



Medlemsmøte Ring 4-samarbeidet 12. januar 2023

Fylkesråd Olav Skinnes

Ny NTP: Nasjonal transportplan 2025-2036

- Regjeringen har besluttet at neste NTP skal legges fram ett år tidligere enn ordinær rullering skulle tilsi. Ny NTP legges fram våren 2024.
- Regjeringen mener vi må ha en transportplan som er oppdatert og tilpasset Norges framtidige transportbehov.
- Det økonomiske handlingsrommet vil bli redusert framover. I tillegg kommer konsekvensene av hendelsene i verdensøkonomien.
- I lys av et strammere økonomisk handlingsrom vil det bli enda viktigere enn før å utnytte eksisterende infrastruktur og transporttilbud.

NTP 2025-2036 - medvirkning

- Framskyndingen av NTP-revisjonen med ett år fører til en enda mer konsentrert prosess enn for NTP 2022-2033.
- KS koordinerer dialogen mellom transportvirksomhetene og fylkeskommunene i utredningsfasen. Innspill også gjennom Østlandssamarbeidet.
- Det har vært avholdt administrative innspillsmøter høsten 2022 (de største byområdene, alle fylkeskommunene og de fem neste byområdene).
- Viken avholdt dialogmøte med kommunene 14. november 2022.
- Fylkeskommunene var invitert til innspillsmøte med de to ansvarlige statsrådene 12. desember. Det blir nye møter på politisk nivå høsten 2023.

NTP 2025-2036. Vikens innspill desember 2022

- I forkant av møtet med statsrådene i desember hadde fylkesrådet avgitt en sak med Vikens foreløpige innspill om utfordringsbildet for ny NTP.
- Saken tok utgangspunkt i den politiske saken fra 2020 som gjaldt grunnlaget for prioriteringer i NTP 2022-2033.
 - Er det noe som er endret siden sist?
 - Er det noe som er nytt siden sist?
 - Vil dette eventuelt påvirke Vikens prioriteringer?

Vikens foreløpige innspill desember 2022: Endringer og nye utfordringer/temaer

- Nasjonal transportplan må være en samlet plan for et helhetlig transportsystem.
- Statens virkemidler må være bedre koordinert.
- Forfallet på fylkesveinettet.
- Den økonomiske situasjonen for driften av kollektivtrafikken i en omstillingsperiode.
- Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging.
- Forutsigbare rammer for byområdene. Snarlig avklaring av byvekstavtaler for Nedre Glomma og Buskerudbyen.
- Ulykkessituasjonen for gående og syklende.
- Energisituasjonen for transportsektoren og konsekvenser for Norges klima- og miljømål.
- Statens rolle ved etablering av lade- og fyllinfrastruktur for næringstransporten, særlig i spredtbygde strøk.
- Forutsigbarhet i NTP-prosessen, med tidsplan for møter og høringer.

Vurderinger av store veiprosjekter før ny NTP

- I statsbudsjettet for 2023 er det ikke lagt opp til anleggsstart for nye, store veiprosjekter.
- Også forberedelsene for prosjektene er stoppet i påvente av ny NTP (unntak: Fellesprosjektet mellom jernbanen og E16 Stanghelle – Arna mellom Bergen og Voss som kom inn under behandlingen i Stortinget).
- På Statens veivesens prioriterte liste sto E134 Oslofjordforbindelsen på førsteplass. Heller ikke forberedelsene for dette prosjektet (som var klart til å fremmes for Stortinget) ble videreført.

Vurderinger av store veiprosjekter før ny NTP forts.

- Fram mot ny NTP skal Statens vegvesen og Nye Veier se om det er mulig å nedskalere prosjekter, bl.a. om flere strekninger kan utbedres framfor fullskala utbygging.
- Samferdselsdepartementet skal også vurdere veinormalene.
- Litt lavere standard med fartsgrense 90 eller 100 km/t i stedet for 110 km/t fører til mindre inngrep og lavere kostnader.
- Dette kommer trolig først på E18 Retvet – Vinterbro.

E134 Saggrenda - Elgsjø

- Et annet prosjekt der det vurderes å redusere standarden er E134 Saggrenda – Elgsjø mellom Kongsberg og Notodden.
- Strekningen over Meheia er en flaskehals særlig for tungtransporten vinterstid.
- Statens vegvesen utredet en rekke alternativer for bompengefinansiering med de samme bomsnittene som for naboprojektet E134 Damåsen – Saggrenda der innkrevingen startet i 2020.
- Fra høsten 2021 til sommeren 2022 ble det avholdt flere møter om bompengefinansiering uten at det ble oppnådd enighet mellom de berørte fylkeskommunene (to) og kommunene (tre).

E134 Saggrenda – Elgsjø forts.

- Etter oppfordring fra Statens vegvesen var det kontakt mellom kommunene og fylkeskommunene på politisk nivå.
- Det ble oppnådd enighet om et alternativ som har vært lagt fram for formannskapene i de tre kommunene.
- Forslaget bygger på to forutsetninger som ikke er i tråd med gjeldende retningslinjer: 20 års bompengerperiode og bruk av «omvendt timesregel» for fv. 2757 Gamle Kongsbergvei (for å redusere trafikklekkasjen).
- Forslaget er tatt opp med Samferdselsdepartementet. Vi har ennå ikke mottatt svar.

Høringer på ny NTP

- Med frister for transportvirksomhetene 22. januar (utredningsoppdraget) og 31. mars (prioriteringsoppdraget) regner vi med at Samferdselsdepartementets høringsfrister blir i løpet av våren/forsommeren.
- Dette innebærer svært kort tid til politisk behandling i Viken fylkeskommune. Viken fylkeskommune kommer til å avgi uttalelse både om utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget.
- Vi legger ikke opp til skriftlige innspillsrunder med bl.a. kommunene slik det ble gjort ved forrige revisjon av NTP.
- Viken legger opp til to nye møter med kommunene (Teams?).
- Det må forventes strengere og mer spissede prioriteringer enn ved gjeldende NTP. Følges opp gjennom politisk dialog til høsten.