønningsordning for mellomstore byer hvor denne strekningen blir tatt med. Fylkeskommunen kan ikke se at dette er ivarettatt da det kun er fem byregioner som nevnes som aktuelle for byvekstavtaler frem til 2029 og Innherredsbyregionen ikke er en av nevnte. Valg av løsning, både på riksveg og jernbane, må på strekningen sees på tvers av sektorene og på tvers av forvaltningsnivå. Valg av løsninger for E6 (antall kryss og plassering av disse) vil også ha store konsekvenser for lokalvegnettet og trafikkbelastningen i sentrumsområdene. Her kan kunnskap utviklet gjennom Innherredsbyen bli gode verktøy for å fremme de riktige løsningene både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Nye Veier ønsker å overta planlegging og bygging av E39 Klett-Harangen. Dette må ses i sammenheng med fylkeskommunens arbeid for å få til helhetlige godsveilenker. Nye Veiers forslag om å også ta inn rv. 3 Kolomoen-Ulsberg og E6 Dombås-Ulsberg aktualiserer og styrker betydningen og kvaliteten på de regionale godskorridorene i regionen. Dette gir derfor også ytterligere tyngde til politiske vedtak i Trøndelag fylkeskommune som vektlegger at aksene fv. 700/701 og fv. 65 er prioritert for å bedre godslenkene gjennom en kortere kjøreveg med høyere standard mellom Fannrem – Berkåk, Storås – Surnadal. Strekningen trenger betydelig oppgradering og har allerede vært vurdert som en del av arbeidet med KVV Orkdal som utføres av Statens vegvesen.

Fylkeskommunen ønsker at dette påstartede arbeidet med å se riksvegnett og fylkesvegnett i dette området i sammenheng forsetter. Bomfinansiering forutsettes å kunne bidra til realiseringer av nødvendige tiltak både på riksveg og fylkesveg. Målsettingen om mer vei for pengene må defineres til å omfatte at utvikling av riksvegnettet bidrar til merverdi/synergieffekter for fylkesvegene i en regional sammenheng i samarbeid med fylkeskommunen.

Strekningen ligger likevel ikke inne hos Statens vegvesen og Orkdalsregionen med tilhørende KVV er ikke nevnt i prioriteringene til Statens vegvesen.

Trøndelag fylkeskommunen forventer at arbeidet med KVV Orkdalsregionen i samhandling med Trøndelag fylkeskommune forsetter. Det forventes at løsningene er uavhengig av om de er på fylkesvegnettet eller riksvegnettet, og sees i en helhet. Hvem som utfører arbeidet fra riksvegssiden tar ikke fylkeskommunen stilling til, men forventer at det skjer i nært samarbeid med fylkeskommunen. Fylkeskommunen forventer at dette arbeidet prioriteres i første periode av NTP jamføres fylkeskommunes prioriteringer for riksveg.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har lagt til grunn to forslag: en med lav ramme (A) og en med høy ramme (B), hvor høy ramme inneholder de samme punktene som lav ramme, men har ekstra prosjekter i tillegg.

På side 11, og side 63 i svar på oppdraget står det at strekningen E6 Selli - Asp skal bygges ut i A-rammen, første periode. I vedlegget «forslag til fordeling av midler til nye store prosjekter utbedringsstrekninger og skredsikringstiltak (statlig og annen finansiering)» i første seksårsperiode

står E6 Selli - Asp inne i ramme B. Trøndelag fylkeskommune forventer at Staten vegvesen retter dette opp og sikrer at E6 Selli - Asp blir i ramme A, Lav ramme.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, ligger inne med midler i bundne investeringsmidler som ett av 23 prosjekter i tabell 3, på side 34. Prosjektet er ikke videre nevnt. Andre riksvegtiltak i Trondheim er ikke beskrevet utover byvekstavtalen, og metrobussavtalen. Klettkrysset er kun referert i forbindelse med strekningen Klett – Bårdshaug, selv om dagens løsning av Statens vegvesen er definert å være uheldig mht. trafiksikkerhet.

E14 Stjørdal – Meråker (-riksgrensa) er ikke nevnt utenom i andre periode i ramme B hvor det skal «gjøres mindre utbedringer på E14». Hvilke utbedringer det er snakk om er ikke videre nevnt. Utbedringsstrekningene E6 Asp – Grong og Grong – Nordland grense står heller ikke beskrevet spesifikt, men det nevnes at det i andre periode «prioriteres også utbedring av strekninger på E6 i Trøndelag og Nordland. Dette bedrer fremkommeligheten på hovedveien mellom Sør- og Nord-Norge.» På disse strekningene bør Statens vegvesen presisere hvilke strekninger som faktisk er prioriterte og om disse utbedringsstrekningene ligger inne i ramme A eller B. For rv. 3 ligger det flere strekninger inne, men heller ikke her kommer det godt frem hvilke av prosjektene som ligger inne i ramme A eller B

Godsanalysen i NTP viser en ventet vekst på 290 mill. tonn fram til år 2050. 240 av disse ventes å komme på vei. Om denne veksten kommer på vei vil det medføre store utfordringer for veinettet i Trøndelag og Norge. Trøndelag fylkeskommune har derfor spilt inn tiltak som kan bidra til å dempe veksten på vei. Tiltakene som er spilt inn fra Trøndelag fylkeskommune er: støtteordninger til viktige godsvegløyper, insentiver for overføring av gods fra veg, helhetlig kunnskap for bærekraftig godstransport og kunnskapsbygging for effektiv varedistribusjon i by. Statens vegvesen har i sine prioriteringer foreslått 38 mill. kroner i året til årlig utbedring på fylkesveger for tømmertransport og 100 mill. årlig snitt tilskudd til fylkesveger uten videre kommentarer. Det er ikke nevnt helhetlig kunnskap vedrørende gods, insentiver for overføring av gods fra veg. Heller ikke kunnskapsbygging for effektiv varedistribusjon i by, helhetlig godsvegløyper og viktige gods og logistikknutepunkt/godskutepunkt basert på helhetlig kunnskap på tvers av sektorer som kan bygge opp under en bærekraftig godstransport for framtiden. For Trøndelag fylkeskommune virker dette merkelig da godstransporten står for en vesentlig del av trafikken på riksvegnettet hvor det er forventet stor økning. Trøndelag fylkeskommune vil derfor poengtere betydningen av at det utarbeides en helhetlig tverrsektoriell kunnskap om gods og for og godstrafikken i Norge. Dette har Trøndelag fylkeskommune initiert ved å utfordre kunnskapsmiljøene i Trøndelag til å etablere felles arenaer for relevante næringsaktører, samfunnsaktører og kunnskapsmiljøene, som skal finne de viktigste tiltakene som kan gjøres for å bidra til at den sterkt voksende godstransporten kan gjennomføres effektivt og med akseptabel samfunnsbelastning i NTP-perioden. Trøndelag fylkeskommune oppfordrer staten til å støtte dette arbeidet i kommende NTP.

Trøndelag fylke ber om at det dessuten legges opp til en vesentlig høyere ramme for søkbare midler til viktige godsvegløyper innenfor fylkesvegnettet enn foreslått, slik at det er mulig å ta ut en reell effekt av dem.

Når det gjelder rassikring viser Trøndelag fylkeskommune til at det må lages en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor som blir gjennomført sammenhengende og kostnadseffektivt. I finanseringen må det også tas med prosjekter som allerede er gjennomført gjennom forskuttering.

Når det gjelder teknologisk utvikling er fokusområdene kunnskapsbygging og utvikling av digital og smart infrastruktur. Kommuniserende infrastruktur og kjøretøy er inne som digital infrastruktur i

andre periode med mål om å bidra til bedre kommunikasjon mellom kjøretøy i fremtiden. Men det legges opp til kun en videreføring av andelen midler brukt til FoU tilsvarende 2020. Trøndelag fylkeskommune er klar på at andelen for kunnskapsbygging med fordel kan økes for å realisere flere viktige teknologiske nyvinninger.

Jernbane

Trøndelag fylkeskommune konstaterer at nasjonal prioritering av jernbane i Trøndelag er svært beskjeden både i kroner, per innbygger og i jernbanekilometer i Trøndelag.

Framdriften for å oppnå økt frekvens på Trønderbanen er dårlig. Med høy ramme vil frekvensøkningen skje i 2026, ved lav ramme, en gang etter 2028. Dette innebærer en utsettelse av både bevilgninger og resultat i forhold til forrige NTP. Dette er dessuten et brudd på ambisjonene i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet som ble signert for ett år siden, hvor målet var «to tog i timen innen 2024». Byvekstavtalen omtales av Jernbanedirektoratet og BaneNor som følgende:

Gjennom byvekstarbeidet i Trondheimsområdet har staten forpliktet seg til å planlegge for utvikling av togtilbudet på Trønderbanen, som går fra Støren til Trondheim i korridor 6 og videre nordover til Steinkjer i korridor 7.

Trøndelag fylkeskommune stiller seg undrende til at Jernbanedirektoratet nå foreslår å utsette dette tiltaket. Det var Jernbanedirektoratet som i inneværende handlingsprogram foreslo å endre prioriteringene for Trøndelag fra «elektrifisering av Trønderbanen», til «delelektrifisering og to tog i timen». Fylkestinget støttet Jernbanedirektoratets forslag til endring, som medførte brudd på tidligere prioriteringer i NTP til helelektrifisering av Trønderbanen, med grunnlag i at foreslått løsning ble ansett å være i tråd med publikums interesser. Jernbanedirektoratet deltok deretter i byvekstavtaleforhandlingene, og utformet avtaleteksten på vegne av staten, knyttet til målet om to tog i timen. At det nå er initiativtakeren for endringen og den som skrev avtaleteksten om dette i byvekstavtalen, som nå anbefaler staten å gå bort i fra sine tidligere vedtak og avtaleforpliktelser, inngir ikke til tillit. I Trøndelag skaper dette naturlig nok usikkerhet om staten vil stå ved avtalt frekvensøkning til to tog i timen mellom Trondheim-Værnes innen 2024. Trøndelag fylkeskommune oppfordrer staten på det sterkeste om ikke å følge etatens råd i denne saken, men i stedet vise at staten står inne for de ambisjonene partene ble enige om i våre felles byvekstavtale for Trondheimsområdet.

Når det gjelder gods vil Trøndelag fylkeskommune poengtere at godsterminal ved Trondheim fortsatt er under utredning, og at vi derfor stiller spørsmålsteget ved konklusjonen om «å samlokalisere terminalvirksomheten på Heggstadmoen sør for Trondheim». Det er også viktig at det legges til rette for økt godsframføring til og fra Trondheim i tillegg til et godsknutepunkt sør for Trondheim som kan bidra til en bærekraftig godstransport for Trondheim og Trøndelag. Etablering av godsknutepunkt sør for Trondheim må være basert på helhetlig tverrsektoriell kunnskap, som oppfyller kriteriene for å få mindre gods på vei. Det forutsettes gode medvirkningsprosesser med lokale og regionale parter, samt næringsliv/godsaktører, forskning og utdanning.

Trøndelag fylkeskommune vil også utrykke skuffelse over at det er vanskelig å gi belegg for at forslaget fra Jernbanedirektoratet og BaneNor vil gi reelle forbedringer av kapasitet og frekvens som gir mulighet for forsterket togtilbud på Trønderbanen, og også utenfor aksene Steinkjer - Støren. Det er også vanskelig å se at forslaget vil gjøre at Dovrebanen og Rørosbanen har mulighet til å ta markedsandeler fra fly mellom Trondheim og Oslo. Det ligger heller ikke inne elektrifisering fram til

Steinkjer. Trøndelag fylkeskommune mener dette må prioriteres sterkere enn i forslaget fra Jernbanedirektoratet og BaneNor.

Kystverket

For å oppnå bærekraftige, effektive og trygge løsninger for transport av gods inn og ut av Trøndelag, er det behov for kunnskap, og statlige incentiv- og stimulanseordninger som er målrettede og effektive. Dette gjelder også for teknologiskifte på sjø som har et stort potensial for gode og framtidsrettede transportløsninger, klimaresultat og næringsutvikling.

Når man ser på prioriteringene i ramme A og B er det avsatt midler til kunnskap rundt teknologi og sikkerhet innenfor sin sektor i begge alternativene. Som fylkeskommunen har pekt på tidligere er virksomhetene opptatt av sin egen sektor, men observerer at Kystverket også snakker om viktigheten med kunnskap på tvers av transportformene, men beskriver ikke hvordan dette er tenkt gjennomført eller hvordan Kystverket kan bidra til et tverrsektorielt samarbeide for å få en framtidsrettet og bærekraftig transport basert på helhetlig kunnskap.

Fylkeskommunen vil peke på at behovet for helhetlig kunnskap på tvers av sektorer er viktig for å nå målet om en bærekraftig transport. Det er vanskelig å se hvordan Kystverket ser sine transportkorridorer i et helhetlig transportnettverk i sammenheng med de andre transportetatene, noe som er nødvendig for å nå målet om mer for pengene og for å få økt samfunnsnytt for prosjektene og bærekraftig transport. Dette styrker behovet for at «kunnskapspakke gods» bør bli en del av NTP.

Det er positivt at kystverket har fokus på FOU/innovasjon, teknologi og det grønne skiftet. Kystverkets peker blant annet på at elektrifisering av ferje er et viktig tiltak for å redusere utslipp av klimagasser. Dette er i tråd med fylkeskommunens strategi, hvor dette er gjennomført på to ferjestrekninger (Valset- Brekstad og Flakk - Rørvik)

Det er riktig og viktig at Kystverket avsetter midler til kunnskapsutvikling og virkemidler for å bistå sektoren i det grønne skiftet. For å nå klimamålene er det viktig at sektoren tar i bruk ny teknologi. Trøndelag fylkeskommune deler Kystverkets oppfatning om at teknologien i dag er umoden eller fraværende innenfor noen segmenter. Det er derfor viktig at det offentlige tar en rolle for å bidra til å muliggjøre ny teknologi, innenfor blant annet energi og autonomi, som kan bygge opp under det grønne skiftet og bærekraft. Trøndelag fylkeskommune sammen med flere fylkeskommuner har tatt en rolle innenfor hurtigbåt i «Hurtigbåtprosjekt» hvor det etterspørres løsninger som ikke finnes. Hurtigbåtprosjektet kan gi helt nye løsninger og en disruptiv utvikling innen sektoren i samarbeid med næringslivet, noe som viser viktigheten av at det offentlige er en katalysator for å påvirke og påskynde utviklingen i riktig retning.

Kystverket mener det er mest hensiktsmessig å bygge ut landstrøm og ladestrøm for passasjerskip og offshoreskip i områdene Oslofjorden, Vestlandet, Nord-Vestlandet og Tromsø. Fylkesrådmannen vil anbefale at kystverket også ser på muligheter i Trøndelag for utbygging av landstrøm og ladestrøm. Her burde Kystverket hatt søkbare midler hvor havner og det offentlige kunne ha søkt støtte til landstrøm og ladestrøm for skip på havneanlegg. En slik støtteordning kan bidra til en grønnere sjøtransport og bør også prioriteres i første periode.

Virkemidler eller incentiver fra det offentlige er viktig for å kunne påvirke i ønsket retning og er i tråd med innspill fra Trøndelag fylkeskommune til NTP. I fylkesrådmannens dialog med næringen er tilskudd og incentiver pekt på som viktige virkemidler for å muliggjøre og igangsette tiltak for å opprette tilbud på kjøp som kan bidra til å flytte gods fra vei til sjø.

I ramme A vil ikke tilskudd til havnesamarbeid og godsoverføring fra vei til sjø videreføres. I ramme B vil dagens tilskuddsordninger opprettholdes med unntak av havnesamarbeid. Dette argumenteres med at havnesamarbeid ikke har gitt noen overføring av gods fra vei til sjø. Fylkesrådmannen ser at havnesamarbeid har et stort potensial til å overføre gods fra vei til sjø. Dette vises igjennom samarbeid mellom havneselskap i Kysthavnalliansen (Trondheim Havn, Nord-Trøndelag Havn Rørvik, Kristiansund og Nordmøre Havn samt Helgeland Havn) som igjennom bidrag fra blant andre Trøndelag fylkeskommune har igangsatt Tenketank sjø Midt-Norge. Tenketank sjø Midt-Norge jobber tett opp mot vareeiere og transportører for å flytte gods fra vei til sjø. Dette arbeidet er godt i gang og har igjennom prosjektmidler fra det offentlige klart å få til et samarbeid mellom vareeiere, transportører og havner. Dette samarbeidet har ført aktører sammen slik at det er reelle muligheter for å flytte gods over på kjøll. Det er derfor viktig at tilskuddsordning for havnesamarbeid videreføres sammen med de andre ordningene som i dag eksisterer.

Å se tilskuddsordningene i sammenheng for å få helhetlige prosjekter som tar for seg hele logistikkjeden samt FoU/innovasjon, teknologi, miljø i tillegg til areal i og rundt havnene vil kunne gi en større sannsynlighet for å nå målet. Miljø og bærekraft er en konkurransefaktor som vil forsterke seg i framtiden det er derfor viktig at også kystverket har fokus på dette sammen med de andre etatene og næringen.

Det er positivt at tilskuddsordningene får en økning i ramme B fra 50 mill. til 100 mill. årlig fra 2026. Tilbakemeldinger fra næringen er at tilskuddsordningene må styrkes betraktelig ut over dette for å stimulere til oppstart av nye godstransportruter på kjøll som kan bidra til overføring av gods fra vei til sjø. Tilskuddsordningene må styrkes allerede i første periode.

Det er viktig at tilskuddsordningen er fleksibel og kan endres ut ifra ny kunnskap. En videreutvikling av virkemidlene må bygge på helhetlig kunnskap på tvers av sektorer slik at virkemidlene bidrar til å legge til rette for å skape en bærekraftig transport, næringsutvikling og sysselsetning i Norge for framtiden.

Areal vil være en utfordring for framtiden, det er derfor positivt at Kystverket peker på behovet for areal. Det er viktig at Kystverket tar en rolle for å sikre areal for framtidige muligheter og behov basert på helhetlig kunnskap på tvers av sektorer og teknologiske løsninger.

Det er nødvendig at Kystverket får en ramme som gjør at de kan videreføre og øke virkemidlene, og videreutvikle disse igjennom helhetlig kunnskap på tvers av sektorer, som kan bidra til overføring av gods fra vei til sjø.

Kystverket har ikke prioritert Stadskipstunell i verken ramme A eller B. Trøndelag fylkeskommune mener det må vises hvilken innvirkning dette vil ha for regulariteten langs kysten og hvordan det vil påvirke mulighetene for overføring av gods fra vei til sjø.

Nye Veier

Nye veier har levert sitt innspill til prioriteringer og gjort marginalvurderinger for perioden 2022-2044 basert på Nye Veiers mandat og finansieringsmodell. Målet er redusert reisetid mellom byer og innad i regioner, og næringslivets behov for effektiv transport over lange strekninger, samt bedre framkommelighet og reduksjon i trafikkrelaterte ulykker.

Nye Veier har til intensjon å fullføre de strekningene de allerede har i sin portefølje. Fullføring av planlagte strekninger som allerede ligger innenfor porteføljen, er i tråd med politiske vedtak hos Trøndelag fylkeskommunes innspill under pkt. 2 Riksvegtiltak, Nye Veier gjennomfører porteføljen sin i Trøndelag.

I tillegg til videreføring av dagens prosjektportefølje (ferdig 2035) foreslår Nye Veier 18 nye riksvegstrekninger (ferdig 2041) som de ønsker å bygge. Fem av de foreslåtte strekninger ligger innenfor Trøndelag;

- E39 Klett-Harangen (innen 2041)
- E14 Stjørdal-Meråker/riksgrensa (start 2024-2029, gjf. innen 2033)
- E6 Åsen-Steinkjer (start 2024-2029, gjf. innen 2033)
- Rv. 3 Kolomoen-Ulsberg
- E6 Dombås-Ulsberg

Fordelingen av portefølje mellom Nye Veier og Statens vegvesen tar ikke fylkeskommunen stilling til. Men det er viktig at det gjøres en god fordeling hvor begge transportvirksomheter får mulighet til videre utvikling i sin egen virksomhet.

Alle nevnte strekninger har et tilstøtende fylkesvegnett som er av ulik strategisk betydning regionalt for fylkeskommunen. For fylkeskommunen er det vesentligste at utbyggingsprosjektene på riksveg også som en del av sine prosjekter evner å se helhetlig på forholdet til sidevegnettet, slik at investeringene på riksveg og fylkesveg samlet trekker i samme retning til det beste for landets og regionens interesse. Fylkeskommunen har derfor en forventning til Nye Veier at riksvegplanlegging- og -utbygging skjer med god dialog og i nødvendig grad et tett samarbeid med fylkeskommunen der vegnettene har et grensesnitt strategisk og fysisk, og der en kan oppnå synergieffekter som en samtidig utbygging av prosjekter/tiltak.

Nye Veier sitt mål for klimautslipp er 40% reduksjon av klimagassutslipp i byggefasen og 75% reduksjon i driftsfasen fra år 2016 synes å være positivt når en ser det isolert for klimautslipp på de aktuelle vegstrekningene, men sammenlignet med at vegen kan konkurrere mot toget på enkelte av de framtidige strekningene vil dette kanskje ikke være tilfredsstillende for potensialet for transportinvesteringene sett i et nasjonalt perspektiv på tvers av transportsektorene. Det er grunn til å anta at en ytterligere kollektivutbygging på strekningen, vil kunne være vel så klimavennlig som firefelts motorveg og at prioritering av god knutepunktutvikling i tillegg vil kunne legge mer til rette for at folk samlet sett endrer sine reisevaner i retning av å sykle og å gå fram til toget.

Fylkeskommunens satsing på god mobilitet har høy prioritet og investeringer i et høyhastighets bilvegnett vil kunne utfordre dette arbeidet.

Nye Veier fullfører fulldigitale utbyggingsprosesser i plan- og byggeprosessen og tar i bruk ny teknologi for å overvåke effektiviteten i prosjektets livsløp, og er i dialog med markedet om å utvikle dette videre, noe som er i tråd med fylkeskommunens målsettinger i pkt 5 b om kunnskap; smart infrastruktur. Nye Veiers mål om 99,95% oppetid på veinettet som de drifter er en målsetting som er positiv for fylkesveiene, da stenginger på riksvegnettet ofte gir behov for å benytte sideveinettet som omkjøringsruter. Omkjøringstrafikk på fylkesvegene gir økt belastning og slitasje på vårt vegnett, setter lokalsentra under press og øker faren for ulykker. Trøndelag fylkeskommune vektlegger nullvisjonen for drepte og hardt skadde i alle sine vegprosjekter.

Nye Veier har en planleggingshorisont på 20 år, noe som er 8 år lenger enn planperioden for Nasjonal Transportplan. Dette er positivt for fylkeskommunen, da det gir oss en forutsigbarhet med muligheter til å planlegge og bygge ut regionenes vegnett og samferdsel i fylket på en strategisk og

helhetlig måte. Det gir likevel en utfordring for prioriteringer for Nasjonal transportplan da strekninger som ikke ligger under Nye Veiers portefølje får en vesentlig kortere planleggingshorisont og det vanskeliggjør en sammenstilling mellom prosjekter som har ulike transportvirksomheter, både mellom riksveg og tversektorele prosjekter. Nye Veiers marginalvurderinger omkring ulike nivåer av rammeøkning og/eller kostnadsreduksjoner viser hva selskapet kan bygge ut innenfor gitte rammer. Det er beregnet at det er mulig med 35% kostnadsreduksjoner på utbygginger (ref. 2016-nivåer). Det forutsettes da at veiutforming baseres seg på samfunnsøkonomiske vurderinger og funksjonelle veinormaler. Likevel må innsparinger på riksveg ikke gå på bekostning av funksjonen på øvrig vegnett i regionen. Det har vært en erfaring i Trøndelag at diskusjoner om fjerning av kryss og lokale tilkoblinger mellom ny E6 og lokalsamfunnet for å spare penger i den enkelte prosjektstrekningen, har bidratt til lokal uro og misnøye.

Argumentasjonen fra Nye Veier har vært å øke samfunnsnyttens samt å oppnå en opp-prioritering av prosjektet i porteføljen. For fylkeskommunen som vegeier er det vesentlig at riksvegnettet knyttes til fylkesvegnettet på en måte som gjør at en både oppnår god betjening av lokalsamfunn, næringsliv gjennom hele regionen, og at utformingen og kostnadene på riksvegen f.eks. ikke medfører at uønsket (tung)trafikk på lokalvegnettet som skulle gått på riksvegen må kjøre lengre strekninger/omveier på fylkesvegnettet for å komme fram til viktige målpunkter.

Bompengeivået på de foreslåtte 18 strekningene er i gj.sn. 43% i dagens NTP, men Nye Veier vil redusere dette til 35%. Selskapet sier de har jobbet med en metodikk hvor bompengeopplegg skal søke å minimere trafikkavvisning som oppstår som følge av bompengeinnkreving. Fylkeskommunen er som vegeier av riksvegens sidevegnett positivt innstilt til at det jobbes med å redusere trafikkavvisning. Det er ikke ønskelig at trafikk som ikke har lokale målpunkt skal kjøre langt på fylkesvegnettet, når vi har et høykvalitets riksvegnett som løper parallelt. Dette vil være med på å redusere samfunnsnyttens og legitimiteten til riksvegprosjektene og gi en unødvendig og uønsket trafikkbelastning på lokalsamfunn. Samtidig må det være gode tilknytninger som gir godt grunnlag for bosettinger og vekst i lokalsamfunn og næringsliv. Nye Veier sier i sine analyser omkring om trafikkvolum og behov, at planlegging av infrastrukturen må vurdere framtidens transportbehov, men at samtidig styres den regionale befolkningsveksten også av hvor det investeres i infrastruktur. Fylkeskommunens Vegstrategi har som mål å oppnå en balansert utvikling, noe som baserer seg bl.a. på at hele regionen skal utvikles med utgangspunkt i de ressursene som finnes på de ulike stedene. Samferdselsløsningene er sentrale i så måte.

Avinor

Avinor har levert et kortfattet innspill om sine NTP-prioriteringer. Innspillet tar for seg tre forskjellige lufthavnprosjekter som det allerede er igangsatt utredninger for. Felles for de tre lufthavnene er at de alle ligger i Nord-Norge. På denne bakgrunn er det noe utfordrende å knytte bemerkninger til innspillet på bakgrunn av utfordringer og prioriterte tiltak i Trøndelag. For Trøndelag fylkeskommune er det også vanskelig å ha noen bestemt mening om prioriteringen mellom prosjektene. Generelt er Trøndelag tjent med et godt flytilbud i Nord-Norge. Gjennom økt mobilitet gjøres landsdelen mer tilgjengelig for tilreisende fra Midt-Norge, samtidig som Midt-Norge gjøres mer tilgjengelig for tilreisende nordfra. Med mange direkteruter til flere byer i Europa har dessuten Trondheim lufthavn, Værnes en viktig rolle som nav for de som bor nord i landet.

Det er flere viktige aspekter, sett i lys av strukturen til NTP 2022-2033, som ikke er berørt av Avinor. Som påpekt av departementet i oppfølgingen, mangler innspillet tverrsektorielle analyser, samtidig som det samfunnsøkonomiske tallmaterialet er begrenset. Dette er kunnskap som ville vært verdifull

inn i den videre prosessen. I sitt innspill om forslag til prioriteringer har Trøndelag fylkeskommune lagt stor vekt på kunnskapsbygging, som fremheves som en nødvendig forutsetning for å kunne ta de grepene som sikrer høyest måloppnåelse.

Videre nevner ikke Avinors innspill noe om et viktig tema som digitalisering. Trøndelag fylkeskommune mener at digitalisering er noe som i aller høyeste grad berører også luftfarten, og har derfor spilt inn – med relevans for alle transportformer – behovet for en statlig støtteordning for full utbygging av digital infrastruktur i hele landet. Rapporten fra Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur belyste hvilke muligheter digital teknologi kan gi, eksempelvis med hensyn til automatisering/autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer, klima og miljø, og trafiksikkerhet. Det vil på sikt være god samfunnsøkonomi å innta en fremoverlent holdning til digitalisering – også for Avinor.