

SAK 10/20 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033, INNSPEL TIL VIKEN FYLKESKOMMUNE, PRIORITERINGER

1 SAKSOPPLYSNING

Fylkeskommunane er invitert til å gi innspel til samferdselsdepartementet (SD) om prioritering i NTP 2022-33 (vedlegg 2). I mai 2019 ga Viken fellesnemda innspel til SD på dei største utfordringane i Viken (vedlegg 3).

I brev dat. 16.12.2029 (vedlegg 1) ber Buskerud fylkeskommune om innspel til Viken fylkeskommune, på statlege transportløysingar som kan bidra til fylkeskommunen og kommunane sin felles innsats for å:

- *Fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser*
- *Ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter*
- *Realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport*



Basert på dei største utfordringane i Viken er kommunar og regionale aktørar invitert til å koma med forslag til prioritering av følgjande:

- 1) *Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden hvor:*
 - a) *Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.*
 - b) *Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken (se vedlegg). Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.*
 - c) *Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsning.*
- 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*
 - a) *Forslag til langsiktig satsingsområder på de fem transportkorridorene som berøre Viken.*
 - b) *En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.*

Frist for innspel til Viken fylkeskommune er 2.mars 2020.

Nasjonal transportplan (NTP) er det store verktøyet for langsiktig prioritering og samferdselssatsing. Den formelle planperioden er no utvida frå 10 til 12 år, og det er lagt eit perspektiv mot 2050. NTP 2018 – 2029 vart handsama i [Stortinget 19.6.2017](#), med bakgrunn i [innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen](#) om Nasjonal transportplan 2018–2029 12. juni 2017.

Prosess med Nasjonal Transportplan er no ein del endra frå tidlegare, der transportetatane kom med eit omfattande grunnlagsdokument til NTP, med sine forslag til prioriteringar. Med bakgrunn i grunnlagsdokumentet som var ute på høyring utarbeida regjeringa stortingsmelding i høve til NTP.

Arbeidet med NTP er no i større grad ein politisk prosess der SD har teke ein ny og tydelegare rolle i NTP-arbeidet. SD har oppretta ei politisk kontaktgruppe for å sikre god dialog med regional og lokal forvaltning. Kontaktgruppa består av politisk nivå i fylkeskommunane, KS, dei største bykommunane og Sametinget. Kontaktgruppa er politisk leia av Samferdselsdepartementet.

SD vil utarbeide ein meir strategisk og overordna Nasjonal transportplan, der det blir lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd og måloppnåing. I ei overordna og langsiktig planlegging er det lagt til grunn at dei viktigaste utfordringane blir handtert fyrst. For dei siste seks åra i planperioden ynskjer SD ikkje innspel på konkrete prosjekt og tiltak. SD har varsla at dei kjem til å vera meir tilbakehaldne enn tidlegare med å bestemme konkret tiltak som ligg langt fram i tid. Det er her ynskjeleg med innspel på langsiktige satsingsområder framfor ei liste av utbyggingsprosjekt. I fyrste seksårsperiode ber departementet om prioriteringa på konkrete prosjekt og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden blir lyfta til eit meir strategisk og overordna nivå. Det er svært mange prosjekt som allereie ligg inne i NTP 2018-29. Det er derfor lite handlingsrom for nye tiltak dei komande 10 åra, med mindre prosjekt blir teke ut for å gi plass til nye løysingar.

Transportetatane har i løpet av planprosessen fått fleire deloppdrag. Svara på deloppdraga vil samla utgjera etatane sine faglege innspel til stortingsmeldinga om NTP. I [brev frå SD 25.11.2019](#) har transportetatane fått i oppdrag å foreslå prioriteringar av all ressursbruk i perioden 2022-2033. Frist for levering av svar er 13. mars 2020.

SD har og invitert fylkeskommunane, dei største bykommunane og Sametinget til å koma med innspel til arbeidet.

Stortingsmeldinga om ny Nasjonal transportplan vert lagt fram i 2021.

2 VURDERING

2.1 Generelt

I forslag til innspel er det i fyrste rekke prøvd å sjå på større tiltak/prosjekt som bør ha stor interesse for Hallingdal og med det også for Viken. Det er utan tvil ei stor styrke, dersom Hallingdal kan stå samla om prioriteringane. Det er m.a. teke utgangspunkt i sak 11/17 i Hallingtinget, og samstemt uttale NTP 2018 – 2029, handlingsprogram til Statens vegvesen 2018-2023 (2029).

Med «styret» som aust –vest utgreiingar (2014 – 2016) førte med seg så mista Hallingdal mykje av si felles kraft og framdrift i forhold til vegprioriteringar. Med bakgrunn i regjeringa og Stortinget sine prioriteringar og vedtak NTP om funksjonsdeling Rv7 og Rv52, går dagleg leiar ut i frå at Hallingdal akseptera og støttar opp under dei prioriteringar og vedtak som er gjort. Som ei av dei siste sakene eg skriv som dagleg leiar, er eg frimodig nok til å koma med eit sterkt og velmeinande synspunkt; det vil vera direkte øydeleggjande, for å få gjennom større samferdselsprosjekt, dersom Hallingdal ikkje klarar å einast om prioriteringar. All historie syner at regionar som står samla, også Hallingdal, har mykje større mogelegheit til å nå fram i forhold til statlege satsingar. Regionar som ikkje er samde er lettare å nedprioritere. Stamvegstatus for Rv7 og Rv52 og seinare utbygging Ramsrudhellingane og Sokna – Ørgenvika kom ikkje av seg sjølv. Ei ny splitting i forhold til vegspørsmål er også øydeleggjande i forhold til det generelle regionale samarbeidet.

2.2 Veg

2.2.1 Generelt

Nå det gjeld veg er det rute 5b (Rv7 Hønefoss – Bu og Rv52 Gol- Borlaug) som blir spesielt omtala.

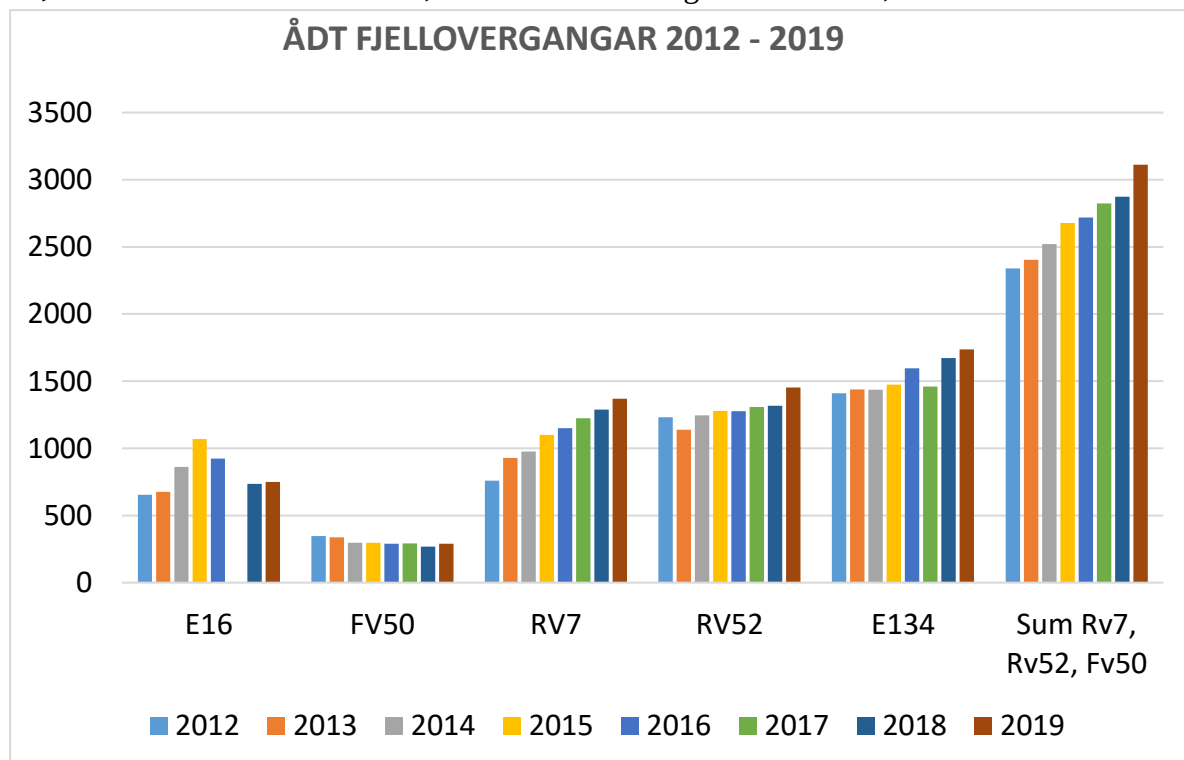
Rv7 og Rv52 er hovudvegar i Norge og hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet, med to sentrale fjellovergangar. Ruta (5b) har tilknytning til m.a. E16 med vidare samband til Oslo mot aust, og mot Bergensområdet i vest. I St.meld. St. 33 (2016 –



2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 står det:

«Regjeringen vil prioritere E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Som den andre hovedvegforbindelsen østvest legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 7 vil være hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk.»

Vegane gjennom Hallingdal (Rv7, Rv52, Fv50) med utgangspunkt Rv7, hadde i 2019 55,6% av trafikken aust – vest, E134 hadde 31% og E16 hadde 13,4%.



Rv7 og Rv52 har to hovedføremål:

- Hovudvegar til/frå Hallingdal, der reiselivet sitt transportbehov i stor grad er med og legg føringar for utviklinga.
- Hovudvegar mellom aust og vest



Illustrasjon, to av hovudutfordringane

I forhold til større vegprosjekt er det valt å dele rute 5b inn i tre prioriterte hovuddelar:

- Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)
- Rv7 vest for Gol (Gol – Bu)
- Rv52 Gol – Borlaug

Dei viktigaste utfordringane på ruta (5b) knyter seg til:

- Trafikktryggleik
- Framkomst
- Generell vegstandard
- Vinterregularitet
- Hovudveg gjennom sentrum (Hemsedal)
- Konflikt med villrein på Hardangervidda
- Stor variasjon i trafikkmengde i helgane og på kvardagar på enkelte strekningar
- Stor del tungtrafikk på deler av ruta

Transport, distrikt, næringsliv

Hallingdal har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. Hallingdal er og i ei særstilling som den største reiselivsregionen i landet, med ca. 5 – 6 mill. gjestedøgn. Ikkje for nokon annan region i landet har reiselivet så mykje å seia som for Hallingdal, med 33 % av sysselsetjinga som er reiselivsrelatert. Dette er m.a. godt dokumentert i m.a. TØI si ringverknadsanalyse, mars 2012.

Reiselivet i Hallingdal består i stor grad av turistar som skal til eitt bestemt mål (weekend trafikk, skituristar, kurs/konferansar og hyttefolk) her er reisetid og transportavstandar avgjerande faktorar. God kommunikasjon der reisetid og reisekomfort står sentralt er grunnleggjande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette kjem og klart til uttrykk i tidlegare Buskerud fylkeskommune sin regional delplan for reiselivet, der måla er:

- *Infrastrukturen i Buskerud skal sikre konkurransekraft på lik linje med sammenliknbare regioner og destinasjoner.*
- *Samferdselstilbudet skal utvikles på en miljømessig god måte og kundeperspektivet skal ivaretas*

Strategiske tiltak er m.a.:

- Vei og reisetid er en avgjørende konkurransefaktor for reiselivet. RV7/RV52 er viktigste veien for reiselivet i Øvre- Buskerud, og fortsatt fokus på forbedringer på denne er avgjørende. Det er avgjørende med vinteråpen RV7 over Hardangervidda
- Satse på utvikling av Bergensbanen/Ringeriksbanen og ekspressbusser mellom kommunikasjonsknutepunkt og destinasjonene

Betra vinterregularitet

Det er avgjerande å styrke vinterregulariteten både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. Når det gjeld vinterregularitet er det Rv7 Hardangervidda som har dei desidert største utfordringane med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dagar. Rv52 har til samanlikning 1-2 dagar. Når det gjeld kolonnekøyring er det opp mot 30 dagar på Rv7 og 10 -15 dagar på Rv52. **Sjekk nye tal**

2.2.2 Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)

Regionrådet for Hallingdal har i lang tid vore ein aktiv pådrivar for utvikling av vegsambanda som har tilknytning til Hallingdal. For å få realisert innkortinga Sokna – Ørgenvika på Rv7, var Regionrådet for Hallingdal og Buskerud fylkeskommune svært aktive partar. Det vart her etablert eit tre-part samarbeid mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, noko som synte seg å vera eit vellykka samarbeid.

I gjeldande NTP (2018 – 2029) vart ikkje Rv7 prioritert i nemneverdig grad, 300 mill. i perioden 2018 – 2021. I rutevis utgreiing til Statens vegvesen (2015) er det definert eit investeringsbehov på 9,1 mrd. på strekninga Hønefoss – Gol, fram mot 2050. Med ei investeringstakt på 300 mill. i kvar fire-års periode vil det ta over 100 år å realisere det som er dagens behov på deler av Rv7 (Hønefoss – Gol).

Regionrådet for Hallingdal ser det som svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna – Ørgenvika på Rv7 er ferdig utbygd. Men det vil vera halvgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei vidare utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt. Hallingdal har heile tida vore positive til å sjå på alternative løysingar for å få realisert viktige vegprosjekt. I samband med bygging av Sokna – Ørgenvika var det knappast ei stemme som var mot delvis bompengefinansiering.

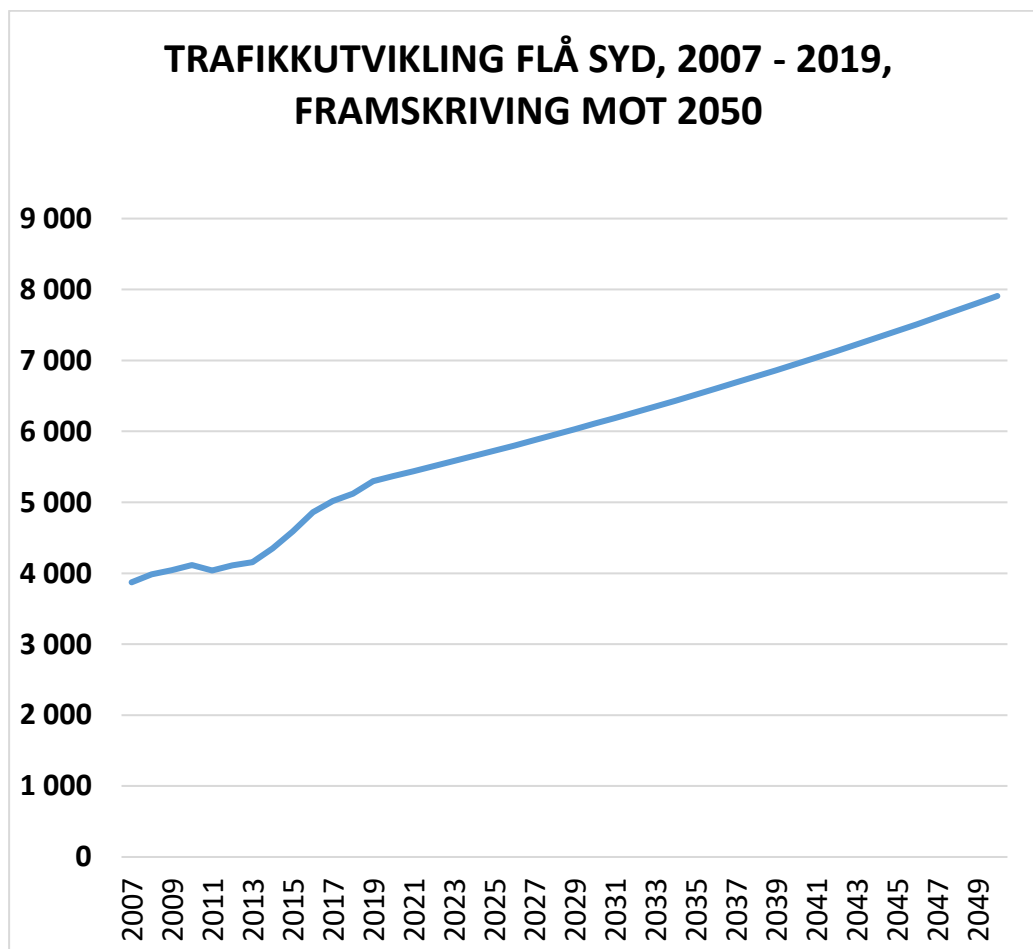
I innstilling 16.8.2017 frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029 står det m.a.:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortinga Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest-sambandet og vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer. For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.»

«Komiteens medlemmer frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til behovet for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika– Gol. Denne strekningen har behov for opprusting Ørgenvika–Svenkerud og ny vei Svenkerud– Gol. Både rv. 7 Hardangervidda som er valgt som hovedveg for personbil/turisttrafikk øst–vest, samt rv. 52 Hemsedalsfjellet som er valgt som hovedveg for tungbiltrafikk, er avhengig av opprustning/nybygg på rv. 7 Ørgenvika–Gol.»

Regionrådet for Hallingdal tok våren 2017 initiativ for å få i gang eit meir konkret arbeid med Vegpakke Hallingdal, som er definert som strekninga Ørgenvika – Gol. Målet var m.a. å vurdere alternative finansierings- og utbyggingsløyser for Vegpakke Hallingdal og gjera nødvendig avklaringar fram mot rullering av NTP. Med bakgrunn i tydelege politiske signal vart det helde nytt møte mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal 27.9.2017. Her vart det bestemt at det skulle etablerast eit tre-part samarbeid mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, for å utarbeide nødvendig grunnlag, slik at Vegpakke Hallingdal kunne koma inn som aktuelt tiltak i samband med NTP 2022 – 2033. Statens vegvesen har i 2019 arbeidd med ei «møgleighetsstudie» der sluttresultatet ikkje er kjent.

Rv 7 (Hønefoss–Gol) som hovudvegen til Hallingdal frå aust og som det mest trafikkerte aust–vest-sambandet treng omfattande utbetringar. Det står at fleire parti med låg standard, som skaper store sprang i vegstandard og som er ulykkesutsette (jmf. også merkand frå transport- og kommunikasjonskomiteen 16.8.2017).



Trafikkutviklinga på Rv7 (Flå sør) har auka med nærare 37% frå 2007 til 2019. Ut frå nye transportanalyser vil ÅTD vera om lag 8000 i 2050. Det er og viktig å ha med seg at Rv7 har spesielle utfordringar i forhold til periodevis svært stor turisttrafikk med stor del tungtrafikk i dei same periodane. Og det kan ikkje vera stor tvil om at Rv7 innan rimeleg kort tid vil ha ÅDT over 6000. I vedlegg 4 er det laga ei samanlikning trafikk R7 Flå sør og E6 Otta sør for å synleggjera noko av problemstillinga. E6 Ringeby-Otta (56 km) er planlagt bygd som tofeltsveg med midtrekkverk og forbikøringsstrekningar (H1).

2.2.3 Rv7 vest for Gol (Gol – Bu)

I tillegg til utbetringstiltak er det for Rv7 vest for Gol fleire større prosjekt som må realiserast, m.a:

- Hagafoss - Geilo
- Rv7 Hardangervidda

Når det gjeld Rv7 Hardangervidda er problemstillingane ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Største utfordringa for Rv7 som aust – vest samband er vinterregulariteten over Hardangervidda, med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dagar. Når det gjeld kolonnekøyring er det opp mot 30 dagar på Rv7. For at Rv7 over Hardangervidda skal bli ein reell vintersikker hovudveg vil det vera nødvendig med tiltak på Hardangervidda.

Konseptvalutgreiing Rv. 7 over Hardangervidda (okt. 2015) har vurdert følgjande alternativ:

- Nullkonseptet (K0)
- Utbedringskonseptet (K1)
- Konsept korte tunnelar (K2)
- Konsept lang tunnel (K3)

Statens vegvesen har anbefalt ein redusert variant av konsept K2, «Korte tunnelar», som er konseptet med lågast investeringskostnad blant konseptane med tilfredsstillande måloppnåing. Anbefalinga inneberer bygging av Dyranuttunnelen på ca. 6,25 km. Dyranuttunnelen aleine vil gje stor forbetring av forholda, både for villrein og vinterregularitet, men heving av vegen vil også slå positivt ut. På litt lengre sikt vil heile konsept K2 kunne realiserast, med etappevis utbygging av opptil fire andre tunnelar på Hardangervidda, vidare austover mot Haugastøl. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg.

Buskerud fylkesting vedtok 18.12.2019 Regional plan for Hardangervidda 2019 - 2035 (rullering) datert 31.10.19. Her står det m.a. i forhold til Rv7: «Arbeidet med planlegging og bygging av miljøtunnelar og høyfjellsprofiler på strategiske stader på traséen skal videreføres.»

2.2.4 Rv52 Gol – Borlaug

I tillegg til utbetringstiltak er det for Rv52 Gol – Borlaug fleire større prosjekt som må realiserast:

- Gol – Robru
- Ny veg utanom sentrum i Trøim sentrum
- Hemsedalsfjellet

Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum.

Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.

Rv 52 går i dag gjennom Trøim sentrum. Rv 52 har ein svært høg del tungtransport, nærare 30% eller om lag 400 køyretøy pr. døgn. Ein høg andel tungtransport i periodar av døgnet, med eit sentrum med svært stor reiselivsaktivitet, er ei svært dårleg blanding. Både i forhold til fastbuande, trafikktryggleik, miljø og reiselivsnæringa er det heilt nødvendig at Rv52 blir lagt utanom Trøim sentrum, noko det og føreligg planar for og det er bandlagt areal.

2.2.5 Andre hovudvegar med stor betydning for Halingdal

E16, Sandvika - Skaret

E16 Sandvika – Skaret - Hønefoss er ein viktig vegparsell for Hallingdal.

E16 Sandvika–Skaret er delt inn i tre delstrekningar:

- Strekninga Wøyen–Bjørum er ferdig utbygd som firefelts motorveg og vart opna i 2009.
- Sandvika–Wøyen, firefelts motorveg vart opna i slutten av 2019.
- Bjørum–Skaret med bygging av 8,4 km ny firefelts motorveg er lyst ut (feb. 2020). Oppstart 2021 og ferdig innen utgangen av 2024.

E16 Skaret–Høgkastet

E16 skal på den 8,7 kilometer strekningen fra Skaret, vest for Sollihøgda, til Høgkastet, en drøy kilometer sør for Sundvollen, utvides fra to til fire felt. Planlagt oppstart bygging 2022.

E16 Høgkastet – Hønefoss

E16 mellom Høgkastet og Hønefoss er ein del av Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 i regi av Bane NOR.

E16 Nymoen - Eggemoen - Olum

Strekninga Nymoen – Olum inngår i ein ytre ring rundt Oslo og strekninga fungerer både som lokalveg og hovudvegsamband mellom Gardermoen/Hadeland/Gjøvik/Buskerud/Hallingdal.

E16 Nymoen–Eggemoen–Olum er delt inn i to delstrekningar: Nymoen–Eggemoen og Eggemoen–Olum. Ny E16 mellom Eggemoen og Olum vil opne for trafikk i 2022.

For E16 Nymoen-Eggemoen er det ikkje avklart anleggsstart.

2.3 Jernbane, Bergensbanen

Det viktigaste enkelttiltaket for Bergensbanen og Hallingdal er Ringeriksbanen.

Forkortinga av Bergensbanen vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for Ringeriksregionen og som aust-vest samband Oslo-Bergen. Men i like stor grad vil innkortinga av Bergensbanen ha enormt mykje å seia for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen ”føre” Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering. Med planlagde utbyggingar vil reisetida Oslo – Gol bli ca. 1 time og 50 min. Berre dette vil vera ein jernbanerevolusjon.

Me er inne i ei skjebnetid for godstransport på jernbane. For å nå heilt nødvendige klimamål er det viktig at jernbana tar veksten i godstransport på strekninga. Realiteten i dag er dessverre

annleis. Godstransporten har kapasitetsutfordringar både på strekninga – med for få lange kryssningsspor – og på terminalane. Det er avgjerande at naudsynte tiltak blir gjennomført, for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.

3. INNSPEL

Regionrådet for Hallingdal gjev fylgjande innspel til Viken fylkeskommune i høve til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033:

Ringeriksbanen/E16

Regionrådet for Hallingdal forventar at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen blir gjennomført med byggestart i gjeldande NTP periode. Prosjektet er derfor ikkje teke med i forhold til prioriteringar.

Det har sidan 2013 skjedd eit kvantesprang i planlegginga av fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 Høgkaset – Hønefoss. Byggestart har vore «justert» frå 2019 til 2021 til 2021/2022. Der det frå regjeringshald er gjeve klare lovnadar mange gonger, utan atterhald, om at Ringeriksbanen/ E16 skal realiserast med byggestart 2021/2022.

Parallelt med denne omfattande statlege satsinga, har både kommunar og næringsliv langs Bergensbanen planlagt og lagt til rette for heilt nødvendig utvikling, med utgangspunkt i den største samferdselsinvesteringa som skal gjerast sidan Bergensbanen vart bygd. Det er investert fleire milliardar kroner og det er skapt enorme forventningar.

For fleire av regionane langs Bergensbanen vil realisering av Ringeriksbanen og ny E16 Høgkaset – Hønefoss vera avgjerande for vidare vekst.

Nokre hovudpunkt:

- Bidra til å skapa ein heilt ny bu- og arbeidsmarknadsregion vel 30 minutt frå Oslo, som vil avlaste framtidig press på hovudstadsområde.
- Binde Austlandet og Vestlandet nærare kvarandre med ei redusert reisetid på ein time.
- Bidra til betydeleg samfunnsmessig verdiskaping på heile strekninga Oslo-Bergen, spesielt i Ringeriksregionen og Hallingdal, men også på Voss og i Bergensområdet/ Vestland.
- Bidra til at tog blir eit reelt og kraftfullt samferdselstilbod til den største reiselivsregionen i landet, Hallingdal.
- Bidra til å gjera tog mye meir konkurransedyktig i forhold til fly mellom Oslo og Bergen, og med det ei mykje meir miljø- og klimavennleg løysing.

Når det gjeld innspel i prioritert rekkefølge er utgangspunktet Hallingdal og Viken, men samstundes er Hallingdal ein transportkorridor for veg og jernbane, mellom aust og vest. Dette gjer at det må evnast å sjå på tiltak Viken – Vestland i ein noko overordna samanheng. Døme på dette vil vera utvikling av Bergensbanen og vegane Rv7 og Rv52 med sine fjellovergangar.

Innspel i prioritert rekkefølge

1. Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol), ref. pkt. 2.2.2

Regionrådet for Hallingdal ber om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som eit delvis bompengefinansiert prosjekt. Nye vegstrekningar på Rv7 Hønefoss – Gol må byggjast ut etter dimensjoneringsklasse H5, nasjonale hovudvegar, ÅDT 6000 – 12000 og fartsgrense 90 km/t. Det vil vera ei svært kortsiktig tilnærming, dersom framkomelegheit ikkje blir vektlagt i større grad, i vidare utvikling av Rv7.

2. Rv52. strekninga mellom Gol og Robru har svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.
3. Fjellovergane aust – vest (Rv7 og Rv52) har stor betydning for alle typar transport mellom Austlandet og Vestlandet, og er avgjerande for Hallingdal. Eit vintersikkert vegsamband har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og busetting. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg, og at dette er eit arbeid som bør startast snarast råd. Regionrådet for Hallingdal forventar at KS1 no blir slutført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet.
4. Rv 52 går i dag gjennom Trøim sentrum. Rv 52 har ein svært høg del tungtransport, nærare 30% eller om lag 400 køyretøy pr. døgn. Ein høg andel tungtransport i periodar av døgnet, med eit sentrum med svært stor reiselivsaktivitet, er ei svært dårleg blanding. Både i forhold til fastbuande, trafikktryggleik, miljø og reiselivsnæringa er det heilt nødvendig at Rv52 blir lagt utanom Trøim sentrum, noko det og føreligg planar for og det er bandlagt areal.

Langsiktig satsingsområder, transportkorridor

Hallingdal kunne sjølvstendig ta til orde for at den mest naturlege transportkorridoren mellom aust og vest, som i dag går gjennom Hallingdal, må prioriterast framfor andre vegar. Både ut frå at Bergensbanen går gjennom Hallingdal, der det ligg inne konkret tiltak som på sikt vil redusere reisetida Oslo – Bergen til i overkant 4 timar, og bli eit reelt alternativ til fly. Og Rv7 og Rv52 er dei raskaste og mest brukte vegane mellom aust og vest. I tillegg ligg det eit stort utviklingspotensiale for desse vegane, ikkje mist sett i lys av utvikling av E16 Sandvika – Hønefoss og E16 Voss mot Bergen.

Det har dei siste 10-åra vore gjennomført eit uttall av utgreiingar i forhold til aust –vest samband. Det siste store arbeide skjedde i perioden 2014 -2016. Ut frå omfattande prosessar kom Regjering og Storting m.a. fram til at både Rv7 og Rv52 skal vera hovudvegar aust – vest, men med ei funksjonsfordeling. Regionrådet for Hallingdal støttar denne funksjonsfordelinga som både tek omsyn til ulike geografiske område, gode vegsamband mellom Austland og Vestlandet og mellom Oslo og Bergen. I tillegg vil utviklinga av Bergensbanen med reisetid ned mot 4 timar føre til at Bergensbanen får ein renessanse. Regionrådet for Hallingdal oppmodar Viken fylkeskommune til å halde fast ved dei føringar som vart lagt i samband med handsaming av NTP 2018 – 2029.

Eit hjartesukk

Mykje av vegpolitikken i Norge er på mange måtar lite forutsigbar, noko som gjer at det heile tida blir arbeidd for nye løysingar, og det blir stadige omkampar. Det kan verke som ein evig runddans, revidering av NTP kvart 4.år er eit klart uttrykk for dette. Så snart ein plan er vedteken startar arbeidet med ny plan, ein heilt meningslaus måte å drive overordna planarbeid på. Dette gjer at kommunar og regionar stadig blir sett opp mot kvarandre, det er ein heilt unødvendig ressursbruk og stadige omkampar svekkar godt samarbeid mellom naboar. Det er utan tvil eit statleg ansvar at vegpolitikken i Norge blir mykje meir forutsigbar, slik at ressursar kan nyttast til noko anna enn stadige omkampar og utmattande prosessar.

Ål 15.2.2020
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

1. Brev frå Buskerud fylkeskommune, dat. 16.12.2019
2. Brev frå SD 21.11.2019; NTP 2022-2033, Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
3. Viken fellesnemda 02.05.2019, Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet
4. ÅDT E6 Otta sør og Rv7 Flå sør



Se adresseliste

Vår dato: 16.12.2019
Deres dato:

Vår referanse: 2019/8505-3
Deres referanse:

Vår saksbehandler:
Guro Helene Bakke Eker, tlf. 94 13 42 12

Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Fylkeskommunene er invitert til å gi innspill til samferdselsdepartementet (SD) om prioritering i NTP 2022-31. Viken fylkeskommune inviterer kommunene og regionale aktører til å komme med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på i NTP 2022-2033.

I mai 2019 ga Viken fellesnemda innspill til samferdselsdepartementet på de største utfordringene i Viken (se vedlegg).

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. For de siste seks årene i planperioden ønsker derfor samferdselsdepartementet ikke innspill på konkrete prosjekter og tiltak. Samferdselsdepartementet har varslet at de kommer til å være mer tilbakeholdne enn tidligere med å bestemme konkret tiltak som ligger langt fram i tid. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

I første seksårsperiode ber departementet fortsatt om prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Det er svært mange prosjekter som allerede ligger inne i NTP 2018-29. Det er derfor lite handlingsrom for nye tiltak de kommende 10 årene, med mindre prosjekter løftes ut for å gi plass til nye løsninger.

Viken fylkeskommune ønsker begrunnede innspill på statlig transportløsninger som kan bidra til fylkeskommunens og kommunenes felles innsats for å:

- Fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser

- Ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter
- Realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport

Basert på de største utfordringene i Viken inviteres kommuner og regionale aktører til å komme med forslag til prioritering av følgende:

1) Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden hvor:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken (se vedlegg).
Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsninger.

2) Langsiktige satsingsområder for Viken:

- a) Forslag til langsiktig satsingsområder på de frem transportkorridorene som berøre Viken.
- b) En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.

Hver av kommunene i Viken kan gi egne innspill, men det er en fordel om kommunene samordner sine innspill i regioner, helt eller delvis.

Kommunene oppfordres til å involvere lokalt næringsliv i sine prosesser.

Innspill sendes fortløpende og senes til post@viken.no **2.mars 2020**

Med vennlig hilsen

Guro Helene Bakke Eker
saksbehandler

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

*Hvis du ønsker å svare elektronisk: www.bfk.no/edialog (kan også benyttes til sensitive opplysninger).
Eventuelt www.bfk.no – under kontakt oss.*

Vedlegg:

- 1 Innspill på hovedutfordringer på transportområdet (ettersendt sak)
- 2 Brev fra samferdselsdepartementet til fylkene
- 3 Adresseliste



Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/91-49

21. november 2019

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

Det er i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 lagt opp til at fylkeskommuner, de fire største byene og Sametinget inviteres til å gi innspill til prioriteringer med utgangspunkt i bl.a. de identifiserte utfordringene.

Hensikten med dette brevet er å invitere fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til vårt brev av 11. januar i år til fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS. Brevet beskriver en ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Av brevet fremgår det at departementet vil invitere fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget til å komme med egne innspill i flere omganger.

Regjeringen har satset betydelig over hele landet på samferdselsområdet de senere årene. For å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og å øke næringslivets konkurranseevne gjenstår det likevel utfordringer som må løses og behov som må dekkes. Regjeringen har en nullvisjon for drepte og hardt skadde, og transportsektoren skal bidra til oppfyllelse til Norges klima- og miljømål. Samtidig erfarer vi at store kostnadsøkninger i prosjektene som ligger i innværende NTP gjør det krevende å få realisert alle planlagte tiltak. Parallelt med en krevende kostnadsutvikling vil det statsfinansielle handlingsrommet ventelig bli mindre i årene fremover. Dette gjør det nødvendig å tenke nytt om både hvordan vi prioriterer prosjekter som tas inn i Nasjonal transportplan, og hvordan vi prioriterer og optimaliserer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for styring,
administrasjon og
samfunnssikkerhet

Saksbehandler
Jan Fredrik Lund

prosjekter som har blitt en del av planen. Denne omleggingen krever felles innsats fra mange aktører, og vilje til å prioritere slik at vi får mest mulig igjen for de midlene staten bruker på transport. Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for hvilke transportløsninger som bør velges og åpner for nye muligheter for en mer kostnadseffektiv transportpolitikk.

Samferdselsdepartementet vil utforme neste nasjonale transportplan slik at den møter utfordringene og omstillingene vi står overfor fremover. Et første trinn i arbeidet med den nye transportplanen har vært å få kartlagt utfordringene på transportområdet.

Vi innledet arbeidet ved å invitere fylkeskommunene, de fire byområdene og Sametinget til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Dette skjedde i første omgang i brev av 18. februar i år med frist 10. mai.

Samferdselsdepartementet mottok innspillene innen fristen i mai måned. I etterkant har departementet fulgt opp og invitert til regionale møter i den politiske kontaktgruppen som fikk presentere sine innspill i dialog med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Departementet verdsetter de innspillene som er sendt og mener de er nyttige i det videre arbeid med neste nasjonale transportplan.

Regjeringen er opptatt av å ha et best mulig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Alle innspill departementet har fått og får til arbeidet med nasjonal transportplan blir gjort tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>. Her ses også departementets oppsummering fra de regionvise møtene i politisk kontaktgruppe.

Samferdselsdepartementet har innledet dialog med næringslivet, arbeidstakerorganisasjoner og interesseorganisasjoner om ny nasjonal transportplan. Vi har også invitert disse aktørene til å gi innspill på utfordringene på transportområdet. Innspillene vil legges ut på vår nettside.

Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer

Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med ny Nasjonal transportplan der oppmerksomheten vil bli rettet mot løsningene som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.

Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.

Departementet vil i løpet av kort tid be transportvirksomhetene om å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer av ressursbruken i perioden 2022-2033. Prioriteringene skal gjøres innenfor beregningstekniske økonomiske planrammer. Fristen for dette oppdraget er 13. mars 2020.

For Samferdselsdepartementet er det viktig å få fylkeskommunenes, de største bykommunene og Sametingets forslag til prioriterte løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste utfordringene. Innspillene vil bli gjort tilgjengelige på departementets hjemmeside.

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunene og kommunene påvirker kostnadene til offentlige og private prosjekter. Fylkeskommunene og kommunene bes komme med forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger.

Frist og videre arbeid

Vi inviterer til å sende skriftlige innspill med prioriterte tiltak innen 14. mai 2020.

Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre regionale møter i den politiske kontaktgruppen våren/tidlig høst 2020, der det blir gitt anledning til å presentere forslag og å drøfte disse med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
Prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Nye Veier AS
Sjøfartsdirektoratet
Vegdirektoratet

Adresseliste

Akershus fylkeskommune

Aust-Agder fylkeskommune

Bergen kommune

Buskerud fylkeskommune

Finnmark fylkeskommune

Hedmark fylkeskommune

Hordaland fylkeskommune

KS

Møre og Romsdal fylkeskommune

Nordland fylkeskommune

Oppland fylkeskommune

Oslo kommune - Byrådet

Rogaland fylkeskommune

Sametinget

Sogn og Fjordane fylkeskommune

Stavanger kommune

Telemark fylkeskommune

Troms fylkeskommune

Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune

Vest-Agder fylkeskommune

Vestfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune



VIKEN
fylkeskommune fra 2020

Saksnr.: 2019/71
Løpenr.: 1315/2019
Klassering: N00
Saksbehandler: Anne Line Berglia

Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fellesnemnda	02.05.2019	69/2019

Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet (ettersendt sak)

Vedlegg

- 1 Ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022 - 2033
- 2 Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet
- 3 Saksframlegg fra Akershus
- 4 Protokoll fra behandling i Akershus fylkesting
- 5 Saksframlegg fra Buskerud
- 6 Protokoll fra behandling i Buskerud fylkesting
- 8 Saksframlegg Østfold
- 9 Innspill til NTP fra Østfold fylkesting
- 9 Protokoll fra behandling i Østfold fylkesting

Utrykte vedlegg:

*

Forslag til vedtak/innstilling

1

Saksframlegg til fellesnemnda og vedtak, samt saksframlegg og vedtak i de tre fylkestingene oversendes departementet som innspill på hovedutfordringer på transportområdet.

2

Fellesnemnda er positiv til at Samferdselsdepartementet legger opp til en dynamisk prosess med mer politisk innflytelse. Viken fellesnemnd oppfordrer Samferdselsdepartementet til forutsigbar fremdriftsplan som ivaretar tilstrekkelig tid til god involvering av kommunene.

3

Fellesnemnda ber prosjektkontoret samordne en medvirkningsprosess med kommunene i de tre fylkene.

dato

Harald Horne
hovedprosjektleder for Viken fylkeskommune

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet orienterte i brev 11. januar (vedlegg 1) om ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Her blir fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til NTP i flere runder og at det blir opprettet en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene.

I brev av 18. februar (vedlegg 2) inviteres fylkeskommunene til å komme med innspill på hva som er de største samfunnsutfordringene på transportområdet i de ulike regionene, med frist 10. mai 2019.

Fakta

Samferdselsdepartementet vil selv ta en tydeligere styring i NTP-prosessen for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for helhetlig vurdering av de samfunnsmessige utfordringene. Hensikten med endringen er å få en mer dynamisk prosess mellom transportetatene og Samferdselsdepartementet.

Den nye organiseringen av NTP-prosessen innebærer at flere av oppgavene i NTP-arbeidet er flyttet til Samferdselsdepartementet.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen varsler Samferdselsdepartementet større og tidligere involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene. Departementet har derfor opprettet en kontaktgruppe som er ledet politisk av Samferdselsdepartementet, hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå. Kontaktgruppen hadde sitt første møte 8.mars 2019. Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger.

Samferdselsdepartementet ønsker innen 10. mai kortfattede innspill fra fylkeskommunene med rangering av de viktigste utfordringene. De understreker at de nå ønsker innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Det bes om å skille mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Når det gjelder innspill fra fylkene bes det også om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreformen legges til grunn.

Arbeidsutvalget for Fellesnemda drøftet saken og ønsket en felles sak i Fellesnemda i mai, med bakgrunn i forutgående sak i de enkelte fylkestingene.

I Akershus ble saken lagt frem for Hovedutvalget for samferdsel 27.03, Fylkesutvalget 01.04 og Fylkestinget 08.04. I Østfold ble saken lagt frem for Samferdselskomiteen 19.03 og Fylkestinget 28.03. I Buskerud ble saken fremmet for Fylkesutvalget 10.april og Fylkestinget 24.april.

Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er parter, har utarbeidet innspill til Nasjonal transportplan. Innspillene fra Østlandssamarbeidet handler om hvilke tiltak Østlandssamarbeidet prioriterer. Disse har blitt utarbeidet gjennom en prosess som har pågått siden høsten 2018 og var nærmest ferdig når samferdselsdepartementet kom med informasjon om endret NTP-prosess. Derfor er tidspunktet for innspillet på utfordringer sammenfallende med Østlandssamarbeidets prioritering av tiltak.

Vurdering

Fellesnemda er positiv til at Samferdselsdepartementet legger opp til en med dynamisk prosess med mer politisk innflytelse. Dette vil gi fylkene større grad av involvering og medvirkning. Det er også en fordel at NTP-prosessen starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, søker å løse disse utfordringene.

Fellesnemda ser positivt på at samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi størst effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Prioritering av samfunnsutfordringer innenfor transportområdet

Med komplekse samfunnsutfordringer, og en transportsektor som er inne i et paradigmeskifte, kan det være krevende å forutse hvilke faktorer som påvirker hverandre, hva som er årsak og hva som er virkning av bevisst politikk. Prioritering av hva som er de største utfordringene, og hvilke hensyn en slik vurdering skal bygge på er derfor vanskelig. Forslag til rangering av utfordringene er gjort ut fra en helhetsvurdering av hva som på sikt vil gi de største samfunnsutfordringene.

Viken fellesnemd forutsetter at prioriteringene i gjeldende NTP 2018-2029, og som ble vedtatt av Stortinget i juni 2017, blir fulgt opp i ny NTP.

Utfordringer knyttet til klimamål, befolkningsvekst og bosetting, fremtidens mobilitet og næringstransport er relativt lik i dagens tre fylker. I det mangfoldet Viken dekker både med tanke på beliggenhet, bosetting og eksisterende samferdselsårer vil det i tillegg være noen områder som har egne utfordringer. Utfordringene slik de fremstår i denne saken til fellesnemda er en overordnet oppsummering av de tre fylkenes samfunnsutfordringer knyttet til transport. Saksfremlegg og protokoller fra de tre fylkenes behandlinger som vedlagt i denne saken sendes i sin helhet inn til samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ber om at vi skiller mellom dagens og fremtidens utfordringer. De utfordringene som løftes frem fra Viken er hovedsakelig dagens utfordringer. Disse er imidlertid av en slik karakter, at de i fremtiden vil øke i omfang, hvis de ikke blir håndtert. For eksempel vil ytterligere befolkningsvekst og urbanisering i hele Viken eskalere utfordringene knyttet til null-vekst mål og klimamål.

Klima og befolkningsvekst i byområdene

Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av utslipp av klimagasser tilsvarende 40 % av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall. Over halvparten av klimagassutslippene kommer fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Personbiltrafikken øker, og den øker betydelig mer enn befolkningsveksten. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte. For å redusere klimagassutslippene har de tre fylkene som mål at trafikkveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Utfordringen er å tilrettelegge slik at dette er mulig å gjennomføre.

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I en by- og tettstedsstruktur vil en flerkjernet utvikling bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Dette vil gi generere behov for kapasitet og godt koordinert kollektivtransporten til og fra Oslo, og mellom byene i Viken.

Skal nullvekstmålet for biltrafikk oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken. I det lange løp vil det bli vanskelig å finansiere driften uten at tilskuddet eller billettprisene øker.

Jernbanen er en sentral del av kollektivtilbudet i Viken og må utvikles videre for å håndtere befolkningsveksten. Dette krever at satsingen på jernbane styrkes. Kapasiteten må økes både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. InterCity-satsingen må forseres til starten på NTP-perioden. I påvente av at disse prosjektene ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. InterCity er viktig for å knytte byene i Viken sammen på en effektiv måte.

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Det er en utfordringen med effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo.

Det er store utfordringer knyttet til finansiering av nødvendige større kollektivtiltak innenfor fylkeskommunens ansvar, slik som Fornebubanen og kollektivfelt inn mot og i byene. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at

rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige for å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Det er også behov for å finne ordninger som sikrer finansiering av slike tiltak i byene, som ikke omfattes av byutviklingsavtalene.

Det er en stor utfordring i årene som kommer å finne økonomisk handlingsrom til å kunne utvikle det eksisterende vegnettet slik at det kan håndtere veksten som er forutsatt å komme i byer og tettsteder i Viken.

Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet inn mot, og gjennom byer og tettsteder. Situasjonen vil forverre seg i årene fremover, hvis vi ikke klarer å endre dagens reisemønster med større innslag av gåing, sykling og kollektivtrafikk. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser. Fylkesveinettet består av tofelts veier, og bare unntaksvis er det egne kjørefelt for buss. Bussene blir derfor stående i de samme køene som bilene. Skal bussene få nødvendig fremkommelighet, må enten biltrafikken dempes gjennom bruk av restriktive virkemidler som regulerer biltrafikken eller det må investeres i separate kollektivfelt. Alternativt en kombinasjon av disse.

Gode knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler kan motivere reisende til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Attraktive knutepunkt må ha en utforming og et tilbud som gjør at det er praktisk, hyggelig og sikkert å bruke disse. Mange aktører både private og offentlige er involvert i utformingen av knutepunkt, og disse må samhandle til det beste for de reisende.

Trafikksikkerhet

Mange fylkesveger benyttes som skoleveger. Det er et stort behov for trafikksikringstiltak langs skoleveiene. Med flere reiser til fots og med sykkel i byer og tettsteder er det en utfordring at disse fortsatt er utsatt for relativt høy risiko i trafikken. Alvorlige bilulykker er relativt godt dokumentert, mens det for gående og syklende er mangel på systematisk dokumentasjon. Det som er av tilgjengelig dokumentasjon viser økning i ulykker blant gående og syklende, men det er tegn som tyder på kraftig underrapportering av denne typen ulykker. Dette er en stor utfordring i arbeidet med å legge til rette for økt andel gående og syklende.

På motorveier er det brukt betydelige ressurser på møtefrie veier, noe som ikke er tilfelle på fylkesveiene med sterk økt trafikk.

Fremtidens mobilitet

Viken fellesnemnd ser en stor utfordring i å være pådriver innen ny teknologi og nye forretningsmodeller innen mobilitet og transport. Dette er en ny utfordring og fylkeskommunen har ikke egen kompetanse, kapasitet og ressurser til å innta en førende rolle i samfunnsutviklingen slik regionreformen forutsetter. Med visjonen «Viken viser vei» ønsker Viken å være en sterk part i utviklingen av fremtidens transport.

Attraktive alternativer til personbilen er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang til reiseinformasjon og betale for hele reisen, uten å forholde seg til de ulike aktørene som tilbyr reise. Her inngår koordinerte avganger, sanntidsinformasjon om reisen, velfungerende knutepunkter og enkle betalingsløsninger som fungerer for alle transportmidler. Utfordringen

er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene. I de helhetlige løsningene inngår også løsninger fra private aktører.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologikutvikling, nye miljøkrav, endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre fylkeskommunene. Gjennom rollen som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler innen mobilitet har fylkeskommunen sterke virkemidler til å gjennomføre helhetlige prioriteringer som gir fremtidsrettede løsninger med god ressursutnyttelse. Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Fylkeskommunene må bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen. Testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger, må sees som en del av fylkeskommunens ordinære oppgaver, og at det avsettes midler til denne type utvikling i NTP.

Samordning, helhetlige prioriteringer og effektive planprosesser

Statsetatene plikter å følge regionalpolitiske føringer, og aktivt støtte opp om regionale planer for areal og transport. Det er en utfordring at statsetatene, herunder transportetatene ikke har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og legger dette til grunn for sine prioriteringer. Det kan for eksempel gjelde utvikling av knutepunkt, sammenhengende infrastruktur og plassering av statlige arbeidsplasser og publikumstjenester.

Handlingsrommet i norsk økonomi vil fremover være begrenset (Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019). Viken fylkeskommune skal legge FNs bærekraftsmål til grunn for all fremtidig virksomhet. Dette innebærer et behov for at statlige, regionale og lokale virkemidler sees i sammenheng, og vurderes opp mot hverandre når prioriteringer gjøres.

Vår region står ovenfor store og nødvendige investeringer innen alle transportformer. God samordning av planlegging og utbygging av ulike prosjekter er helt avgjørende både for å minimere konsekvensene for innbyggerne og sikre effektiv ressursbruk.

Det inngås flere nye avtaler mellom staten og lokale og regionale myndigheter om ulike samferdselsprosjekter. Det understrekes viktigheten av at det følger tilstrekkelig med statlig finansiering med disse avtalene.

Arbeidet med forenkling av planarbeidet iht. plan og bygningsloven er en utfordring for å kunne øke effektivitet i planarbeidet. Effektivisering må gi utslag i praktisk politikk. Planer for gjennomføring av allerede vedtatte tiltak blir ikke iverksatt pga. manglende aksept fra overordnede myndigheter. Det må sikres tilstrekkelig planleggingskapasitet for å sikre vedtatt og tilstrekkelig framdrift. Samarbeidet mellom SVV og Bane Nor er ikke godt nok ved planlegging og gjennomføring av sammenfallende infrastrukturutbygginger. Kapasitetsproblemer i SVV skaper hindringer for kommuneplan- og fylkesplanarbeidet. Vi understreker betydningen av å gjennomføre forenklinger i planlegging og bygging av gang- og sykkelveier

Næringstransporter

Samferdselssektoren står for en stor del av Vikens klimagassutslipp. Det er viktig å redusere personbiltrafikken, men det er også viktig å stimulere til at næringstransporter, hvor det er

mulig, skjer med klimavennlige alternativer. Her må Viken spille en vesentlig rolle for å drive forsøksvirksomhet med ny teknologi og prøve ut nye forretningsmodeller.

Gods på bane

Godstransporten på bane i Norge har en lav markedsandel på flere banestrekninger, og operatørene i bransjen har dårlig økonomi. For å oppnå en varig bedring i konkurranseforholdet til lastebil, er det behov for en betydelig styrking av jernbanens infrastruktur. Det gjelder både i forhold til kapasitet på banen, men også terminalkapasiteten må bedres. Det er derfor viktig at Jernbanedirektoratets arbeid med en ny godsstrategi forseres, og at konkurransestyrkende tiltak for jernbanen etableres.

Fremkommelighet

I byområdene, og i veinettet ellers, må næringstransportene med gods konkurrere om kapasiteten med privatbilene. Det samme gjelder ofte kollektivreiser med buss. Fremkommeligheten totalt sett reduseres, noe som går ut over både samfunnsnyttien og økonomien. Alle tiltak som kan redusere bruk av privatbilen, vil frigjøre kapasitet slik at denne kan frigjøres til transport av mer samfunnsnyttig karakter.

Vedlikehold av fylkesveiene

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av ujevn vegstandard og til dels stort vedlikeholdsetterslep. Mange avkjørsler og svinger medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

Havn

En satsing på å få mer trafikk over på kjøl og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Det er mangler knyttet til jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og for å redusere tungtransporten på veiene. Veiene til havnene må utbedres. Fergetrafikken må gjøres både brukervennlig og miljøvennlig, og planlegges med tilstøtende tilbud på vei.

Reiseliv

For reiselivet, særlig i øvre delen av Buskerud er reiseavstand og effektive transportløsninger, en utfordring. Effektiv persontransport med kollektive løsninger til destinasjonene er viktig i distriktene. Korrespondanse mellom transporttilbudene er særlig utfordrende.

Tømmer

I Viken er det mye avvirking av skog, og det finnes også mye industri som benytter tømmer som innsatsfaktor i produksjonen. Skognæringen trenger derfor en effektiv transport av tømmer og flis. Lierstranda tømmerhavn, som er Norges største, skal avvikles (godkjent av Miljøverndepartementet i 2013). Det vil være avgjørende for å kunne fortsette å ta ut skog at det finnes en havn som sikrer effektiv eksport/import for skognæringen. Dette kan også være med på å sikre eksisterende industri, og etablering av ny industri, som kan bruke tømmer og trevirke som råstoff. For at en ny havn skal bli en suksess må ikke bare havnen etableres, men også veg og bane fram til havnen. Her trengs det et spleiselag mellom staten, fylkeskommunen, kommunene og private aktører. Skognæringen ønsker dessuten å benytte kjøretøy med større totalvekt, og det er viktig at dette kan prøves ut, for å kunne styrke

næringens konkurranseevne. Dette vil også kunne ha en positiv miljø- og fremkommelighetsgevinst.

Andre utfordringer knyttet til deler av Viken

Lite befolkede områder

I store geografiske områder i Viken vil det være lite bosetting. Utfordring på både kort og lang sikt er transporttilbudet i disse områdene, både kollektive mobilitetstilbud og standard på veier.

Forbindelsen Oslo – Gøteborg

På E6 over Svinesund passerer ca. 2500 tunge kjøretøy daglig. Den internasjonale tungtransporten på vei har flere negative effekter.

Fjellovergangene og lokal transport i distriktene i øvre del av Buskerud

Nettverket av veier og jernbane øst-vest har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. En vintersikker vegforbindelse har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og bosetting her. Godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har høye andeler på jernbane, mens godstransporten på kortere strekninger domineres av transport på veg. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasser kollektivtilbud og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

Prosess og medvirkning

Samferdselsdepartementet informerte i møtet med fylkeskommunene 8. mars om at det skal arrangeres regionvise samlinger i mai/juni. Hovedtema er utfordringene som fylkeskommunene har spilt inn 10. mai. Det skal gjennomføres tilsvarende samlinger i mai/juni og høsten 2020. I disse møtene er Viken og Innlandet i samme region.

Det vil være en fordel at møteplasser hvor NTP skal drøftes, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre god forankring. Arbeidet med NTP faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer.

I Viken må medvirkningsprosessen koordineres og sees i sammenheng med kunnskapsgrunnlaget for Viken som ferdigstilles høsten 2019, utformingen av regional planstrategi og implementering av FN's bærekraftsmål. Medvirkningsarenaer må planlegges i god tid slik at den er forutsigbar for kommunene.

Forslag til medvirkning med kommunene i Viken om NTP:

- 1) Buskerud, Østfold og Akershus gjennomfører hver for seg informasjon og medvirkning for kommunene i eget fylke. Hovedtema vil være den nye prosessen for utarbeidelse av NTP og hvordan kommunene involveres, hvordan samferdsel/infrastruktur organiseres i Viken, utfordringsbildet som er spilt inn til samferdselsdepartementet og bakgrunnen for dette.

Tidspunkt: før sommeren 2019

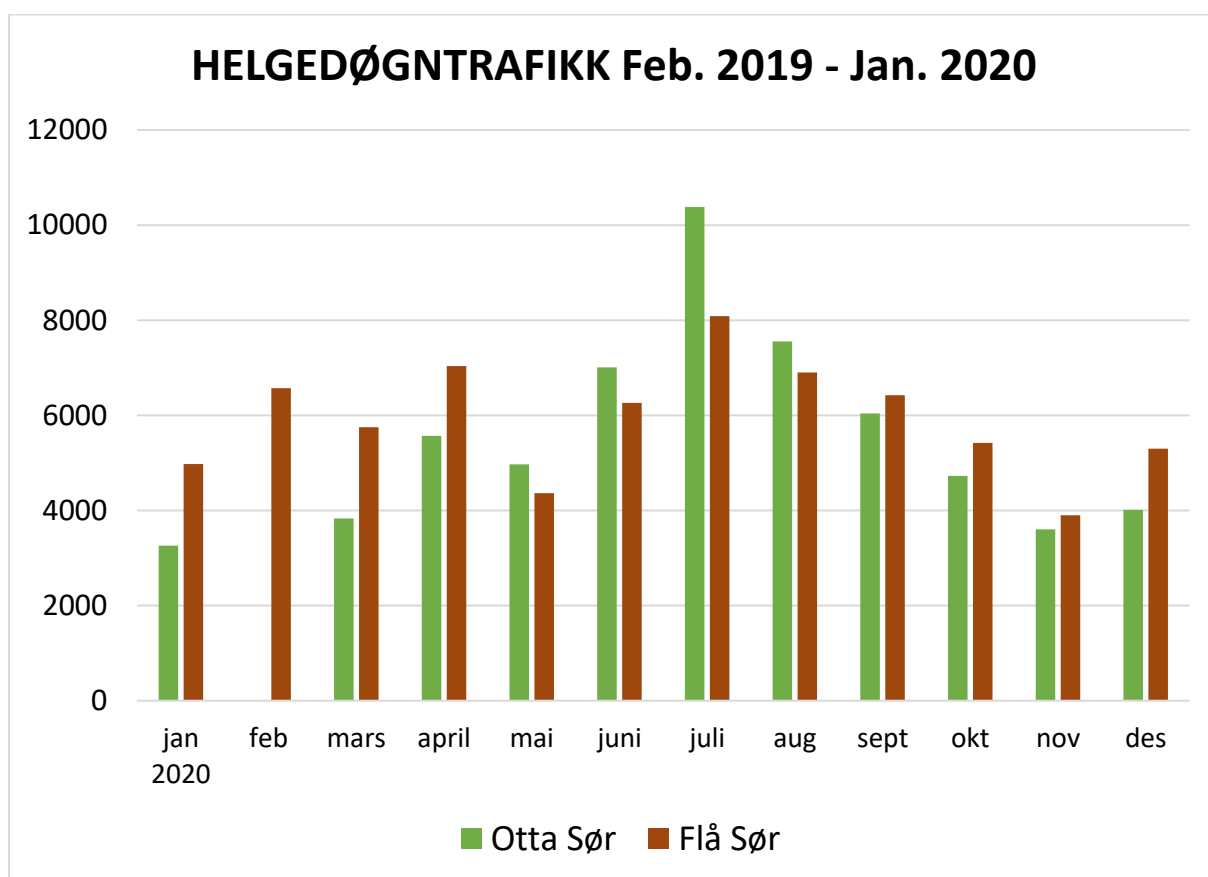
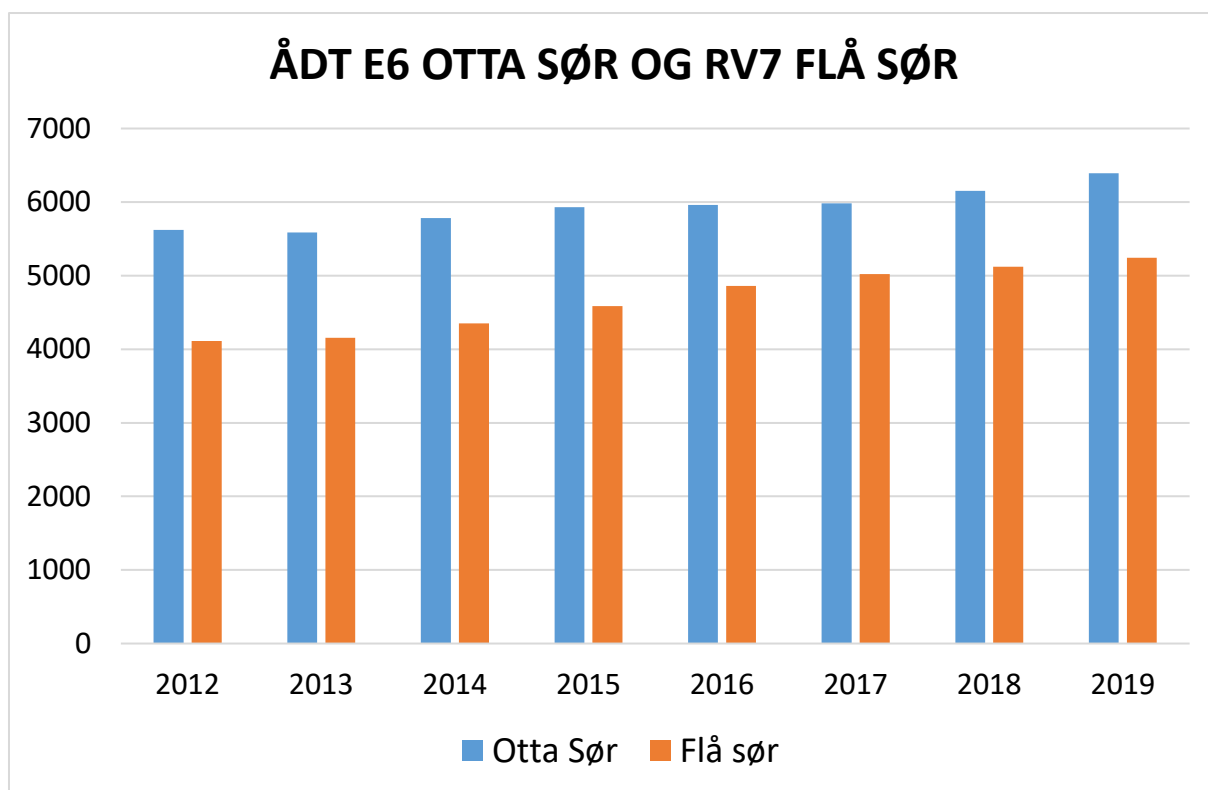
- 2) Samling av kommunene/kommuneregionene i hele Viken. Hovedtema vil være det samlede utfordringsbilder for Viken. Dette baseres på det samferdselsdepartementet har presentert på våren og suppleres med relevante tema fra det nye kunnskapsgrunnlaget for Viken.

Samlingen koordineres med møter knyttet til kunnskapsgrunnlag og målformuleringer i regional planstrategi, slik at kommunene opplever at dette er godt koordinert.

Tidspunkt: høsten 2019

- 3) Samling med kommunene/kommuneregionene knyttet til det samferdselsdepartementet etterspør av innspill våren 2020.

Tidspunkt: sannsynligvis mars/april 2020.



Tidsoppløsning

TIMETRAFIKK

Kjøretøylengde

Alle

Felt og retning

Alle

Dato

21.04.2019

OTTA SØR

EV6 S49D1 m7170 ▾

Diagram



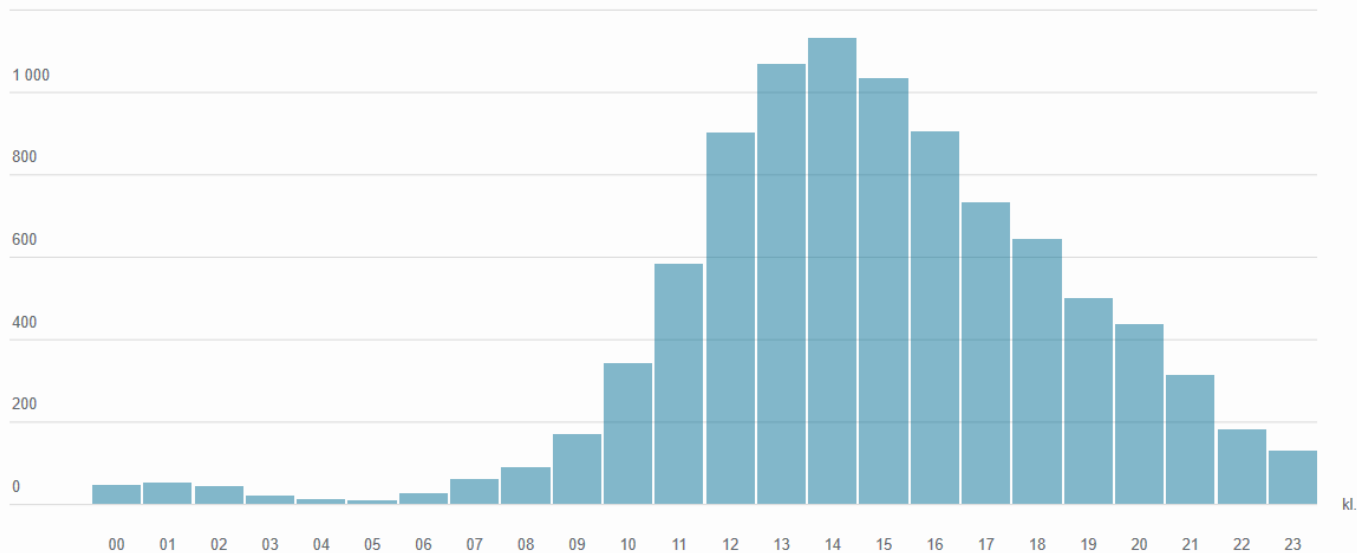
Tabell



Sidene er under utvikling. Nå er informasjon om datakvalitet tilgjengelig i CSV-eksport. Les mer under [Om trafikkdata](#).

Passeringer

1 200



Tidsoppløsning

TIMETRAFIKK

Kjøretøylengde

Alle

Felt og retning

Alle

Dato

21.04.2019

FLÅ SYD

RV7 S6D1 m8413 ▾

Diagram



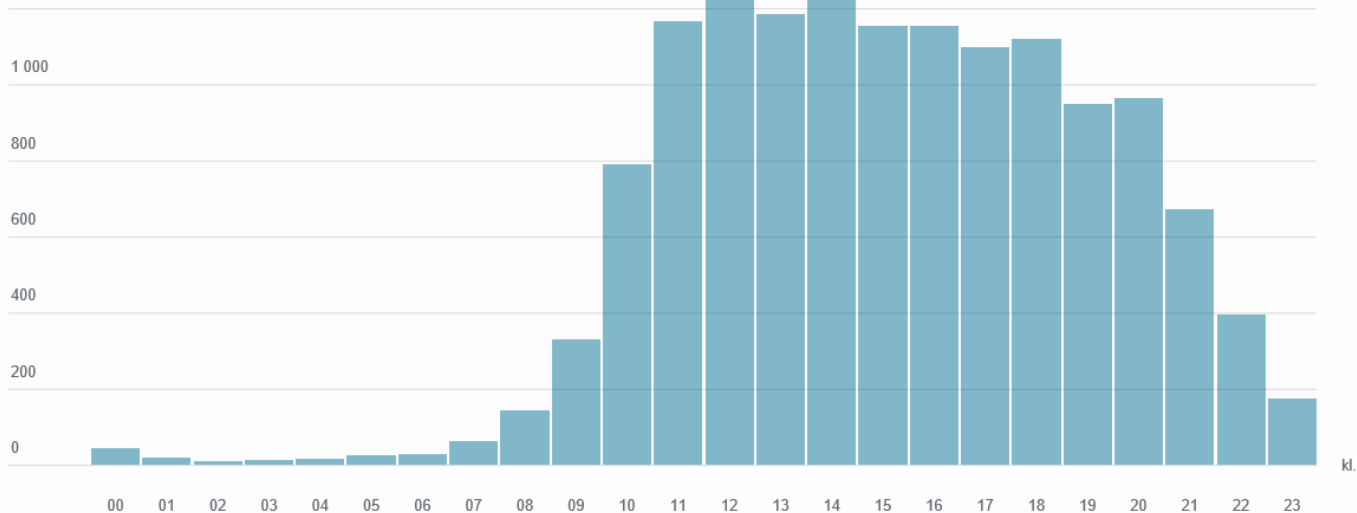
Tabell



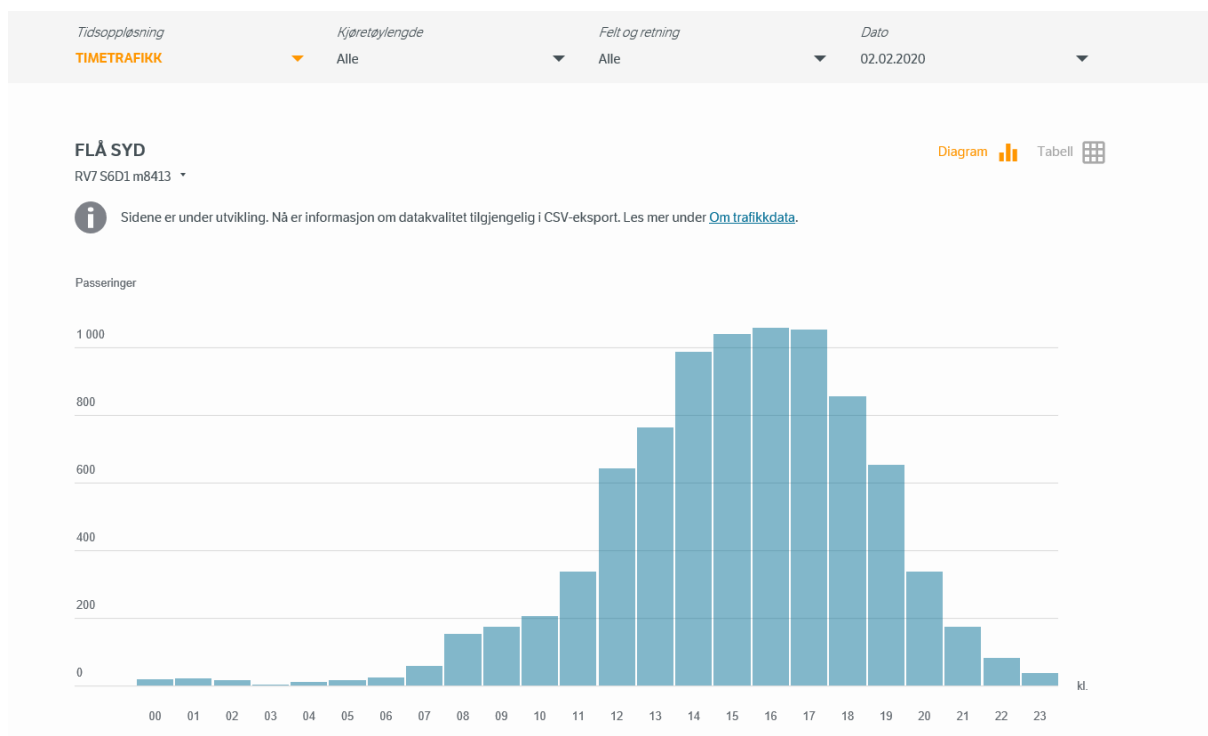
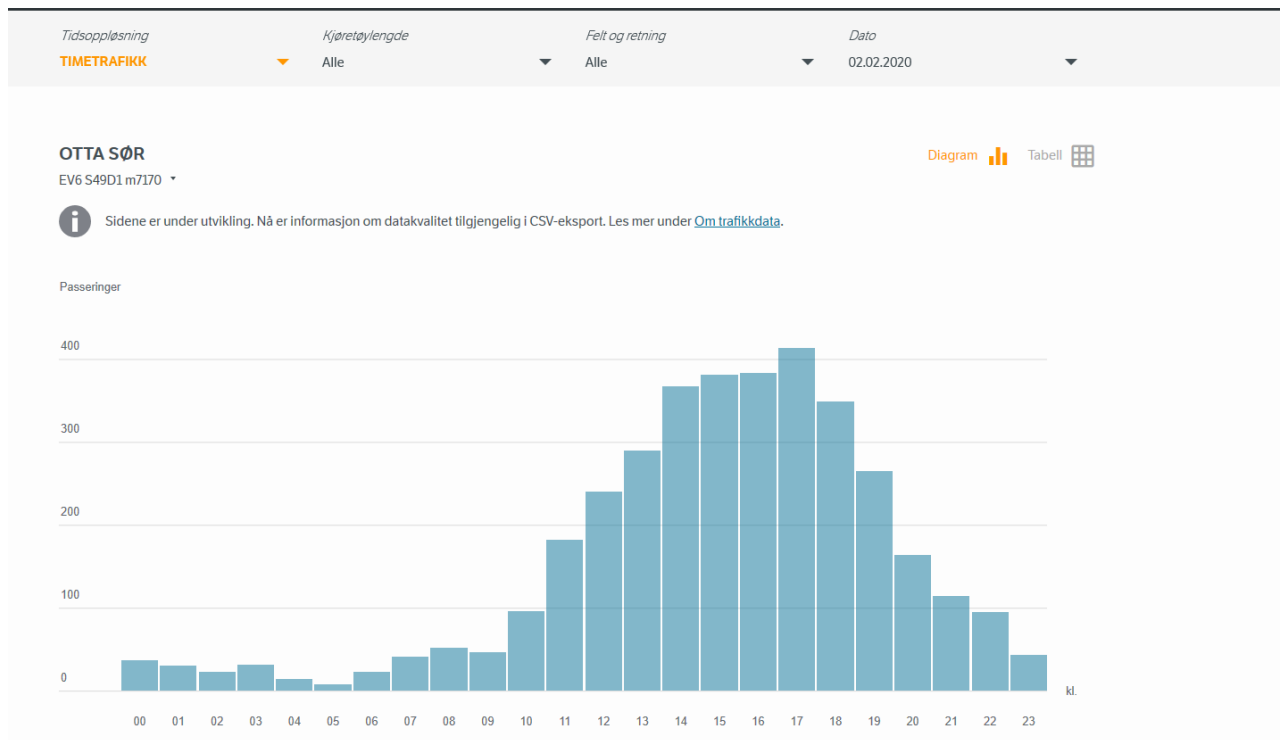
Sidene er under utvikling. Nå er informasjon om datakvalitet tilgjengelig i CSV-eksport. Les mer under [Om trafikkdata](#).

Passeringer

1 200



VEDLEGG 6



VEDLEGG 6

