

Samferdsels strategi og -organisering mot 2030 - Trøndelag fylkeskommune

Sammendrag

Visjon: «Ett tilgjengelig Trøndelag»

Hovedstrategi:

«Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon»,
forklart som: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe».
Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser.

Hovedelementer:

- ✓ «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte.
Fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss.
- ✓ «Metro» («minimetro») i og rundt byene, mange og ofte.
Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene.
- ✓ «Taxi» i distriktet, på bestilling.
Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.

Forutsetninger:

- ✓ «Veier». Transportbærere.
- ✓ «Nett». Tilgangen til markedsplassen.
- ✓ «Portal». Transporttilbudenes markedsplasse.
- ✓ «Kryss». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

Hovedmål: «Trøndelagspakke 1»

«Trøndelagspakke 1» er en omforent samling av samferdselsbehov, for både godstransport og persontransport som ett samlet Trøndelag enes om å søke realisert i strategiperioden. Deler av «pakken» vil kunne realiseres regionalt mens elementer i «pakken» vil ha behov for statlige vedtak og /eller finansiering, og forutsetter derfor en avtale med Staten for å kunne realiseres.

1. Bakgrunn:

Arbeidsutvalget for Fellesnemda for Trøndelag fylkeskommune (AU) vedtok i sak 20/16 følgende:

«Prosjektleder for sammenslåingen legger frem sak for Fellesnemda i april 2017 vedr. fremtidig strategi og organisering for hele samferdselsområdet, som inkluderer både innspill fra den interne prosessen i fylkesadministrasjonene, AtBs innspill, samt Statens vegvesens eventuelle innspill til strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag».

Etter vedtaket har fylkesadministrasjonene gjennomført en felles intern prosess, der samtlige ansatte på samferdselsområdet og de tillitsvalgte har bidratt.

Parallelt med den interne prosessen har Statens vegvesen og AtB gjennomført sine interne prosesser, for å utforme innspill til strategi og organisering av samferdselsområdet.

Prosjektleder mottok innspill fra begge parter innen fristen som var satt.

2. Henvisninger:

Målsetningene for sammenslåingen av Trøndelag:

Fylkestingene i begge trøndelagsfylkene har skissert følgende hovedmål for sammenslåingen:

- En region med livskraft, bærekraft og konkurransekraft.
- Etablere et nytt fylke og ny folkevalgt region, hvor fylkesnivåets ressurser og innsats kan organiseres på en mer helhetlig måte for å fremme Trøndelags samfunns- og næringsmessige utvikling.
- Gi bedre muligheter til å sikre en balansert utvikling i Trøndelag, til å fremme Trøndelag som en attraktiv region, og gjøre regionen bedre i stand til å ta på seg nye oppgaver.
- Gi Trøndelag tyngde på den nasjonale arena, for å sikre regionen en rettmessig andel av statlige ressurser, etableringer, prosjekter osv.
- Sikre og videreutvikle kvalitet i regionens tjenester til innbyggerne.

Målsetningene er søkt ivare tatt gjennom Prosjektleders anbefalte strategi og organisering.

Fylkesplanprosessen

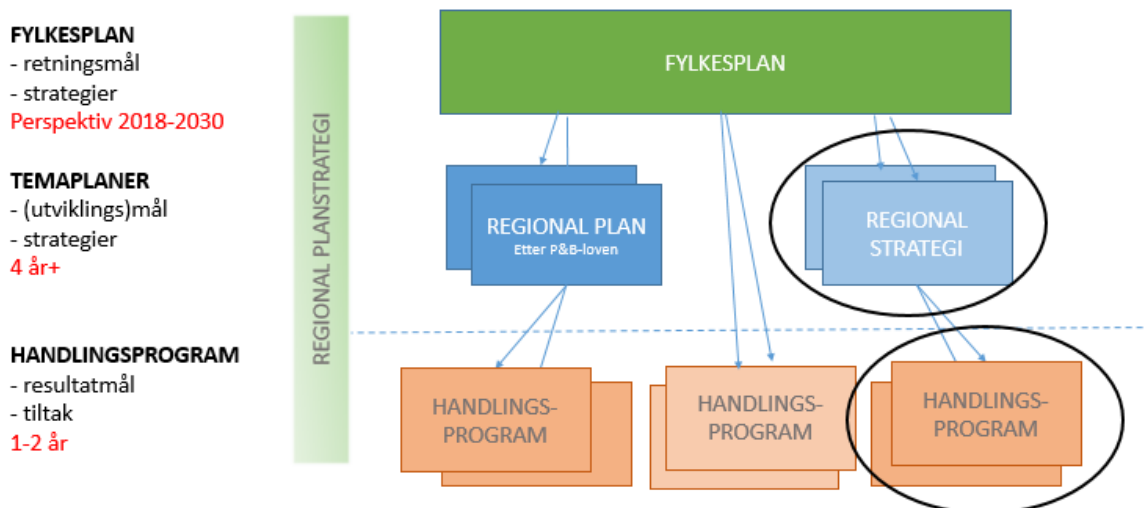
Fylkesplan for Trøndelag (2018 – 2030), som er under utarbeidelse, skal bidra til å gi strategisk retning for et samlet Trøndelag. I fylkesplanarbeidet er det pekt ut tre temaområder:

1. Bolyst og livskvalitet
2. Kompetanse, verdiskaping og naturressurser
3. Senterstrukturer og kommunikasjoner

Samferdselsstrategien er en regional strategi som setter utviklingsmål og strategier for de kommende 13 år. Den tar tak i utfordringer innenfor alle tre temaområder i fylkesplanen, men vil særlig peke på gode, framtidige løsninger innenfor området «Senterstruktur og

kommunikasjoner». Det skal utarbeides et handlingsprogram til samferdselsstrategien. Dette gjør vi i nær dialog med kommunene og regionale samarbeidspartnere. Samferdselsstrategien og handlingsprogrammet har følgende plass i det regionale plansystemet:

Strukturen i det regionale plansystemet



Vedtatt samferdselsstrategi vil bli integrert i den kommende fylkesplanprosessen.

SAMS vegadministrasjon som ressurs for Trøndelag fylkeskommune

SAMS vegadministrasjon er hjemlet i Veglovens §10 og i Samferdselsdepartementets instruks av 15.3.2011, og beskrevet på www.vegvesen.no.

Utdrag fra beskrivelsen av sams vegadministrasjon på www.vegvesen.no:

Vi har i lang tid hatt en ordning med at staten har ansvar for å stille med sams (felles) vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg. Stortinget vedtok i 2009 at ordningen skulle fortsette.

Ordningen med sams vegadministrasjon innebærer at staten og fylkeskommunene bruker samme vegadministrasjon på regionalt nivå til å utføre henholdsvis riks- og fylkesvegoppgaver. Staten og fylkeskommunene bestemmer hvilke oppgaver som skal gjøres, knyttet til henholdsvis riks- og fylkesveg.

Ansvar er lagt til Statens vegvesen, jmfør punkt 2 i Samferdselsdepartementets instruks av 15.3.2011. Der heter det blant annet: «Statens vegvesen har ansvar for en kompetent og effektiv felles vegadministrasjon i samsvar med vegloven § 10».

Vegdirektøren som leder av Statens vegvesen og regionvegsjefen har ansvar for at sams vegadministrasjon er organisert og har kompetanse og systemer/ verktøyer, som effektivt kan løse de oppgaver (utredninger, tiltak, mm) som staten og fylkeskommunene har behov for/beslutter.

Rollene til fylkeskommunen og sams vegadministrasjon - hørende under fylkeskommunen i fylkesvegsaker - kan grovt beskrives slik:

Fylkeskommunen er vegmyndighet og vegeier for fylkesvegnettet i sitt fylke og beslutter strategier og overordnede planer, handlingsprogrammer og årlige budsjetter for fylkesvegnettet. Fylkeskommunen bestemmer blant annet hvordan fylkesvegnettet skal bygges ut, driftes, ivaretas beredskapsmessig, vedlikeholdes og forvaltes, alt innenfor gjeldende lover, forskrifter og andre nasjonale bestemmelser. Fylkeskommunen har også ansvar for at fylkesvegnettet inngår i fylkeskommunens arbeid med regional utvikling, og at næringslivet og andre trafikantgrupper tilbys en så sikker, effektiv, forutsigbar og bærekraftig transport på fylkesveg som mulig.

Regionvegsjefen hører under fylkeskommunen i fylkesvegsaker og har ansvar for at oppgavene blir utført som fastsatt i avtaler eller annen styringsform, fullmakter, styringsdialoger o.l. med den enkelte fylkeskommune, jfr Veglova § 10.

Fylkesvegferjesamband:

«Fylkeskommunenes myndighet og oppgaver knyttet til fylkesvegferjesamband følger av bestemmelser i yrkestransportloven og ikke av bestemmelsene i vegloven. Formelt og reelt er derfor ikke dette oppgaver etter vegloven som regionvegsjefen – hørende under fylkeskommunen - er forutsatt å utføre for fylkeskommunene».

Fylkeskommunens system for styring av fylkesvegområdet

Fylkeskommunen er etter vegloven vegstyremakt for fylkesveg. De er også eier av veggrunn og veg-innretninger og fast utstyr m.m. som hører til fylkesveg.

Som vegstyremakt og vegeier har fylkeskommunen ansvar for et kvalitativt godt og effektivt styringssystem for fylkesvegoppgaver. Styringssystemet skal være innrettet slik at den sams vegadministrasjonen utnyttes effektivt, jmfør Prop. 1 S (2009–2010), side 71 andre spalte.

Dekning av utgifter til sams vegadministrasjon

Utgifter til sams vegadministrasjon både på riks- og fylkesveg, jmfør vegloven § 19, dekkes slik:

- Utgifter knyttet til overordnet ledelse og planlegging, samt vegadministrasjonens arbeid med drifts-, vedlikeholds- og forvaltningsoppgaver og beredskap, budsjetteres og dekkes innenfor Statens vegvesens budsjett, post 23 (Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn, mm.)
- Utgifter ved planlegging, prosjektering og byggherreoppfølging av investeringstiltak budsjetteres og dekkes av investeringsmidler på henholdsvis statens investeringsbudsjett for riksveg og fylkeskommunenes investeringsbudsjett for fylkesveg. Dette gjøres likt for riks- og fylkesveg. Fylkeskommunens midler til å dekke utgiften inngår i rammetilskuddet.

(Ref. vegvesen.no).

Eksterne innspill

AtBs innspill til strategi:

AtB har med sitt 165 siders «Forslag til strategi for kollektivtrafikken» gitt en svært omfattende og godt bidrag til prosessen med utvikling av en fremtidig strategi innenfor samferdselsområdet i Trøndelag.

Innspillet er utformet med bistand fra noen av Trøndelags fremste eksperter på området og de har i tillegg hentet lærdom fra tilsvarende prosesser i andre byer. Innspillet er dermed svært grundig og det representerer en bro mellom vurderingene i denne prosessen og tilsvarende vurderinger tidligere og i andre sammenlignbare regioner.

AtB anbefaler følgende seks “utvalgte viktige tiltak frem mot 2035”:

1. Utvikle et kollektivnettverk både for by og region som er tilpasset de ulike områdene, blant annet ved å forsterke og utvide region- og stamlinjer med tog og buss
2. Utvikle bybusstilbud i større regionale sentra og lokalbusstilbud utenfor de største tettstedene
3. Innføring av mer fleksible kollektivtilbud, eksempelvis bestillingstransport
4. Etablere flere og bedre holdeplasser, knutepunkter, omstigningspunkter, innfartsparkeringer og kollektivfelt
5. Utvikle enklere og mer integrerte informasjons- og billetteringssystemer
6. Økt fortetting og bruk av kollektivløsninger samt restriksjoner på bilbruk i byområder

AtBs innspill til organisering er samlet i en setning: “Det vil være en forutsetning at planlegging og administrasjon av kollektivtrafikken er samlet i én organisasjon».

AtBs innspill er vedlagt saken, da den er for omfattende å gjennomgå i saken.

Prosjektleders drøfting av innspillet:

Prosjektleders generelle inntrykk av innspillet er at det på en oversiktlig og god måte beskriver både dagens situasjon, utviklingstrekk og ulike mulige fremtidsscenarioer. Prosjektleder er grunnleggende enige i de vurderinger som fremgår av rapporten, og Prosjektleders anbefalinger knyttet til kollektivtrafikken i denne saken følger derfor i all hovedsak også vurderingene i innspillet.

Det er likevel viktig å ta hensyn til at innspillet er utformet med fokus på og basert på AtBs rolle innenfor kollektivtrafikken.

For Prosjektleder er det i den sammenheng viktig å påpeke at, selv om kollektivtrafikken er det største og viktigste ansvarsområdet innenfor transport, så har Trøndelag fylkeskommune et større ansvarsområde enn det AtB dekker. Det er viktig at de andre transportområdene ikke drukner ift. Kollektivtrafikken, og det er en viktig oppgave for Trøndelag fylkeskommune å sikre en god integrasjon mellom kollektivområdet og de øvrige transportområdene.

AtB har for øvrig bidratt positivt til dette ved også å omtale områder de ikke har ansvar for i sitt innspillsdokument.

Av AtBs seks "utvalgte viktige tiltak frem mot 2035" er 1 – 4 inkludert i Prosjektleders anbefalte strategi. I forhold til tiltak 3 går anbefalingen lengre enn AtBs innspill, gjennom å i større grad gi bilen en rolle.

AtBs innspill er mer detaljert enn det Prosjektleder anser det som hensiktsmessig å søke å få vedtatt på dette tidspunkt. Forslag 5 knyttet til "enklere og mer integrerte informasjons- og billetteringssystemer" er et eksempel på dette. Funksjonen kan sies ivaretatt i anbefalingen, gjennom å anbefale etablering av en portal for mobilitet. Samtidig er anbefalingen på et for overodnet nivå til å si om dette er dekkende for AtBs innspill.

Detaljene i dette vil Fellesnemda få forelagt seg i konkrete saker fremover, og Prosjektleder har i den overordnede strategien derfor kun søkt å peke ut en retning for dette, mot «*Trøndelag fylkeskommune skal etablere en «portal» for mobilitet for hele Trøndelag, som er lett å finne og lett å bruke*».

Forslag nr. 6 er krevende. Intensjonen er god, og forslaget fornuftig, men løsningen baseres på tiltak som ligger utenfor Trøndelag fylkeskommunes myndighetsområde alene. Løsningene vil måtte utformes i samarbeid med kommunene og staten. Anbefalingen fra Prosjektleder beskriver hva Trøndelag fylkeskommune kan tilby i et slikt samarbeid. De tiltakene AtB ønsker vil i stor grad måtte være kommunens forpliktelser i et slikt samarbeid. Prosjektleder ser det ikke som hensiktsmessig å anbefale at det vedtas en strategi som forutsetter kommunale forpliktelser uten å ha drøftet disse med kommunene på forhånd. Forslaget er derfor utelatt i Prosjektleders anbefaling.

Vedrørende tidsperspektivet på strategien peker AtB mot 2035 som perspektiv. Prosjektleder anbefaler i stedet 2030 som perspektiv. Argumentasjonen for dette fremgår av eget punkt.

Det fremgår ikke av AtBs innspill hvorfor det må være en forutsetning at planlegging og administrasjon av kollektivtrafikken i en organisasjon. Prosjektleder er enig i det kan være hensiktsmessig, og forstår at det er ønskelig for AtB, forutsatt at ansvaret legges til AtB.

Men dette forutsetter at én organisasjon har kompetanse og kapasitet til å ivareta alle oppgaver. Og det kan ikke være en absolutt forutsetning fra 1. januar 2018.

Prosjektleder er enig med AtB i at det sannsynligvis er mest effektivt å samle ansvar for planlegging og administrasjon av kollektivtrafikken i en organisasjon. Samtidig kan dette være avhengig av definisjonen av kollektivtrafikken.

Hvis man med kollektivtrafikken kun mener busstilbudet i by og region, fremstår det som rasjonelt å samle ansvaret for dette. Dersom det også inkluderer skoleskyss, er ikke svaret så klart. Fylkesrevisjonen i Sør-Trøndelag har akkurat skrevet en revisjonsrapport som viser at det er store forskjeller i fylkeskommunenes kostnad pr. tur for tilrettelagt skoleskyss, mellom Sør- og Nord-Trøndelag. Pris pr. tur er langt billigere i Nord-Trøndelag enn i Sør-Trøndelag.

Dette er forhold som bør avklares før det vurderes om AtB skal gis ansvar for all tilrettelagt skoleskyss fra nyttår 2018.

Mens AtB i Sør-Trøndelag ikke har lyktes med bestillingstransport, har man i Nord-Trøndelag i regi av fylkesadministrasjonen, lyktes svært godt med dette. Trøndelag fylkeskommune bør ha som ambisjon å søke å utvide ordningen til å gjelde hele Trøndelag.

I den forbindelse er det unaturlig å overføre ansvaret for dette til AtB fra første dag av,

for å samle alt ansvar i en organisasjon, uten å vurdere om denne organisasjonen er mest kompetent til å utføre oppgaven.

Prosjektleder er enig med AtB i at det bør være et mål å samle sammenfallende oppgaver i en organisasjon. Samtidig vil det være grensesnitt mellom AtB og fylkesadministrasjonen uansett hvor grensen for ansvarsområdene trekkes. Av den grunn bør hensiktsmessighet veie tyngre enn prinsipper i dette spørsmålet.

AtBs innspill for øvrig er vedlagt denne saken.

Statens vegvesens innspill til strategi og organisering:

Statens vegvesens innspill er basert på den administrative strategien om «å ta med det beste fra begge» i sammenslåingen av dagens fylkeskommuner, samt på en videreføring av dagens løsninger og organisering innenfor SAMS-vegadministrasjon (SAMS).

Statens vegvesens definerer i innspillet følgende formål med innspillet:

«Legge rammene for en framtidsrettet vegavdeling for et samlet Trøndelag. Avdelingen skal ivareta riks- og fylkesvegnettet og utviklingen av dette, og samtidig fremstå som ensartet, fleksibel og effektiv overfor publikum, fylkeskommunen, primærkommunene, statlige myndigheter og våre egne ledere og medarbeidere».

Statens vegvesens innspill til strategi og organisering av samferdselsområdet er samlet i

følgende åtte forslag (her i forkortet form):

1. Avtale mellom Statens vegvesen og nye Trøndelag fylkeskommune.
2. Innspill til budsjett- og langtidsplanprosesser.

3. Overordna styring gjennom kontaktmøter.
4. Bestilling/definisjon av prosjekter.
5. Prosjektstyring gjennom prosjektansvarlige.
6. Standardiserte rapporteringsrutiner.
7. Ressurser og kompetanse
8. Etablering av en felles fylkesveistrategi for Trøndelag.

Statens vegvesens innspill er vedlagt saken.

Prosjektleders drøfting av innspillet:

Prosjektleder mener Statens vegvesens åtte forslag i hovedsak er gode forslag, som på en fornuftig måte søker å forene det beste fra begge dagens fylkeskommuner, i tråd med ambisjonen for fylkessammenslåingen.

Prosjektleder anbefaler at forslagene fra SVV tas med som innspill til rutinene som etableres fra 01.01.2018, og at partene i tråd med innspillet «nedsetter en kontaktgruppe som får i oppgave å konkretisere og se på tiltak som skal utvikle samarbeid og samhandling mellom de to organisasjonene.

Innspillet til Statens vegvesen er konsentrert rundt hvilke ressurser Statens vegvesen stiller til rådighet for fylkeskommunen gjennom SAMS og deres anbefaling av hvordan samarbeidet mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune bør innrettes.

Ved å være avgrenset av SAMS beskriver det bla. ikke muligheten for Trøndelag fylkeskommune for å utnytte kompetansen til Vegdirektoratets ITS-seksjon, som er lokalisert i Trondheim og er landets fremste miljø innenfor intelligente transportsystemer.

Trøndelag fylkeskommune vil fra sammenslåingen av ha noen utfordringer innenfor veiområdet som det i dag ikke er funnet løsning på, og noen muligheter som det ikke er vurdert potensialet av. Eksempler på dette er:

- Det samlede etterslepet på veiområdet vil utgjøre ca. 4 mrd. kr, og beløpet er voksende.
- Økt ekstremvær øker kostnadene og gjør veivedlikeholdet med uforutsigbart.
- Det foregår omfattende utvikling av metoder og teknologi innenfor veiområdet, nasjonalt og internasjonalt, bla. i form av autonome kjøretøy og kommunikasjon mellom infrastruktur og bil.
- Det forventes en enorm vekst i godstrafikken i årene som kommer, som vil medføre økt belastning av fylkesveiene og økt behov for trafikksikkerhetstiltak.
- Nye Veier AS har ambisjoner om å utfordre gjeldende metoder og rammer for bygging, drift- og vedlikehold av vei i Norge.
- Statens vegvesen har biler og mannskap for å skanne alle fylkesveiene. Bilene er kostbare og gjennomføring tidkrevende. Kapasiteten er derfor kun én

skanning årlig. Det er utviklet teknologi som gjør det mulig å gjøre samme dokumentasjon med et digitalt kamera og en app. Ved å plassere et digitale kamera i bussene som uansett kjører på fylkesveiene kan fylkeskommunen få tilgang til data for fylkesveiene, med den frekvensen man ønsker, uten bruk av spesielle kjøretøy.

Dette er spørsmål og muligheter som Trøndelag fylkeskommune må vurdere strategisk risiko og potensial for, og hvordan fylkeskommunen skal forholde seg til. Det blir derfor viktig for Trøndelag fylkeskommune å sikre seg tilgang til strategisk kompetanse som støtte til utviklingen av veieierrollen.

Statens vegvesens innspill inneholder ingen vurdering av utviklingstrekk eller beskrivelse av strategiske muligheter, utfordringer eller løsninger. SAMS er en veiadministrasjons-ordning. Det har dermed kanskje aldri vært ment å være noen strategisk ressurs. Men Trøndelag fylkeskommune vil ha behov for strategisk kompetanse for å finne riktig løsning på sikt for utfordringene og mulighetene innenfor veiområdet.

Innspillets pkt. 7 omhandler Statens vegvesens innspill til kompetanse. Det sier følgende om strategisk kompetanse:

«Statens vegvesen er av den oppfatning at rådgivende og strategiske ressurser bør være i samme organisasjon som utførende enhet (byggherren). Det vil være ugunstig å dele opp miljøet. Det anbefales derfor å holde kompetanse og erfaring samlet, som i dag. Tilstrekkelig kompetanse hos fylkeskommunen oppnås da ved forsterket kommunikasjon mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen. Vi ser ikke behov for at fylkeskommunen trenger å ha omfattende vegfaglig kompetanse for å ivareta veieierrollen, men kanskje ha kompetanse på offentlige prosesser, samfunnsplanlegging, økonomi, jus mm».

Prosjektleder mener Trøndelag fylkeskommune vil ha behov for å styrke strategisk kompetanse innenfor veieierrollen. I henhold til Statens vegvesen bør dette skje innenfor Statens vegvesen, for å holde kompetanse og erfaring samlet.

Prosjektleder mener dette strider imot intensjonene i Odelstingsproposisjonen nr. 68 (2008-2009), «Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen».

Den sier i § 5.2.11: «Regjeringen vil i kommuneproposisjonen komme nærmere tilbake til innholdet i felles vegadministrasjon og kostnadene knyttet til denne. Den samlede økte satsingen på veg utløser et økt behov for å styrke også administrative funksjoner. En slik vekst bør først og fremst kanaliseres til fylkeskommunene. Dette må følges opp i de årlige budsjettene».

«Videre vekst i planleggingsressurser bør i stor grad legges til fylkeskommunene for å sikre at effekten av samordnet regional planlegging blir ivaretatt på en god måte».

Prosjektleder mener Odelstingsproposisjonen underbygger at oppbygging av strategisk kompetanse bør utvikles innenfor fylkeskommunen og ikke innenfor Statens vegvesen.

Det er en utfordring at det er ubalanse mellom ansvar og myndighet i dagens organisering. Dette synliggjøres av Regjeringsadvokatens vurdering som fremgår av § 5.2.12 i samme Odelstingsproposisjon, der det står:

«Ansettelsesforholdet er imidlertid ikke avgjørende for hvem en person skal anses for å være i tjeneste hos. Det at oppgavene utføres på vegne av fylkeskommunen, og at det er fylkeskommunen som har instruksjonsrett ved utførelsen av disse oppgavene, er et moment som taler for at personalet ved regionvegkontoret skal anses for å være i fylkeskommunens tjeneste ved utføring av oppgaver for fylkeskommunen.»

«Regjeringsadvokaten heller derfor i retning av at det må legges mest vekt på at fylkeskommunene har ansvaret for fylkesvegnettet, og at dette ansvaret også naturlig omfatter ansvaret for feil som blir gjort ved utføringen av oppgaver knyttet til fylkesvegnettet.»

Fylkeskommunene har dermed alt ansvar for oppgaver som utføres på fylkesvei, selv om dette utføres av ansatte i Statens vegvesen, som fylkeskommunen ikke har arbeidsgivers myndighet over. Regjeringsadvokaten argumenterer for dette ut i fra at fylkeskommunene har «instruksjonsrett ved utførelsen av oppgavene». Instruksjonsretten er dermed beviset på fylkeskommunenes udiskutable myndighet på veiområdet. Instruksjonsretten blir dermed også nøkkelen til balanse mellom ansvar og myndighet.

For at instruksjonsretten skal være av verdi må fylkeskommunen være i posisjon til og kompetent til å benytte instruksjonsretten. Trøndelag fylkeskommune må i den sammenheng bygge opp bestillerkompetanse og kompetanse innen prosjektstyring.

Prosjektleder konkluderer med at det gjennom en utvikling av samarbeidet mellom Trøndelag Fylkeskommune og Statens vegvesen/SAMS vegadministrasjon, er et klart potensial for å utvikle rutiner og løsninger for god forvaltning av fylkesveinettet.

Prosjektleder konkluderer videre med at det er behov for å bygge opp strategisk kompetanse, bestillerkompetanse og kompetanse i prosjektstyring for å kunne ivareta instruksjonsretten overfor utførelsen av oppgavene knyttet til fylkesvei.

Denne kompetansen mener prosjektleder i henhold til Odelstingsproposisjon nr. 68 (2008-2009) må utvikles innenfor Trøndelag fylkeskommune og ikke i Statens vegvesen.

Til slutt må Trøndelag fylkeskommune i avtalene med Statens vegvesen, og evt. andre leverandører sikres en posisjon til å utøve instruksjonsretten.

Prosjektleders anbefalte strategi for samferdselsområdet mot 2030

Visjon:

Oppdraget fra AU inkluderer kun en «fremtidig strategi og organisering». Strategi

betyr ifølge Wikipedia «*lederens plan eller angrepsmåte for å nå et mål*». Det å anbefale en strategi uten å vite målet er dermed vanskelig.

Fylkesadministrasjonenes interne prosess startet derfor med å drøfte behovet for et overordnet mål eller en visjon for samferdsel i Trøndelag. Ett forslag som raskt ble foreslått fikk umiddelbart full oppslutning, «Ett tilgjengelig Trøndelag».

Prosjektleders anbefalte visjon for samferdselsområdet i Trøndelag fylkeskommune:

«Ett tilgjengelig Trøndelag».

Drøfting:

- ✓ «Ett» fordi Trøndelag skal samles til en region og må da ha ett felles samferdselstilbud.
For å kunne gi en opplevelse av tilgjengelighet i hele Trøndelag er det nødvendig å bryte ned grensene mellom ulike kundegrupper, transporttilbud og reisemotiv.
- ✓ «Tilgjengelig» fordi tilgjengelig kan inkludere veier, biler, busser, baner, båter og fly, men samtidig også digital kommunikasjon, mobiltelefoni, app'er, billettsystemer, universell utforming og enkelhet. Tilgjengelig kan inkludere mer enn tradisjonell samferdsel og ekskluderer ingen tilbud. Tilgjengelighet er dessuten sjelden noe man har alene. Tilgjengelighet kan deles.
Fylkeskommunens rolle er tett knyttet til å tilrettelegge for reiser som deles. Det gir best ressursutnyttelse, minst arealbruk, minst klimagassutslipp og laveste samfunnskostnad pr. reise.
Tilgjengelighet er et relativt løfte, som man aldri vil kunne oppfylle, fordi det alltid kan bli bedre. Men ved at det er et løfte eller en ambisjon som kan være felles, som det kan iverksettes tiltak for umiddelbart men som alltid vil kunne forbedres, synes Prosjektleder det er en god ledestjerne. Det ledet administrasjonen på en god måte mot forslaget til samferdselsstrategi.
Dersom visjonen kun benyttes i tilknytning til samferdselsområdet ser ikke Prosjektleder at det utgjør en trussel eller en forstyrrelse for visjonsprosessen for Trøndelag.

I sitt innspill har AtB foreslått følgende visjon: «*Et kollektivtilbud for alle - og som knytter Trøndelag sammen!*»

AtBs forslag har noen av de samme elementene i seg som administrasjonens forslag, ved å være for alle, og inkludere Trøndelag. Men Trøndelag fylkeskommune har et større ansvarsområdet enn kun kollektivtrafikk, og strategien skal vise vei for hele samferdselsområdet. Dessuten er det ikke sikkert at det er riktig å ha et kollektivtilbud for alle. Dagens Sør-Trøndelag søker i dag å dekke alle transportbehov med buss. I enkelte sammenhenger kan det kanskje være mer hensiktsmessig å dekke behovet med et mindre, mer fleksibelt kjøretøy eller med individuell transport, som bestillingstransporten i dagens Nord-Trøndelag.

Prosjektleder mener derfor visjonen ikke bør begrenses til å omhandle kollektivtrafikken.

Anbefalt tidsperspektiv for strategien:

Prosjektleder anbefaler at Fellesnemda vedtar en samferdselsstrategi

«Mot 2030».

Drøfting:

De anbudskontraktene som inngås nå strekker seg mot 2030. De skal videreføres av nye anbudsperioder etter dette. Det er umulig å spå hvor utviklingen har tatt oss om ti år, og hvilke muligheter vi da har. Men vi bør likevel vurdere hva vi i dag tror er ønsket utvikling på lengre sikt, for å søke å unngå at avslutningen av de kommende kontrakter i ettertid viser seg å være uhensiktsmessige for videreføringen. Perspektivet bør derfor være til minst 2030.

En svært viktig milepæl innenfor samferdsel er nasjonal transportplan (NTP). Kommende NTP som skal behandles i løpet av sommeren skal for første gang gjelde i 12 år, fra 2017 til 2029. Dette er et sterkt argument for å begrense tidsperspektivet i strategien til 2030.

AtB anbefaler i sitt innspill et tidsperspektiv til 2035. Statens vegvesen har ingen vurdering av tidsperspektiv i sitt innspill.

Prosjektleder anbefaler et tidsperspektivet «Mot 2030» for å tilpasse strategien til utløpet for de kommende anbudskontraktene og til utløpet for den kommende NTP-perioden.

Dette åpner samtidig for at tidsskillet for neste generasjon samferdselsløsninger i Trøndelag kan komme samtidig med jubileet for et annet viktig tidsskille i Trøndelags historie i 2030.

Overordnet strategi:

Prosjektleders anbefalte overordnede strategi for samferdselsområdet:

«Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon»,

forklart som: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe».

Mobilitet kan forklares med evne til å utnytte tilgjengelige transporttilbud.

Digital kommunikasjon er viktig for evnen til å kunne kjenne til og til å utnytte tilgjengelige transporttilbud, samt at det kan innebære tekniske muligheter til å unngå å måtte reise.

Drøfting:

For å kunne realisere visjonen om ett tilgjengelig Trøndelag må det finnes transporttilbud og de må oppleves som tilgjengelige. Mobilitet forklares med «evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud». Innholdet i mobilitet er fysiske transporttilbud, rutetilbud som gjør tilbudene fysisk tilgjengelig samt tekniske informasjonsløsninger som gir informasjon om hvor og hvordan tilbudene kan benyttes.

Det er krevende å skulle tilby en akseptabel tilgjengelighet til nesten 450.000 innbyggere fordelt på en region på over 40.000 km². Med svært variert bosetning er det dessuten lite hensiktsmessig å tilby en lik tilgjengelighet i hele fylket.

For å ha en ressurseffektiv løsning må transporttilbudene tilpasses behovene og det må søkes å utnytte transportkapasiteten i de transporttilbudene som eksisterer. Det første oppnås enten gjennom bruk av reisehistorikk eller gjennom ordninger med forhåndsbestillinger. Det andre oppnås gjennom god informasjon om tilgjengelige offentlige transporttilbud og gjennom å utvikle løsninger for samkjøring.

Delstrategi 1: «Mobilitet»

Prosjektleders anbefalte strategi for mobilitet:

«Trøndelag fylkeskommune skal i samarbeid med staten og regionale partnere tilrettelegge et transporttilbud i fylket basert på tre hovedelementer og fire forutsetninger:

Hovedelementene:

Element 1: «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte.

Fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss.

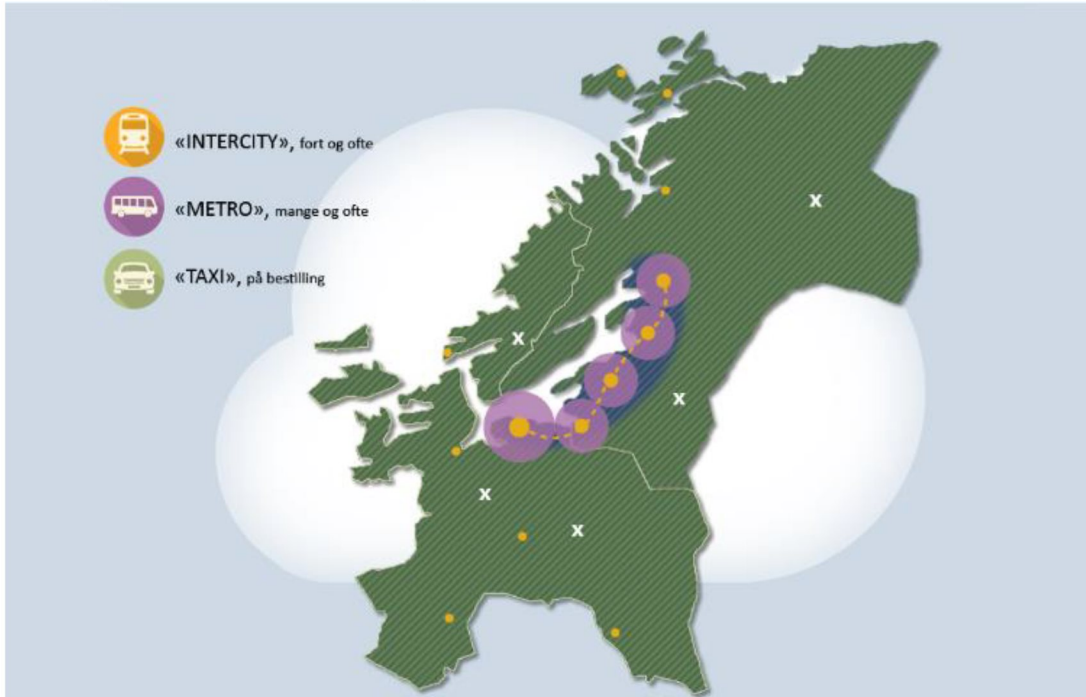
Element 2: «Metro» i og rundt byene, mange og ofte.

Med buss og bane i Trondheim, og buss i de andre byene, supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim og «minimetro» i de øvrige byene.

Element 3: «Taxi» i distriktet, fleksibelt og på bestilling.

Med buss, bil eller båt, supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. Fokus på kapasitetsutnyttelse. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi, bestillingstransport, samkjørings- og bildelingsløsninger.

Løsningen kan illustreres ved figuren under:



Det vil i tillegg være rutetilbud med tog, buss eller båt mellom mindre byer/regionsentera, (merket med gule prikker på kartet) og «metro»-systemene, basert på dagens rutetilbud. Utviklingen av disse vil bli avklart ifm. mandatsprosessen for regionanbud 2021.

Forutsetningene:

Forutsetning 1: «Nett». Tilgangen til markedsplassen.

Prosjektleders anbefalte strategi for digital kommunikasjon:

«I Trøndelag skal digital kommunikasjon skal være mulig, for alle, over alt, alltid».

«I forbindelse med utbyggingsprosjekter for fylkesvei i Trøndelag skal det vurderes om det er formålstjenlig å inkludere etablering av digital infrastruktur som en del av veiprojektet».



For at alle skal kunne ha informasjon om det tilgjengelige transporttilbudet og avtale samkjøring/bildeling og lignende, er det nødvendig å bygge ut en tilgjengelighet til digital infrastruktur, eller forutsetninger for digital kommunikasjon i hele fylket, alltid. Dette vil være en krevende ambisjon, både i tid og penger.

Men digital infrastruktur, i tillegg til å være nøkkelen til bruk av mobilitetstilbudet, er også nøkkelen til bruk av hjemmekontor-ordninger, nettmøter, netthandel ol, som er noen av få løsninger vi har som har potensial til å bidra til å redusere reisebehovet i samfunnet.

Så verdien av å lykkes kan være stor. Samtidig er erfaringen at digital infrastruktur er enklere og billigere enn veiinfrastruktur. Dersom digital kommunikasjon kan bidra til å redusere transportomfanget, kan investering i digital infrastruktur være en riktig prioritering.

For å sikre en rasjonell utbygging av infrastrukturen bør det vurderes ifm. alle veiprojekter om etablering av digital infrastruktur skal inkluderes i prosjektet.

Etableringen av digital infrastruktur vil kunne gi Trøndelag fylkeskommune en viktig strategisk posisjon i utviklingen av regionen, både på regionalt og kommunalt nivå.

Forutsetning 2: «Portal». Transporttilbudenes markeds plass.

Prosjektleders anbefalte strategi for markeds plassen:

«Trøndelag fylkeskommune skal etablere en «portal» for mobilitet for hele Trøndelag, som er lett å bruke og der transporttilbudene er lett å finne, som ikke skiller mellom ulike kundegrupper og transporttilbud, som tilrettelegger for å kunne

kombinere bruk av ulike transporttilbud og som bidrar til å øke utnyttelsen av kjøretøy som allerede er i trafikken».



Når digital kommunikasjon er tilgjengelig er det mulig å få informasjon om tilgjengelige transporttilbud. Men noen må ta ansvar for å gjøre informasjonen lett søkbar. AtB har gjort dette for kollektivtilbudet på buss, trikk og båt. Men når mobilitetsbehovet også skal kunne dekkes med tog, taxi, private busselskaper, samkjøringsordninger ol, så er disse utenfor AtBs myndighetsområde. Trøndelag fylkeskommune, som regionale utviklingsaktør og myndighet bør ta ansvar for å samle transporttilbudene i Trøndelag innenfor en felles portal, som er lett å finne og lett å bruke.

Når en slik løsning er på plass kan leverandøren av portalen, AtB eller andre få ansvar for drift og videreutvikling av løsningen.

Underveisrapport fra prosjektet Smart Transport er vedlagt saken som underlagsdokumentasjon av mulighetene og utfordringene mht. å utvikle system for mobilitet.

Forutsetning 3: «Kryss». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

Prosjektleders anbefalte strategi for knutepunkter:

Trøndelag fylkeskommune skal forbedre mobiliteten gjennom å sørge for gode og tilgjengelige knutepunkter som fremmer kombinasjon av ulike transportformer.

Der det er mulig og hensiktsmessig skal Trøndelag fylkeskommune tilrettelegge felles sjåførfasiliteter på større knutepunkt.



«Kryss» er knutepunkter tilrettelagt for omstigning fra et kjøretøy eller transportmiddel til et annet.

Det er dermed mer enn en holdeplass. Det er viktig at knutepunkter ligger så sentralt at de er lette å finne og at de innebærer minst mulig unødvendig kjøring. De bør gi kortest mulige avstander, gi mulighet til å vente under tak og gjerne ligge ved butikker, så de som parkerer kan dekke behovet for handling mens de «stiger om» mellom transportformene.

I by bør et knutepunkt ha plass til såkalt «kiss&ride», som vil si stoppested tilrettelagt for at passasjerer trygt kan gå av bilen for å reise videre med buss, båt eller bane, mens utenfor byene må et knutepunkt ha plass til at biler kan parkeres, såkalt «park&ride».

Knutepunkter utenfor by er i AtBs innspill omtalt som «innfartsparkering».

Drøfting:

Mobilitet skal i denne sammenhengen forstås som;
«evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud».

Det å tilby mobilitet innebærer dermed både å sørge for best mulig tilgang til ulike transporttilbud og å tilrettelegge for en best mulig evne til å utnytte de.

Å gå fra fokus på kollektivtransport til mobilitet innebærer at man søker å løse transportbehov uavhengig av transportform, kundekategori og transportløsninger. Transportbehov løses ikke isolert for en gruppe (eksempelvis skoleskyss), eller utelukkende med et transporttilbud (eksempelvis rutebuss). Man søker å koble de ulike transportbehov med alle mulige transporttilbud, for å utnytte eksisterende tilbud

og kapasitet, og derigjennom bedre transporttilbudet til publikum på en mest mulig rasjonell måte.

Transporttilbudene bygges opp rundt et «intercity-tilbud» mellom byene. Tilbudet er i utgangspunktet basert på tog, men kan også være buss eller båt. Tilbudet skal gå fort og ofte, men dette må tilpasses etterspørselen. Dermed vil rutetilbudet mellom Trondheim og Steinkjer være bedre enn rutetilbudet fra Vikna til Steinkjer eller fra Røros til Trondheim. Men det skal gå så fort og ofte som mulig.

Til «intercity-tilbudet» knyttes bybuss-systemer, kalt «metro» i byene. Metroene knytter sammen byområdet med «intercity»-tilbudet og det fleksible distriktstilbudet utenfor byområdet, kalt «taxi».

Distriktstilbudet er basert på en kombinasjon av åpne skolebuss-tilbud, bestillingstransport og samkjøring, som kobles sammen med nærmeste «metro» på sentrale knutepunkter som Fylkeskommunen tilrettelegger.

Å gå fra kollektivtransport til mobilitet innebærer ikke at fylkeskommunen skal begynne å ta ansvar for og betale for transporttjenester som fylkeskommunen ikke tar ansvar for og betaler for i dag. Men fylkeskommunen har en egeninteresse i at det utvikles bedre og mer rasjonelle transportløsninger, som bedre enn i dag utnytter kapasiteten som er tilgjengelig i trafikken.

Et eksempel fra Trondheim:

Det foretas drøyt 1/2 mill. reiser daglig i Trondheim (av personer over 13 år). Halvparten av disse skjer med bil. I gjennomsnitt er det 1,2 passasjerer og 3,8 ledige seter i hver bil. Det vil si at det er nesten 1 mill. ledige bilseter i Trondheim hver dag. Løsningen i Trondheim er kanskje ikke å tilføre byen flere kjøretøy, men å utnytte kapasiteten til de kjøretøyene som allerede er i trafikken smartere.

Situasjonen er svært annerledes i distriktet. Det geografiske området i distriktet er så stort at det er umulig å dekke det godt med busser, og bosetningen er så spredt at det er umulig å fylle bussene med passasjerer. Dermed er situasjonen den samme som i byen. Også i distriktet kan det være en mer bærekraftig strategi å søke å utnytte kapasiteten til kjøretøyene som allerede er i trafikken, fremfor å tilføre nye kjøretøy.

Mens Sør-Trøndelag ikke har lyktes med å utvikle en god løsning for distriktstransport basert på bestilling eller behov, har Nord-Trøndelag lyktes veldig godt med dette. Det er i dag tilbud om bestillingstransport i alle kommuner i Nord-Trøndelag.

Samtidig har dagens bestillingstransport i nord en høy kostnad pr. reise for fylkeskommunen.

Dette er akseptabelt i dag, fordi trafikktallene ligger stabilt på rundt 70.000 reiser årlig. Det er en annen kultur for å reise kollektivt i sør. Tradisjonelt går det relativt raskt å få ca. 20% av befolkningen til å ta i bruk ny teknologi og nye løsninger.

Det er ca. 7 mill. kollektivreiser utenom Trondheim i Sør-Trøndelag i dag. Dersom 20% av disse relativt raskt kan komme til å ta i bruk et tilbud om bestillingstransport, utgjør dette over 1 mill. reiser. Med dagens tilskuddskostnad i nord vil kostnaden for

dette overstige 300 mill. kr. Potensialet for et godt transporttilbud i sør er dermed så stort at det er viktig å gå kontrollert fremover mht. å lansere en felles løsning for bestillingstransport i hele Trøndelag.

Basert på strategien om å utvikle nye Trøndelag basert på «det beste fra begge» dagens fylkeskommuner, anbefaler Prosjektleder at grunnlaget for mobilitetsstrategien for distriktet baseres på Nord-Trøndelags bestillingstransport, kombinert med skoleskysstilbud som åpnes for alle og en økt tilrettelegging av samkjøring, som allerede er en uregulert men mye brukt løsning i distriktet.

Et av målene for samlingen av Trøndelag er «balansert utvikling».

Samfunnstrendene peker mot en konsentrasjon omkring de største byene. En satsing som foreslått, med et forbedret bybusstilbud i og rundt trøndelagsbyene nord for Trondheim, vil stimulere transportstrømmene i, rundt og mellom disse.

Prosjektleder mener dette bygger opp under målet om «balansert utvikling» på en god måte.

Kjernen i en mobilitetsstrategi er å etablere knutepunkter for å tilrettelegge for kombinasjon av ulike transporttilbudet. Dette følger av definisjonen av mobilitet, knyttet til evne til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Ikke engang privatbilen er i stand til å løse absolutt alle transportbehov. Og i svært mange sammenhenger er det behov for å kombinere ulike transporttilbud, for å få dekket behovet. Spesielt dersom man i størst mulig grad skal benytte kollektivtransport.

Gjennom anbefalt strategi forplikter Trøndelag fylkeskommune seg til å bygge ut knutepunkter omtalt som park&ride-anlegg, samkjørings-plasser, innfartsparkering, omstigningspunkter og terminaler, stasjoner eller holdeplasser for kollektivtransporten.

Behov for og plassering av slike «kryss» bør avklares i dialog med kommunene, og omfang og utforming av dette bør inkluderes i en avtale med kommunene og staten.

Tiltakene innenfor mobilitet kan med fordel samles i en tiltakspakke, for å sikre konsistent langsiktig innsats i realiseringen av tiltakene og for å søke å unngå interessekonflikter underveis. Følgende tiltak bør inngå i tiltakspakken:

- «Intercity», fort og ofte, Trondheim – Steinkjer.
Om «Intercity» Trondheim-Steinkjer vil kunne realiseres med tog vil måtte avklares med staten.
Hvorvidt rutetilbudet på strekninger som Oppdal- Trondheim, Brekstad-Trondheim, Namsos-Steinkjer ol. også skal defineres som «Intercity» og i så fall hvilke krav Trøndelag fylkeskommune skal sette til rutetilbudet på slike strekninger, vil måtte avklares ifm. mandat for regionanbud 2021.
- «Metro» mange og ofte i Trøndelagsbyene.
Hvilke byer det skal utvikles «Metro» i og i hvilket omfang dette skal skje, vil måtte avklares ifm. mandat for regionanbud 2021.
- «Taxi» ved bestilling, med buss og bil i distriktet.
Ambisjonen for rutetilbudet i distriktet og miksen i tilbudet mellom rutetransport og bestillingstransport vil måtte avklares ifm. mandat for regionanbud 2021.

- «Nett» til alle, over alt, alltid.
Dette er en omfattende ambisjon, som vil måtte realiseres i tett samarbeid med eksterne samarbeidspartnere og som vil måtte forankres i egne planer og avtaler.
- «Portal» til mobilitetsmenyen for Trøndelag.
Portalen er selve kjernen i strategien, ved at den skal vise helheten i tilbudet og gi publikum evne til å nyttegjøre seg både rutetilbud, bestillingsbaserte tilbud og private eller offentlige samkjøringstilbud. Tiltaket er ytterligere beskrevet i vedlegg 3 i saken.
- «Kryss» for samkjøring og overgang til kollektivtrafikk, på sentrale steder utenom byene i fylket. Utbygging av slike «kryss» må skje i samarbeid med kommunene og AtB, og gjennomføres basert på en egen plan og egne avtaler.

Tiltakspakken bør inngå i en gjensidig forpliktende avtale med staten, i tråd med Byvekstavtalene staten tenker å inngå med byområdene. Det bør vurderes om ikke Trøndelag bør ha en ambisjon om, og starte dialogen med staten på, om reforhandlingen av eksisterende bymiljøavtale for Trondheim i 2018 bør inkludere hele mobilitetsbeltet Trondheim – Steinkjer.

Anbefalingen er i tråd med AtBs innspill.

Delstrategi 2: «Fylkesvei»

Prosjektleder anbefalte strategi for veieierrollen er:

- *Trøndelag fylkeskommune skal bygge infrastruktur som fremmer ønsket mobilitet.*
- *Som Norges nest største veieier skal Trøndelag fylkeskommune utvikle veieierskapet gjennom bedre kunnskap, smart bruk av teknologi og god veieierstyring, med mål om «mer vei for pengene».*
- *Trøndelag fylkeskommune skal oppnå bedre balanse mellom ansvar og myndighet innenfor SAMS ved å utvikle kompetanse til å utøve instruksjonsretten mer aktivt.*

Veifakta fra Trøndelag:

Omfang	STFK	NTFK	Trøndelag FK
Vei, km	2959	3005	5964
Gang- og sykkelvei, km	205	177	382

Tunneler, stk.	16	13	29
Fergekaier, stk.	11	13	24
Bruer, stk.	644	677	1321
Bomveiprosjekter under utbygging	3	1	4
Økonomi 2017			
Mill. 2017-kr, inkl. mva.			
Investering	1 045	503	1548
Drift og vedlikehold	490	401	891

Drøfting:

Vegen til god infrastruktur i Trøndelag:

Infrastrukturområdet i Trøndelag fylkeskommune dekker vei for gående, for syklende, for personbiler, for næringstransport og ikke minst for kollektivtransporten. Til sammen skal infrastrukturen bygge opp under helhetlige løsninger for mobilitet og knytte Trøndelag sammen.

Vegeierrollen:

Trøndelag Fylkeskommune er Norges nest største vegeier. Fylkeskommunen er etter vegloven ansvarlig myndighet for fylkesveier i Norge. Som veimyndighet og veieier har fylkeskommunen et ansvar for et kvalitativt godt og effektivt styringssystem for oppgaver knyttet til infrastruktur.

Det er avgjørende at eierskapet skal utvikles gjennom bedre kunnskap og eierskap til kunnskapen, smart bruk av teknologi og god styring, med mål om «mer vei for pengene» og ikke minst; for å bygge opp under ønsket regional utvikling. Riktige, objektive og oppdaterte data skal være grunnlag for god *politisk og administrativ* styring.

Å sikre at tilgjengelige investeringsmidler anvendes på best mulig måte for samfunnet, handler om god prosjektstyring og gjennomføring. Men like mye handler det om «riktig prosjekt» til rett tid. Det er sentralt at fylkeskommunen tar ansvar for koordinering og styring av utredningene som danner grunnlag for politiske strategier og føringer.

Systemkompetanse:

For å kunne ta ansvar for koordinering og styring er det en forutsetning at fylkeskommunen har tilstrekkelig kompetanse. Dette fordrer både menneskelig kompetanse men også systemkompetanse, i form av systemer for å samle inn, lagre og bearbeide data. I dagens SAMS ligger all systemkompetanse i Statens vegvesen. Det er rasjonelt å samle store data og systemene som registrerer de og håndterer de på ett sted. Uten egne data og verktøy for å hente, lagre og tolke dataene blir

fylkeskommunen en blind veieier, med behov for «los». Statens vegvesen skal bidra som los for fylkeskommunene i henhold til SAMS. For et ansvarlig veieierskap fordres det god tilgang til egne data og god kompetanse i å tolke og bruke dataene.

Vegdirektoratets ITS-seksjon er landets fremste miljø innen intelligente transportsystemer.

ITS-seksjonen er bla. langt fremme i utviklingen av neste generasjon byer, preget av smarte transportløsninger (ref. figur under)



ITS-seksjonen er lokalisert i Trondheim. Som regionens største veieier må Trøndelag fylkeskommune bli en selvskreven samarbeidspartner for ITS-seksjonen.

I samme tilknytning ligger alle veidata samlet i Norsk Vegdatabank (NVDB). Databasen brukes aktivt i forvaltningen av Norges vegger, og inneholder blant annet følgende informasjon:

- Vegnett med geometri og topologi som danner grunnlaget for kartløsninger og ruteberegnerne på internett
- Oversikt over utstyr og drenering langs vegen
- Ulykker og trafikkmengder (ÅDT)
- Grunnlagsdata for bruk i støyberegnerne og trafikkm modeller

I forbindelse med oppbygging av veieierkompetanse ligger det også et klart potensial til å utvikle bedre evne til både å hente veidata, tolke dataene og bruke egne veidata i NVDB.

Dette viser at potensialet er stort for å utvikle egen veieier-kompetanse også innenfor SAMS, gjennom bedre utnyttelse av kompetansen, miljøene og systemene innenfor Statens vegvesen.

Utvikle og utfordre leverandører:

Fylkeskommunen som innovativ veieier skal gjennom bruk av fremtidsrettet teknologi og effektiv styring utfordre og utvikle samhandling med sine leverandører på infrastrukturområdet. Det skal i samspill med bransjen og underleverandører tilstrebes kontrakter der fagkunnskap og kreativitet bidrar til merverdi i prosjektene. Fylkeskommunen skal fremstå som en krevende, men attraktiv samarbeidspartner.

Ved valg av gjennomføringsmodeller for de enkelte områder og gjennom tidlig involvering av leverandører skal det være fylkeskommunenes målsetting å sørge for kompetanseheving av anleggsbransjen og derigjennom sikre effektiv prosjektgjennomføring og ressursbruk.

Gjennom en aktiv veieierrolle der Trøndelag Fylkeskommune har aktiv styring på kontraktstrategi og kontraktsutforming styrkes muligheten for å oppnå utvikling og resultat i samsvar med politiske vedtak og intensjoner.

Fylkeskommunen og Statens vegvesen gjennom SAMS

SAMS vegadministrasjon er en felles administrasjon for fylkesvegene og riksvegene. Det er viktig at det er en god samhandling mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen på det arbeidet som SAMS utfører på fylkesvegene. Det må sikres at oppgaver på fylkesvegnettet ressursmessig må være likestilt med oppgaver på riksveger. Med dagens organisering av SAMS lagt hos Statens vegvesen er bedre synliggjøring av både bruk av ressurser og løsning av oppgaver lagt til SAMS viktig for å oppnå en god nok samhandling.

For fylkeskommunen som en aktiv veieier vil oppgaver som i dag ligger til SAMS naturlig ligge hos fylket. Oppgaver med overordnede planer, strategier og informasjonsinnhenting på fylkesvegnettet bør legges til fylkeskommunen for å få et helhetlig arbeid med optimal samfunnsnytte.

Det er viktig å skille mellom SAMS vegadministrasjon og *Statens vegvesen som en leverandør til fylkeskommunen som veieier på kjøpte tjenester*. Hvor Statens vegvesen er leverandør på kjøpte tjenester må det legges til rette slik at det er naturlig også å bruke andre leverandører avhengig av kapasitet, kompetanse og grad av utvikling. Fylkeskommunen som veieier skal bidra til utvikling og gi optimale leveranser fra alle sine leverandører.

Avtaleverket mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen må gjenspeile skillet mellom SAMS og kjøpte tjenester og bidra til å bygge opp under ønsket utvikling og rolle for fylkeskommunen.

Videreutvikle intern kompetanse:

Sør-Trøndelag Fylkeskommune har i nasjonal sammenheng tatt en sentral rolle i utvikling av Veieierrollen. Dette arbeidet må videreutvikles og betyr en nødvendig kompetansestyrking blant våre medarbeidere. Felles faglig plattform gir effektive og

helhetlige løsninger, og ikke minst vil det styrke fylkeskommunens attraktivitet som foretrukket samarbeidspartner.

Videre vil det være med på å sikre en god ivaretagelse av måloppnåelse i prosjekter, av samarbeidspartnere og ikke minst kvaliteten i politiske saker.

Fylkeskommunens instruksjonsrett er et sentralt element i fylkeskommunens myndighet innenfor SAMS. For å kunne utøve instruksjonsretten er det avgjørende at Trøndelag fylkeskommune har tilstrekkelig kompetanse til å utøve den.

Den kompetansen som er nødvendig å utvikle for å kunne utøve instruksjonsretten mener prosjektleder at i henhold til Odelstingsproposisjon nr. 68 (2008-2009) må utvikles innenfor Trøndelag fylkeskommune og ikke i Statens vegvesen.

Til slutt må Trøndelag fylkeskommune i avtalene med Statens vegvesen, og evt. andre leverandører sikres en posisjon til å utøve instruksjonsretten.

Prosjektleder mener Trøndelag fylkeskommune vil ha behov for å styrke strategisk kompetanse innenfor veieierrollen. Innspillet til Statens vegvesen kan forstås som at dette bør skje innenfor Statens vegvesen, for å holde kompetanse og erfaring samlet.

Odelstingsproposisjonen nr. 68 (2008-2009), «Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen» sier i § 5.2.11:

«Regjeringen vil i kommuneproposisjonen komme nærmere tilbake til innholdet i felles vegadministrasjon og kostnadene knyttet til denne. Den samlede økte satsingen på veg utløser et økt behov for å styrke også administrative funksjoner. En slik vekst bør først og fremst kanaliseres til fylkeskommunene. Dette må følges opp i de årlige budsjettene».

«Videre vekst i planleggingsressurser bør i stor grad legges til fylkeskommunene for å sikre at effekten av samordnet regional planlegging blir ivaretatt på en god måte».

Prosjektleder mener dette underbygger at en oppbygging av strategisk veikompetanse bør skje innenfor Trøndelag fylkeskommune.

Delstrategi 3: «Sjøtransport»

Prosjektleders forslag til strategi for sjøtransport:

«Der det er økonomisk forsvarlig skal Trøndelag fylkeskommune bruke egne anskaffelser til å stimulere til utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport, i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner, for i fremtiden å kunne tilby bedre mobilitet langs kysten.»

Drøfting:

Mens det importeres biler, busser, baner og fly til Norge, eksporterer vi båter. Innenfor sjøtransporten har vi derfor en mulighet til å påvirke kjøretøyene (eller fartøyene) som vi ikke på samme måte har for transport på land eller i luften. Samtidig ser vi at forvandlingen som har skjedd med bilprodusentene de senere årene, der elektrifiseringen har skutt fart, nå også begynner å smitte over på sjøsektoren.

Dette er helt nødvendig. Sjøsektoren står i dag for en svært stor andel av klimagassutslippene og miljøbelastningene fra transportsektoren, i forhold til sitt transportomfang.

Prosesen med og resultatet av fergeanbud 2019 i Sør-Trøndelag har dokumentert at Trøndelag har et kompetansemiljø og næringsaktører i verdensklassen innenfor sjøtransport.

I den nødvendige transportformasjonen innen sjøtransport kan Trøndelag derfor spille en viktig rolle. Som ansvarlig for det regionale sjøtransport-tilbudet kan Trøndelag fylkeskommune ved å bruke sin markedsrett, utløse utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport. Resultatet av dette vil ikke bare ha regional betydning. Det vil kunne ha global betydning.

Utviklingsarbeid er ressurskrevende. Selv om det er gode støtteordninger for utvikling av klimateknologi innenfor sjøtransport i Norge, vil en ambisjon om å skulle stimulere til utvikling innenfor sjøtransporten være krevende for Trøndelag fylkeskommune. Men mange fylkeskommuner har behov for å få utviklet billigere og mer klimavennlig sjøtransport, og løsninger som utvikles vil være til nytte for alle.

Prosjektleder anbefaler derfor at utviklingsarbeidet søkes løst i samarbeid med andre fylkeskommuner, i tillegg til med regionale samarbeidspartnere og AtB.

Delstrategi 4: «Godstrafikk»

Prosjektleders anbefalte strategi for godstransport:

Trøndelag fylkeskommune skal i samråd med næringen ta initiativ til å:

- Samle **kunnskap** i en regional godsstrømsanalyse og ut fra denne utvikle en regional godsstrategi.
- Etablere en **møteplass** med næringen.
- Utnytte **teknologi** for å bidra til mer effektiv, rasjonell og klimavennlig varedistribusjon i Trøndelag.

Drøfting:

I denne sammenhengen defineres godstrafikken å være transporter som går inn, ut eller gjennom Trøndelag, mens varedistribusjon er transporter innenfor Trøndelag.

Godstransporten er svært viktig for velferdssamfunnet og den er krevende for samferdselen.

De siste 25 årene er godstransportvolumet fordoblet, og veksten fortsetter. Veksten er høyest, der den ønskes minst. På vei.

I etatenes forslag til NTP anslår etatene en vekst i godstrafikken frem mot 2050 på 290 mill. tonn. 240 mill. av disse er ventet å komme på vei, på tross av et flere tiår gammelt mål om overføring av gods fra vei til sjø og bane.

Gjeldende strategier for godstransporten har dermed ikke bidratt til at målet er nådd. Tvert imot. Det er behov for en ny strategi med nye retninger. Dette bør utformes i samråd med næringen.

Basert på dialogen med næringen gjennom utformingen av den vedlagte godstransport-rapporten konkluderer Prosjektleder med at næringen har behov for å samle omforent kunnskap, å etablere en møteplass for næringen og å bidra til bruk av teknologi.

Trøndelag fylkeskommune kan bidra på alle disse tre områdene.

Å samle kunnskap bør være i form av en regional godsstrømsanalyse, som kan danne grunnlag for en regional godsstrategi. Godsstrategien må inkludere strategi for hvordan Trøndelag fylkeskommune kan bidra til å få innført ny teknologi og mer klimavennlige løsninger innenfor godstransporten.

Å etablere en møteplass må være mellom regionalt politisk nivå og næringen. Samtidig er en vesentlig del av påvirkningen av de nasjonale godsstrømmene utenfor regional påvirkning.

Det kan derfor være et poeng å legge et evt. godsforum til Trøndelagsmøtet, så en av verdiene av godsforumet blir å kunne formidle budskap og kontakt mellom næringen og regionens stortingsrepresentanter.

Bruk av teknologi kan bidra til å gi mer kunnskap eller sikrere kunnskap om næringens behov, for eksempel gjennom å dokumentere bruk av veisystemene som grunnlag for prioritering av fylkesveimidler.

Teknologi kan også bidra til utvikling av eller bruk av nye og mer klimavennlige former for drivstoff eller energi, for eksempel dersom godsnæringen kan tilby å benytte samme drivstoff-infrastruktur som fylkeskommunen tilrettelegger for kollektivtrafikken.

Trøndelag fylkeskommune bør ta en rolle som samlingsplass for næringen og for regional kunnskap om godstransporten gjennom å sikre at det utformes og vedlikeholdes en regional godsstrategi basert på en omforent regional godsstrømsanalyse, samt gjennom å etablere en møteplass mellom regionalt politisk nivå og næringen.

Rapport fra forprosjektet for regional godsanalyse er vedlagt saken.

Prosjektleders vurdering av økonomiske konsekvenser for strategien

Strategien er ment å være veivalg innenfor samferdselsområdet det neste drøye tiåret.

De fleste tiltak vil kunne medføre merkostnader i forhold til det fylkeskommunene har i dag.

Disse er forsøkt estimert under. Det er viktig å påpeke at dette er estimater gjort på

svært usikkert grunnlag, og det er ikke sett på synergier opp mot dagens tilbud. For eksempel vil innføring av felles løsning for bestillingstransport i hele fylket måtte skje i forbindelse med nye regionbussanbud i 2021. Da vil tilbud om bestillingstransport kunne erstatte rutetransport, der dette er en mer rasjonell løsning. Dermed vil endringen kunne vurderes i et totalperspektiv der både hensynet til å sikre publikum et akseptabelt transporttilbud og at dette skjer innenfor akseptable rammer for Trøndelag fylkeskommune kunne hensyntas.

Delstrategi 1: Mobilitet:

«Intercity»

- Dersom staten dekker intercity med tog Steinkjer – Trondheim: kr. 0,-
 - Dersom staten ikke dekker tog. Intercity med buss: kr. 70 mill.
Årlig tilskuddsbehov gitt halvtimerefrekvens i 18 timers driftsdøgn, 1/3 egeninntekter.
- Om staten er villige til å utvikle tilbudet på Trønderbanen til et «Intercity»-tilbud må avklares og i så fall avtales med Staten.

«Metro»

- Trondheim dekkes av bussanbud 2019 og Miljøpakken kr. 0,-
 - Øvrige intercity-byer, for byene langs Trønderbanen kr. 60 mill.
Estimert årlig tilskuddsbehov gitt halvtimerefrekvens og 1/3 egeninntekter.
- Omfang og utforming av Metro vil bli avklart ifm. regionbussanbud 2021.

«Taxi»

- Skoleskyss, som i dag kr. 0,-
 - Bestillingstransport i nord, som i dag kr. 0,-
 - Bestillingstransport i nord har et tilskuddsbehov på ca. 285 kr. pr. billett.
- Omfang og utforming av tilbud om bestillingstransport ift. tilbud om rutebuss vil bli avklart ifm. regionanbud 2021.

«Nett» og mobil

- Utbygging av bredbånds- og mobildekning til alle, overalt, alltid.
Årlig beløp nødvendig for å bygge ut full mobil- og bredbåndsdekning i løpet av 10 år.
- I beste fall Kr. 15 mill.
- I verste fall kr. 45 mill.

«Portal»

- Utvikling av mobilitetsportal, engangskostnad:
- I beste fall Kr. 3 mill.
- I verste fall kr. 10 mill.

«Kryss»

- Etablering av «kryss» i distriktet kr. 5 mill.
Etablering av 10 nye «kryss» årlig med 10 plasser á kr. 50.000 kr. pr. plass.
- Etablering av «kryss» i by kr. 5 mill.
Etablering av 1 nytt «kryss» årlig pr. by med 50 plasser á 100.000 kr. pr. plass.

- Etablering av «kryss» i både by og distrikt kr. 10 mill.
Etablering av 1 nytt «kryss» med 50 plasser pr. by og 10 nye «kryss» med 10 plasser i distriktet årlig.

Estimert total kostnad for delstrategi «Mobilitet»:

- Samlet årlig estimert kostnad, i beste fall: kr. 20 mill.
Dette inkluderer utbygging av bredbånds- og mobildekning samt noen «kryss» i løpet av perioden.
Engangskostnad på etablering av en mobilitetsportal på min. 3 mill. kr. kommer i tillegg.

Samlet årlig estimert kostnad, i verste fall: kr. 125 mill.
Dette inkluderer etablering av intercity med buss, utbygging av bredbånds- og mobildekning i løpet av strategiperioden samt etablering av «kryss» i både byer og distriktet.
Engangskostnad på etablering av en mobilitetsportal på max. 10 mill. kr. kommer i tillegg.

Delstrategi 2: Fylkesvei

- Kompetansebygging kr. 0,3 mill.
- 5% nedbygging av etterslepet på vei kr. 200 mill.
Årlig sum for å fjerne etterslepet på 20 år. Forutsetter vedlikehold iht. Motiv for øvrig.
Ambisjonen om evt. nedbygging av etterslepet på vei avklares i veistrategi for Trøndelag.

Delstrategi 3: Sjøtransport

- Årlige utviklingskostnader kr. 2 mill.
Forutsatt støtte fra NoX-fondet og Enova, og gjennomføring i samarbeid med andre fylker.
Ambisjonsnivå og kostnadsnivå for utviklingsprosjektene avklares politisk sak for sak.

Delstrategi 4: Godstrafikk

- Årlig kostnad til oppgradering av godsstrømsanalyse og godsstrategi kr. 0,4 mill.
- Årlig kostnad til godsforum kr. 0,3 mill.
- Årlig kostnad til teknologiprojekter kr. 0,3 mill.

Drøfting:

Tallene over er svært usikre estimater for hva tiltakene som er beskrevet i strategien i beste eller verste fall kan koste, pr. år.

I hovedsak vil evt. merkostnader komme i separate saker for Fellesnemda og etter hvert fylkestinget. De viktigste sakene vil være avklaringen av togtilbudet med staten (der det kan koste Trøndelag fylkeskommune 70 mill. kr. pr. år å sette opp et parallelt

busstilbud), mandat for anbud på regionbuss i 2021 (som må avklare løsning for «Metro» og bestillingstransport) samt veistrategien (som må avklare ambisjonsnivå mht. vedlikeholdsetterslepet).

For å søke å sikre at ambisjonene ikke medfører større uventede kostnader bør det etableres en kontrollerfunksjon innenfor samferdselsavdelingen, som gis i oppgave å proaktivt måle, analysere og rapportere økonomisk utvikling samt å dokumentere potensial og mulige konsekvenser ved de ulike strategiske muligheter som vurderes.

Prosjektleders konkluderer med at Trøndelag fylkeskommune må ha ambisjoner om å tilby bedre mobilitet enn det dagens to fylkeskommuner har klart. Hvorvidt dette vil utløse merkostnader i forhold til dagens virksomhet, og i så fall i hvilket omfang, det vil bli avklart i egne saker som vil komme til politisk behandling.

Organisering av samferdselsområdet

Prosjektleders anbefaling mht. organisering er:

Hovedprinsipp:

«Innkjøp av, oppfølging av og utvikling av anbudskontrakter skal som utgangspunkt utføres av eksterne, basert på fylkeskommunens mandater, der eksterne har bedre kompetanse og forutsetninger for oppgaven enn fylkeskommunen.»

Prosjektleder anbefaler følgende ansvars og rolleinndeling:

AtBs rolle innenfor kollektivtransport:

Prosjektleder anbefaler en ambisjon om at AtB på sikt skal ha ansvar for innkjøp av, oppfølging av og utvikling av hele kollektivtilbudet i Trøndelag, og alle systemer og underleveranser knyttet til kollektivtilbudet på buss og trikk.

AtB gis ansvar for innkjøp av, oppfølging av og utvikling av hurtigbåt- og fergetilbud som ikke defineres som utviklingsprosjekter, og alle systemer og underleveranser knyttet til disse.

AtB skal gjennomføre alle anbudsprosesser i dialog med og basert på mandat fra Trøndelag fylkeskommune.

Prosjektleder anbefaler at AtB ikke overtar ansvar for bestillingstransport før etter første fireårsperiode, når det er utviklet et felles system for bestillingstransport og når AtB har opparbeidet seg tilstrekkelig kompetanse innenfor bestillingstransport.

Fylkesadministrasjonens rolle innenfor kollektivtransporten:

Fylkesadministrasjonen gis ansvar for utforming av og innhold i mobilitetsportal, for bestillingstransport inntil AtB evt. er i stand til å overta oppgaven samt for å utforme mandat for AtBs anbud.

Fylkesadministrasjonen gis ansvar for utviklingsprosjekter innenfor ferge og hurtigbåt.

Prosjektene søkes løst i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner.

Fylkesadministrasjonen gis ansvar for saksbehandling av søknader på skoleskyss og tilrettelagt transport (TT).

Fylkesadministrasjonen skal ha ansvar for infrastruktur for kollektivtransporten, inkl. tilrettelegging av nødvendige knutepunkter for ønsket mobilitet. Oppgaven utføres i dialog med kommunene, AtB og evt. andre interessenter.

Statens vegvesens rolle på veiområdet:

Dagens organisering, oppgavefordeling og samarbeid innenfor SAMS videreutvikles i samarbeid mellom partene.

Statens vegvesen skal ivareta ansvar for innkjøp og oppfølging av drifts- og vedlikeholdskontrakter på fylkesveiene i Trøndelag.

Statens vegvesen skal gjennom SAMS ivareta et forsvarlig kontroll og vedlikeholdsregime for Trøndelag fylkeskommunes fergekaier.

Fylkesadministrasjonens rolle på veiområdet:

Trøndelag fylkeskommune skal ha interne prosjektansvarlige, som skal fungere som oppdragsgivere for Statens vegvesens prosjektledere, og gjennom å utøve fylkeskommunens instruksjonsrett sørge for at fylkeskommunen har reell myndighet overfor prosjekter på egne veier, og dermed oppnå balanse mellom ansvar og myndighet på dette området.

For å kunne utøve instruksjonsretten må Trøndelag fylkeskommune utvikle sin strategiske kompetanse, sin bestillerkompetanse og sin kompetanse innenfor prosjektstyring.

Trøndelag fylkeskommune skal utvikle egen systemkompetanse for å sikre ønsket utvikling av, tilgang til og bruk av veidata fra fylkesveiene. Denne skal ta utgangspunkt i Norsk Veidatabank.

Fylkesadministrasjonen skal sikre at egne kaianlegg er underlagt et forsvarlig kontroll- og vedlikeholdsregime.

Drøfting:

Det må være et forutsigbart og klart skille mellom internt og eksternt utførte oppgaver.

Det naturlige skillet går mellom mandatene som beskriver de politiske bestillinger, og anbudsutlysningene der de politiske bestillingene operasjonaliseres i en kontrakt med en markedsaktør.

På veiområdet i denne saken vil det naturlige skillet være i form av at Statens vegvesen er ansvarlig for tilbud på drift og vedlikehold av fylkesveier. For å sikre at fylkeskommunen kan utøve sin instruksjonsrett, bør alle drifts- og vedlikeholdsavtaler underlegges en slik inndeling.

Innenfor kollektivområdet i sør beskriver en årlig leveranseavtale de tjenestene som AtB skal levere i løpet av året. Større prosjekter som anbudsprosesser får de egne oppdragsbeskrivelser for i form av politisk vedtatte mandater.

På veiområdet utfører Statens vegvesen sine oppdrag basert på en tilsvarende årlig leveranseavtale, mens veiprojektene vedtas i egne politiske saker.

Prosjektleder mener at eksterne tjenester av det omfang AtB og Statens vegvesen vil levere til Trøndelag fylkeskommune, bør styres basert på årlige eller flerårige leveranseavtaler, samt gjennom mandater for større enkeltprosjekter.

På kollektivområdet bør det vurderes om AtB skal gis en rolle med større utviklingspotensial og forutsigbarhet enn de har i Sør-Trøndelag i dag. Rollen bør utvikles i takt med at AtB utvikler sin kompetanse innenfor de aktuelle kollektivområdene og sin forståelse for politiske mål og rammer innenfor områdene.

Dette kan løses ved at det inngås AtB 4-årige leveranseavtaler med tilsvarende budsjett med AtB, og at det for hver ny avtaleperiode avtales et driftsnivå for eksisterende oppgaver og utviklingsnivå for nye oppgaver.

Dersom første fireårige leveranseavtale inngås fra 2018 vil denne inkludere hele prosessen fra mandat for regionanbud foreligger ved nyttår 2018 til oppstart av nye kontrakter høsten 2021.

Organisering av oppfølgingen av godstransporten:

Prosjektleders anbefalte organisering av godstransporten:

Trøndelag fylkeskommune skal ha egen kompetanse innenfor godstransport med ansvar for å utforme en regional godsstrategi inkl. en strategi for bruk av teknologi innen godstransporten samt holde dialogen med næringen og etablere et godsforum som en møteplass mellom regionalt politisk nivå og næringen.

Prosjektleder tenker å legge ansvaret for oppfølging av godstrafikken til Seksjon for Vei.

Organisering av trafikksikkerhetsområdet:

Prosjektleders anbefalte organisering av trafikksikkerhetsområdet:

«Trøndelag fylkeskommunes skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet».

Prosjektleder tenker å legge ansvaret for oppfølging av godstrafikken til Seksjon for Kvalitet.

Drøfting:

Trafikksikkerhet ivaretas i dag av et trafikksikkerhetsutvalg i begge fylker.

Trafikksikkerhetsutvalget utformer og gjennomfører i dag en fireårig handlingsplan, som er underlagt politisk behandling. Dette sikrer god politisk involvering på området. I dagens system er Statens vegvesen sekretariat for utvalget, som både forbereder saker og holder orden på økonomien. Det er også Statens vegvesen som uttaler seg i trafikksikkerhetsspørsmål og som fronter trafikksikkerhetsarbeidet i regionen.

Trafikksikkerhet er en viktig kamp. Det er en kamp som ikke bare handler om fysikk, der Statens vegvesen har sin klare rolle. Trafikksikkerhet handler like mye om mentale sikkerhetstiltak som holdninger, bevissthet, kunnskap og rollemodeller. Trafikksikkerhet er derfor en kamp som spilles på mange arenaer i mange sammenhenger, ikke bare på og ved veiene.

Samtidig har Statens vegvesen over tid utviklet svært god trafikksikkerhetsfaglig kompetanse, og et kompetent internt apparat og et solid nettverk på området. Det er derfor viktig, uansett hvilken løsning som evt. velges fremover, å fortsatt kunne benytte Statens vegvesens trafikksikkerhetsfaglige kompetanse.

Som regionens desidert største veieier er det samtidig viktig at også Trøndelag fylkeskommune fremstår som aktiv og offensiv på området, og at fylkeskommunen også selv utvikler trafikksikkerhetsfaglig kompetanse ut over utvalgslederne.

Som ansvarlig for videregående opplæring holder fylkeskommunen i rattet på en viktig arena, som passer svært godt for trafikksikkerhetsarbeidet. Som regionens største veieier og eier av de videregående skolene må fylkeskommunen tilrettelegge for å kunne bruke skolene til trafikksikkerhetsmessig påvirkning.

Fylkesadministrasjonen har en passiv rolle i dagens utvalgsmodell, både i sør og i nord. For å aktivisere administrasjonen på området bør administrasjonen gis en rolle innenfor trafikksikkerhet.

Prosjektleder anbefaler at dagens utvalgsløsning videreføres og at Statens vegvesens trafikksikkerhetskompetanse på området utnyttes som før. Videre at fylkesrådmannen utpeker en «Trafikksikkerhetsansvarlig» som får i oppgave å ivareta de administrative funksjonene for utvalget samt å forankre og koordinere det interne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen. Formålet skal være å bidra til å synliggjøre at Trøndelag fylkeskommune er en aktiv og offensiv aktør i trafikksikkerhetsarbeidet i regionen.

«De administrative funksjonene» inkluderer tilrettelegging av saksgrunnlag, handlingsprogram, budsjett og regnskap for utvalget, i det fylkeskommunale saksbehandlersystemet. Samtidig bør det være en ambisjon at utvalgets planer og rapporter koordineres med fylkeskommunens øvrige planverk, og rulleres årlig overfor Fylkestinget.

For å bidra til å at fokuset på trafikksikkerhetsarbeidet i Trøndelag er på hele spekteret av tiltaksområder, og ikke kun på fysiske tiltak, vil det administrative ansvaret for trafikksikkerhet legges til Seksjon Kvalitet, som er gitt ansvar for fellesoppgaver og felles ansvarsområder.

Prosjektleders konklusjon

Konklusjon mht. strategi:

Prosjektleder anbefaler «*Ett tilgjengelig Trøndelag*» som visjon for samferdselsområdet, og at strategien vedtas i et perspektiv mot 2030.

Prosjektleders anbefaler «*Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon*», som overordnet strategi for samferdselsområdet:

Prosjektleders anbefaler følgende strategi for mobilitet:

«*Trøndelag fylkeskommune skal i samarbeid med staten og regionale partnere tilrettelegge et transporttilbud i fylket basert på tre hovedelementer og fire forutsetninger:*

- *Hovedelementene er «Intercity», «Metro» og «Taxi».*
- *Forutsetningene er «Veier», «Nett», «Portal» og «Kryss».*

Prosjektleders anbefaler følgende strategi for digital kommunikasjon:

«*Trøndelag fylkeskommune har ambisjon om å sikre at digital kommunikasjon er tilgjengelig for alle, over alt i fylket, alltid*».

«*I forbindelse med utbyggingsprosjekter for fylkesvei i Trøndelag skal det vurderes om det er formålstjenlig å inkludere etablering av digital infrastruktur som en del av veiprojektet*».

Prosjektleders anbefaler følgende strategi for markedsplassen:

«*Trøndelag fylkeskommune skal etablere en «portal» for mobilitet for hele Trøndelag, som er lett å bruke og der transporttilbudene er lett å finne, som ikke skiller mellom ulike kundegrupper og transporttilbud, som tilrettelegger for å kunne kombinere bruk av ulike transporttilbud og som bidrar til å øke utnyttelsen av kjøretøy som allerede er i trafikken*».

Prosjektleders anbefaler følgende strategi for knutepunkter:

«*Trøndelag fylkeskommune skal forbedre mobiliteten i fylket gjennom aktivt å bidra til etablering av gode og tilgjengelige knutepunkter som fremmer kombinasjon av ulike transportformer*».

«Der det er mulig og hensiktsmessig skal Trøndelag fylkeskommune tilrettelegge felles sjåførfasiliteter på større knutepunkt».

Prosjektleder anbefaler følgende strategi for veieierrollen:

- Trøndelag fylkeskommune skal bygge infrastruktur som fremmer ønsket mobilitet.
- Som Norges nest største veieier skal Trøndelag fylkeskommune utvikle veieierskapet gjennom bedre kunnskap, smart bruk av teknologi og god veieierstyring, med mål om «mer vei for pengene».
- Trøndelag fylkeskommune skal oppnå bedre balanse mellom ansvar og myndighet innenfor SAMS ved å utvikle kompetanse til å utøve instruksjonsretten mer aktivt.

Prosjektleder anbefaler følgende strategi for sjøtransport:

«Der det er økonomisk forsvarlig skal Trøndelag fylkeskommune bruke egne anskaffelser til å stimulere til utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport, i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner, for i fremtiden å kunne tilby bedre mobilitet langs kysten.»

Prosjektleders anbefalte strategi for godstransport:

Trøndelag fylkeskommune skal i samråd med næringen ta initiativ til å:

- Samle **kunnskap** i en regional godsstrømsanalyse og ut fra denne utvikle en regional godsstrategi.
- Etablere en **møteplass** med næringen.
- Utnytte **teknologi** for å bidra til mer effektiv, rasjonell og klimavennlig varedistribusjon i Trøndelag.

Prosjektleders anbefalte strategi for trafiksikkerhetsområdet:

«Trøndelag fylkeskommunes skal være en godt synlig aktør innenfor trafiksikkerhet».

Konklusjon mht. organisering:

Prosjektleders anbefaling mht. organisering er at hovedprinsippet bør være: «Innkjøp av, oppfølging av og utvikling av anbudskontrakter skal som utgangspunkt utføres av eksterne, basert på fylkeskommunens mandater, der eksterne har bedre kompetanse og forutsetninger for oppgaven enn fylkeskommunen.»

Innenfor veiområdet konkluderer Prosjektleder med at elementer fra Statens vegvesens forslag legges til grunn for organiseringen på veiområdet fra 2018. I dette inngår ikke Statens vegvesens innspill mht. kompetanse.

Prosjektleder konkluderer videre med at fylkeskommunen har behov for parallelt med dette å bygge opp strategisk og innkjøpsfaglig kompetanse for å kunne ivareta instruksjonsretten overfor utførelsen av oppgavene knyttet til fylkesvei.

Prosjektleders anbefalte organisering av trafikksikkerhetsområdet:
«Trøndelag fylkeskommunes skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet».

Innenfor kollektivområdet konkluderer Prosjektleder med at AtB bør gis en klar rolle, med større utviklingspotensial og forutsigbarhet enn de har i Sør-Trøndelag i dag. Rollen bør utvikles i takt med at AtB utvikler sin kompetanse innenfor de aktuelle kollektivområdene og sin forståelse for politiske mål og rammer innenfor områdene.

Prosjektleder anbefaler en ambisjon om at AtB på sikt skal ha ansvar for innkjøp av, oppfølging av og utvikling av hele kollektivtilbudet i Trøndelag, og alle systemer og underleveranser knyttet til kollektivtilbudet på buss og trikk.

AtB gis ansvar for innkjøp av, oppfølging av og utvikling av hurtigbåt- og fergetilbud som ikke defineres som utviklingsprosjekter, og alle systemer og underleveranser knyttet til disse.

AtB skal gjennomføre alle anbudsprosesser i dialog med og basert på mandat fra Trøndelag fylkeskommune.

AtBs rolle utvikles ved at selskapet gis 4-årige leveranseavtaler, med tilsvarende budsjett, og at det for hver ny avtaleperiode avtales et driftsnivå for eksisterende oppgaver og utviklingsnivå for nye oppgaver.

Prosjektleder anbefaler at AtB ikke overtar ansvar for bestillingstransport før etter første fireårsperiode, når dagens driftsavtale i Nord-Trøndelag har utløpt, når det er utviklet et felles system for bestillingstransport og når AtB har opparbeidet seg tilstrekkelig kompetanse innenfor bestillingstransport.

Prosjektleder mener Fylkesadministrasjonen bør ha ansvar for utforming av og innhold i mobilitetsportal, for bestillingstransport inntil AtB evt. er i stand til å overta oppgaven samt for å utforme mandat for AtBs anbud.

Fylkesadministrasjonen bør videre ha ansvar for utviklingsprosjekter innenfor ferge og hurtigbåt. Prosjektene søkes løst i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner.

Fylkesadministrasjonen bør gis ansvar for saksbehandling av søknader på skoleskyss og tilrettelagt transport (TT).

Fylkesadministrasjonen bør også ha ansvaret for infrastruktur for kollektivtransporten, inkl. tilrettelegging av nødvendige knutepunkter for ønsket mobilitet. Oppgaven utføres i dialog med kommunene, AtB og evt. andre interessenter.

