

Sakskart til møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel

Tid: Onsdag 12. mai kl. 10:00-11:30

Sted: Videomøte TEAMS.

Kjøreplan

10:00-10:30 Behandling av sakskart (del I)

10:30-10:50 Møte med samferdselsdepartementet om porteføljestyring

10:50-11:30 Behandling av sakskart (del II)

Saksliste

15/2021 Godkjenning av protokoll	3
Forslag til vedtak.....	3
Saksredegjørelse	3
Vedlegg	3
16/2021 Aktuelle saker	4
Forslag til vedtak	4
Saksredegjørelse	4
Vedlegg	4
17/2021 Nasjonal Transportplan 2022-33 – posisjonsnotat om gods.....	5
Forslag til vedtak.....	5
Saksredegjørelse.....	5
Vedlegg	5
18/2021 Porteføljestyring.....	6
Forslag til vedtak.....	6
Saksredegjørelse	6
Vedlegg	6
19/2021 Kommunikasjonsaktiviteter InterCity.....	7
Forslag til vedtak.....	7
Saksredegjørelse	7
Vedlegg	8
20/2021 Omklassifisering av veinettet – konsekvenser for fylkeskommunene.....	9
Forslag til vedtak.....	9
Saksredegjørelse	9
Vedlegg	9
21/2021 Bruk av alternativt drivstoff på Østlandet	11
Forslag til vedtak.....	11
Saksredegjørelse	11
Vedlegg	11

15/2021 Godkjenning av protokoll

Forslag til vedtak

Protokoll fra møte i administrativ samferdselsgruppe 19. april 2021 godkjennes.

Saksredegjørelse

Møte ble gjennomført som et teams-møte. Protokollutkast vedlagt i separat vedlegg.

Vedlegg

Separat vedlegg: Utkast til protokoll fra møte 19. april 2021

16/2021 Aktuelle saker

Forsag til vedtak

Fagpolitisk utvalg tar informasjonen til orientering.

Saksredegjørelse

Utover behandling av konkrete saker brukes møtene i fagpolitisk utvalg til erfaringsutveksling og læring. Dette gir anledning til å løfte opp saker fylkeskommunene arbeider med og/eller har særlig fokus på.

I og med at det ikke er så lenge siden utvalget hadde sitt forrige møte (19. april) legges det ikke denne gangen opp til brede orienteringer fra fylkeskommunene. Det åpnes imidlertid for korte oppdateringer, dersom det er saker som kan være av felles interesse.

Sekretariatet gir en kort orientering om aktuelle saker som ikke omtales på det øvrige sakskartet:

- Status TEN-T høring
- Oppfølging arbeid med bærekraftig mobilitet

Vedlegg

Ingen vedlegg

17/2021 Nasjonal Transportplan 2022-33 – posisjonsnotat om gods

Forslag til vedtak

1. Fagpolitisk utvalg for samferdsel godkjenner framlagt posisjonspapir/budskap om gods med de endringer som ble spilt inn i møtet.
2. Utvalget ber om at posisjonsnotatet oversendes transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget.

Saksredegjørelse

På møte i fagpolitisk utvalg 19. april ble det gjort følgende vedtak:

1. Fagpolitisk utvalg tar informasjonen om komitehøringen på Stortinget til orientering.
2. Utvalget understreker at jernbane og InterCity fortsatt skal ha størst prioritet i NTP-arbeidet.
3. Det er i tillegg ønskelig at Østlandssamarbeidet fokuserer mer på godstransport (bane og havn/sjø) og at det nå utarbeides et felles posisjonspapir fra fylkeskommunene på Østlandet.
4. Forslaget i NTP 2022-33 om bruk av porteføljestyring kan få stor betydning for prioriteringer på samferdselssektoren. Utvalget ber om at porteføljestyring settes opp som tema på neste møte i fagpolitisk utvalg.

Når det gjelder oppfølgingen av vedtakets punkt 3 arbeider sekretariatet og NTP-gruppa nå med et felles posisjonsnotat som kan spilles inn ovenfor transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget. På møte i adm. samferdselsgruppe ble det understreket at notatet bør holdes på et overordnet nivå, slik at man får fram et tydelig hovedbudskap. Utkast til posisjonspapir ettersendes.

Når det gjelder oppfølging av vedtakspunkt 4 om porteføljestyring, så vises det til sak 18/2021 som drøftes rett etter dialogmøtet med Samferdselsdepartementet.

Vedlegg

Separate vedlegg: Posisjonsnotat ettersendes.

18/2021 Porteføljestyling

Forslag til vedtak

Saken legges fram uten innstilling.

Saksredegjørelse

Samferdselsdepartementet v/ statssekretærene Ingelin Noresjø og John-Ragnar Aarset gir i møtet en orientering om bakgrunnen for bruk av porteføljestyling på samferdselsområdet – og hvilken betydning dette vil ha for fylkeskommunene.

Utvalget drøfter i etterkant av dialogmøtet hvordan dette skal følges opp av Østlandssamarbeidet.

Saken legges fram uten innstilling.

Vedlegg

Ingen vedlegg

19/2021 Kommunikasjonsaktiviteter InterCity

Forslag til vedtak

Administrativ samferdselsgruppe tar informasjonen til orientering.

Saksredegjørelse

1: Spissing av IC-buskap

Det arbeides nå med å få følgende komitemerknad inn i komiteinnstillingen vedr. NTP 2022-33.

Forslag til flertallsmerknad

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og..... viser til at regjeringen Solberg i NTP 2022-33 ikke har fulgt opp Stortingets tidligere føringer om full utbygging av InterCity. Flertallet mener at ambisjonsnivået for InterCity må ligge fast med utbygging av dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss. Det er spesielt viktig at målet om kortere reisetid og flere togavganger skal gjelde både for indre og ytre InterCity. Flertallet ser det som viktig at det settes en sluttdato for full InterCity-utbyggingen på samtlige delstrekninger. For å finne gode løsninger og for å få ned investeringskostnadene på de ulike delstrekningene ser flertallet det som viktig at transportetatene forsterker samarbeidet med berørte fylkeskommuner og kommuner på Østlandet.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en plan for full InterCity-utbygging med oppdaterte investeringsestimater og med en ny tidslinje der det settes en sluttdato for ferdigstilling av de ulike delstrekningene.

.....

Etter at dette spissede budskapet ble oversendt til representanter fra Ap, Sp og FrP i transport- og kommunikasjonskomiteen mandag 3. mai, har sekretariatet mottatt følgende melding fra Oslo kommune v/byrådssekretær Morgen Nordskog:

Det er ok men

- 1. burde det ikke inkludere utbygging av ny tog tunnel i Oslo? Blir jo ikke effekt av IC om ikke KAO i Oslo forsterkes.*
- 2. burde det ikke stå at grunnen til full utbygging er for å få ned bilbruk og klimautslipp?*

Sekretariatet legger til grunn at dette følges opp i den videre dialog inn mot komiteen.



Østlandssamarbeidet

2: Andre kommunikasjonsaktiviteter

Sekretariatet gir på møtet en oppdatering om status knyttet til øvrige kommunikasjonsaktiviteter knyttet til IC.

Vedlegg

Kommunikasjonsaktiviteter InterCity, oppdatert pr. 5. mai.

20/2021 Omklassifisering av veinettet – konsekvenser for fylkeskommunene

Forslag til vedtak

Fagpolitisk utvalg tar informasjonen til orientering

Saksredegjørelse

Innlandet fylkeskommune har tatt initiativ til en felles diskusjon/drøfting av utfordringene som fylkeskommunene har ved omklassifisering av riksveger til fylkesveger. For fylkeskommunene blir konsekvensene stadig større ved at man ikke får kompensert økonomisk ved overtakelse av stadig flere km med ny veg.

Saken har vært drøftet ved flere anledninger i adm. samferdselsgruppe og det ble gitt en kort orientering om saken i forbindelse med sak 10/2021 på forrige møte i fagpolitisk utvalg.

En nærmere orientering om problemstillingene framgår av vedlagt drøftingsnotat.

Det er nå nedsatt en arbeidsgruppe/programkomite med representanter fra fylkeskommunene som jobber med denne saken, og det planlegges nå et webinar med tentativ dato 8. juni der problematikken skal tas opp i sin fulle bredde. Neste møte i programkomiteen er mandag 10. mai, der programmet for webinaret skal drøftes nærmere.

Sekretariatsleder vil på møtet gi en nærmer orientering om status

Vedlegg

Drøftingsnotat

Vedlegg: Drøftingsnotat

Kortere riksvegnett - lengre fylkesvegnett

Staten bygger ut riksvegnettet i Norge. Resultatet er blant annet redusert reisetid mellom byene, men det gir også flere kilometer fylkesveg, uten at det kompenseres. Hvilken strategi skal fylkeskommunene ha for overtakelse av riksveg, der samfunnets og våre interesser ivaretas på en hensiktsmessig og god måte?

Fra riksveg til fylkesveg - omklassifisering

Riksvegutbyggingene som pågår, og kommer iht. Nasjonal transportplan, er positive og bidrar til økt trafiksikkerhet og fremkommelighet på riksvegnettet gjennom landet. Samtidig fører utbyggingene med seg diskusjoner og avlastet riksveg forblir ikke i statens eie, men omklassifiseres til fylkesveg.

Statens strenge krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en vesentlig bidragsyter til at Statens vegvesen og Nye Veier AS bygger riksveg i nye traseer. Tidsbesparelse er et avgjørende kriterium for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Flere steder legges ny veg langt fra eksisterende riksveg og sentrumsområdene der folk bor, jobber og handler. Derfor vet vi at en stor del av trafikken fortsatt vil gå langs dagens riksveg (for eksempel viser trafikkberegningene at trafikken vil fordele seg 50/50 på ny og gammel E6 ved Lillehammer). Avlastet vegnett vil derfor både ha og få utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Omklassifiseringene som skjer, medfører flere km «nye» fylkesveg med tilhørende konstruksjoner, som blant annet bruer og tunneler. En del av dette vegnettet vil være beredskapsveg for riksvegnettet. Tilbudet for de gående og syklende for riksvegnettet går gjerne også langs dette «nye» fylkeskommunale vegnettet - fordi det er her folk bor og målpunktene finnes. Flere steder vil fylkeskommunene få parallelle veger.

Økte drift- og vedlikeholdskostnader for fylkeskommunene

Fra dag en får fylkeskommunene økte driftskostnader på det «nye fylkesvegnettet» og investeringsbehovene kommer på sikt. Veglengde har i løpet av de siste årene falt ut som kriterium for beregning av fylkeskommunenes inntekter, derfor følger det ikke midler med omklassifiseringen. Overføringene økte i forbindelse med at *øvrige riksveg* ble overført til fylkeskommunene i 2010, men vi har ikke oppfattet at denne ordningen brukes når enkeltstående riksveger blir omklassifisert til fylkesveg. Dette betyr at den økonomiske overføringen til fylkeskommunene må fordeles på et stadig lenger/større vegnett - det vil si et litt mindre kakestykke til hver av fylkeskommunene over tid, samtidig som utfordringene allerede er store for å opprettholde en standard som bidrar til å nå mål om et trafiksikkert og fremkommelig vegnett.

Hvordan skal vi håndtere utfordringene?

Det er utfordrende å vurdere hvordan fylkeskommunene skal håndtere omklassifisering av avlastet riksveg, der staten bygger ny veg, langt fra eksisterende trasé. Det kan synes nødvendig å løfte diskusjonen om hvilke kriterier som legges til grunn og hvordan kostnadene til avlastet veg (istandsetting før omklassifisering, drift og vedlikehold) inkluderes i de samfunnsøkonomiske analysene i forkant av trasevalg.

21/2021 Bruk av alternativt drivstoff på Østlandet

Forslag til vedtak

Fagpolitisk utvalg tar informasjonen til orientering.

Saksredegjørelse

Østlandssamarbeidet har vinteren 2021 i samarbeid med region Skåne fått utarbeidet oppdatert kjøretøystatistikk (fylkesfordelt) som viser utvikling i bruk elektriske biler (BEV), biogass og hydrogen. Materialet skiller mellom personbiler, varebiler, lastebiler og busser.

I tillegg til tall for fylkene på Østlandet, kan man også sammenligne utviklingen på Østlandet med andre regioner i Sverige, Danmark, Finland og Tyskland.

På møtet vil det bli gitt noen eksempler på hva materialet inneholder.

Sekretariatet er allerede i gang med utforming av budskap og produksjon av aktuelle nyhets saker og ønsker å trekke inn fylkeskommunenes kommunikasjonsavdelinger i dette arbeidet slik at fylkeskommunene på en best mulig kan nyttiggjøre seg materialet som nå foreligger.

Vedlegg

Ingen vedlegg til saken.