

SAK 20/20 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033, VEGEN VIDARE

Saksopplysning

I sak 10/20 gav Regionrådet for Hallingdal innspel til Viken fylkeskommune om prioriteringar Nasjonal Transportplan 2022 – 2033, vedlegg 1.

Fylkesrådet i Viken fylkeskommune handsama i sak 64/2020 prioriteringar Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 (vedlegg 2), med innstilling til fylkestinget, som skal handsame saka i møte 20.5.2020

26.3.2020 vart transportetatane sine prioriteringar sendt over til Samferdselsdepartementet.

- Statens vegvesen, [svar på oppdrag med prioriteringar](#)
- Statens vegvesen, [«Forslag til fordeling av midler til nye store prosjekter, utbedringsstrekninger og skredsikringstiltak \(statlig og annen finansiering\) i første seksårsperiode»](#)
- Statens vegvesen, [Tilleggsoppdrag til oppdrag 9: Samfunnssikkerhet](#)
- Nye Veier AS, [prioriteringar og marginalvurderinger 2022-2041](#)
- Jernbanedirektoratet og Bane NOR, [Prioriteringer i jernbanesektoren](#)

Viken fylkeskommune er høyringsinstans til transportetatane sine prioriteringar, høyringsfrist 1.7.2020.

Vurdering

Innstilling frå Fylkesrådet i Viken fylkeskommune til fylkestinget om prioriteringar Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 er på ei svært overordna nivå, der det ikkje er gjort prioriteringa på nye prosjekter eller konkrete tiltak. Det blir sagt:

Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffikk. Forøvrig ønsker ikke Viken fylkeskommune endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune mener at prioriteringene for jernbane i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan.

I forhold til transportetatane sine prioriteringar ligg det ikkje inne ei krone til investeringar på Rv7 og Rv52, noko som sjølvstøtt ikkje er til å leva med. Det kan verke som Rv7 og Rv52 som hovudveggar og som dei mest trafikkerte aust vest samband er gløymt. Det er heller ikkje teke omsyn til dei vedtak som vart gjort ved handsaming av NTP 2018 -2029, med funksjonsdeling Rv7 og Rv52. Vegpakke Hallingdal er heller ikkje nemnd med eit ord. Når det gjeld fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 ligg det inne men forskyve i tid, i forhold til gjeldande planar. I forhold til prioriteringar veg og bane må det no arbeidast målretta i forhold til Hallingdal sine behov og klare forventningar.

Når Viken fylkeskommune skal uttale seg i forhold til etatane sine prioriteringar vil fylkeskommunen nødvendigvis måtte gå meir konkret til verks enn det som er gjort til no. Det vil vera avgjerande at Viken fylkeskommune tek inn Hallingdal sine prioriteringar i samband med si uttale.

I denne samanheng må Regionrådet for Hallingdal drøfte vidare arbeid, for å nå fram med prioritering av heilt naudsynte investeringar på veg og bane dei komande åra.

Hallingdal 20.4.2020
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

1. Innspel til Viken fylkeskommune om prioriteringar Nasjonal Transportplan 2022 – 2033
2. Innstilling frå Fylkesrådet i Viken fylkeskommune til fylkestinget om prioriteringar Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033, INNSPEL TIL VIKEN FYLKESKOMMUNE, PRIORITERINGAR

Med bakgrunn i sak 10-20 gjev 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 Høgstet – 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 Høgstet – 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 fjelloverganger.

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. Rv 7 og Rv 52, funksjonsfordeling

Med bakgrunn i Regjeringa og Stortinget sine prioriteringar og vedtak NTP 2018 – 2029 om funksjonsdeling mellom hovudvegane Rv7 og Rv52, prioritera Regionrådet for Hallingdal desse tiltaka:

- 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.
- 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 om Rv7 som hovudveg aust – vest for persontrafikk og turisttrafikk, 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 gjennomført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet.
- 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

Ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest går gjennom Hallingdal. 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. Det må prioriterast og vidareføre arbeidet med trafikknutepunkt på jernbane i Hallingdal.

Rv7 og Rv52 er dei raskaste og mest brukte vegane mellom aust og vest. Utviklinga av E16 Sandvika – Hønefoss og E16 Voss mot Bergen vil forsterke Rv7 og Rv 52 som hovudvegar. Ut frå dette må både Rv7 og Rv52 utviklast som hovudvegar i forhold til dei funksjonar dei faktisk er tildelt. Dette gjeld m.a. i forhold til:

- Generell vegstandard
- Hovudvegar – tettstader
- Vinterregularitet på fjelloverganger
- Gangvegar

Regionrådet for Hallingdal oppmodar Viken fylkeskommune til å halde fast ved dei føringar som vart lagt i samband med handsaming av NTP 2018 – 2029, med ei utvikling av Rv7 og R52, som hovudvegar mellom aust og vest.

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. 16.12.2019 (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.

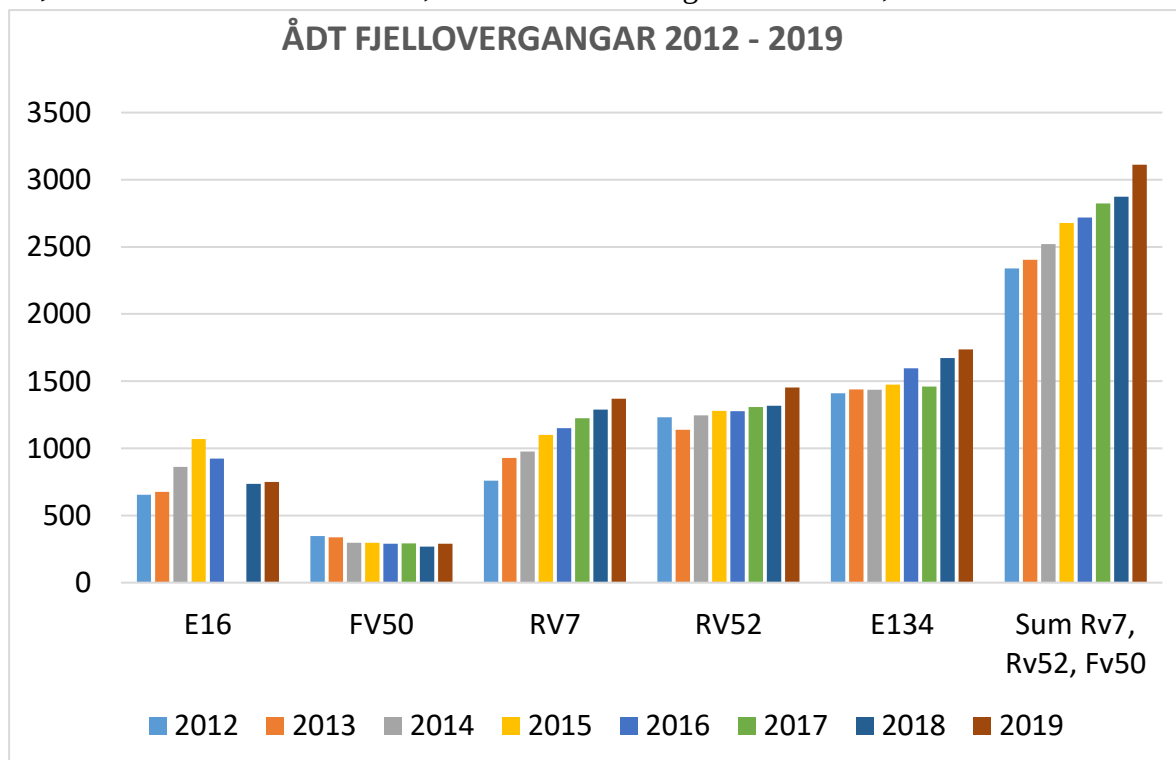


I St.meld. St. 33 (2016 –

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.

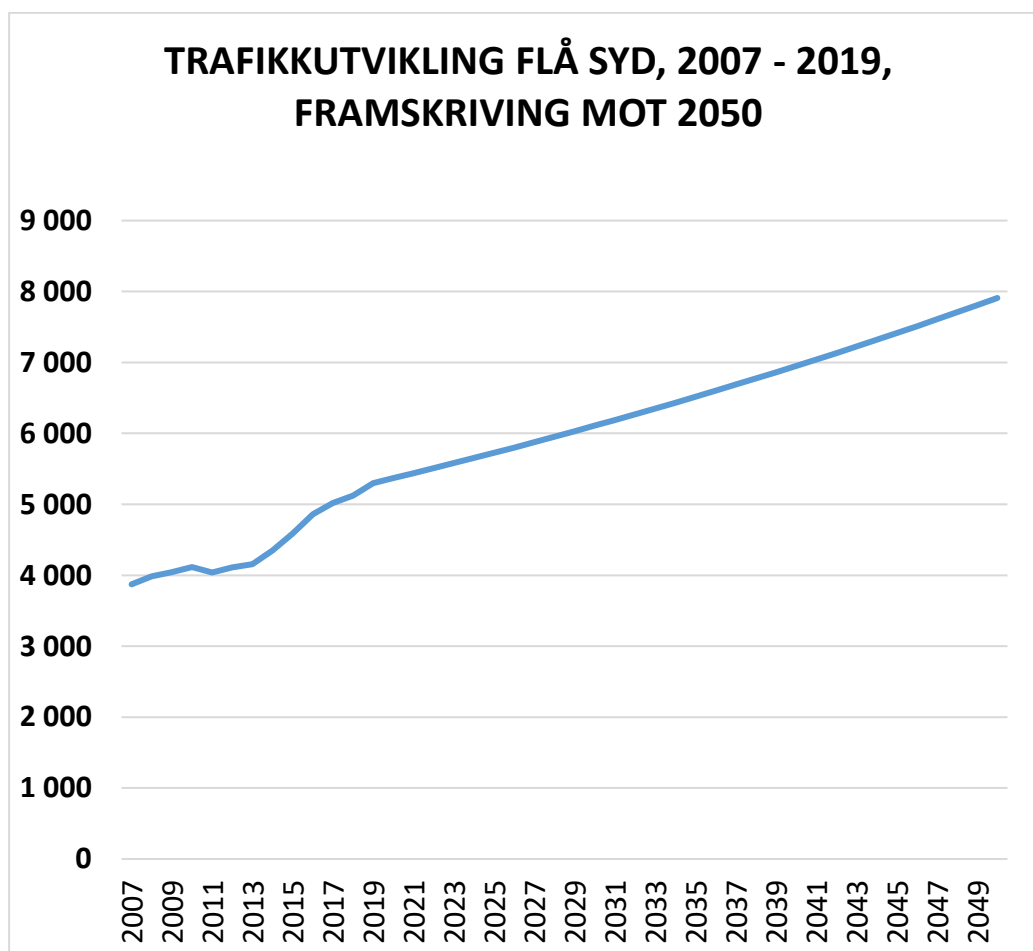
I innstilling 16.8.2017 frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029 står det m.a.:

"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 «møtelegheitsstudie» 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–Høgstet

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

E16 Høgstet – Hønefoss

E16 mellom Høgstet 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.

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

Kopi: Kommunane i Hallingdal

Fylkesrådets behandling av sak 64/2020 i møte den 02.04.2020:

Fylkesrådet innstiller til fylkestinget å fatte følgende vedtak:

Viken fylkeskommune har følgende innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Viken fylkeskommune vil understreke at investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen. Viken fylkeskommune legger dette til grunn. Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst, og de transportmessige konsekvensene av veksten kan ha følger både for miljøkvaliteter, klimagassutslipp, næringsutvikling og levekår. Mobilitetsstrategier må bygges på å redusere transportbehovet, parallelt med å gjøre transportmidlene fossilfrie og overføre person- og godstransport til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer. Viken fylkeskommune er generelt opptatt av trafiksikkerhet og vedlikehold på vei, samt tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange, og vil derfor flytte investeringsmidlene fra kapasitetsøkende veiutbygginger til disse formål.
2. Viken fylkeskommune forutsetter at nullvisjonen fortsatt skal legges til grunn for arbeidet med transport/trafiksikkerheten og at Regjeringen bevilger nødvendige midler til tiltak som har stor effekt. Det er viktig at Regjeringen har et høyt ambisjonsnivå for reduksjon av trafikkulykker og at det fastsettes ambisiøse etappemål.

Viken fylkeskommune viser til at sammenhengen mellom fart og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert. Automatisk trafikk kontroll er et trafiksikkerhetstiltak med meget god effekt til lav kostnad. Viken fylkeskommune anbefaler derfor økt bruk av automatisk trafikk kontroll. Viken fylkeskommune er skeptisk til høyere fartsgrenser som vil øke ulykkene i veitrafikken.

Antallet sykkelulykker i storbyene har økt mer enn i landet forøvrig. For å kunne drive et målrettet, effektivt og godt forankret trafiksikkerhetsarbeid rettet mot gående og syklende i byområdene, trengs bedre data om ulykkene for systematisk oppfølging over tid. Dette bør være en prioritert nasjonal oppgave.

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Reduksjon av etterslepet på fylkesveiene er et viktig trafiksikkerhetstiltak samtidig som det skaper konkurransekraft for lokalt og regionalt næringsliv og muliggjør bosetting og næringsutvikling i hele fylket. Vedlikehold og fornyelse av eksisterende veinett prioriteres foran nyanlegg.

3. Jernbanen er en helt sentral del av kollektivtilbudet i Viken og på Østlandet forøvrig. Jernbanen må prioriteres, og utvikles videre for å redusere klimagassutslippene og håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig opp mot

privatbilisme. Jernbanetilbudet må økes både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. InterCity-satsingen må gjennomføres så raskt som mulig. I tillegg må det være et samarbeid med Sverige om raskere forbindelser til Stockholm og særlig Gøteborg/København for å redusere klimautslippene fra flytrafikken og sikre at transportkorridoren Oslo – Gøteborg er i tråd med TEN-T. I påvente av at de aktuelle jernbaneprosjektene ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Jernbaneprosjektene må i størst mulig grad bevare matjord, naturverdier og kulturminner. Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane. For godstrafikken er utbygging av kryssingsspor viktig.

Viken fylkeskommune mener at prioriteringene for jernbane i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan.

4. Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprosjekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer.

Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffikk.

Forøvrig ønsker ikke Viken fylkeskommune endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

5. Som et overordnet tiltak fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan, foreslår Viken fylkeskommune at både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet blir utredet og analysert samlet. Riksveiene i Oslofjordområdet er til nå blitt analysert i hver av de fem transportkorridorene som møtes i Oslo og i liten grad som et samlet system.
6. Ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene må styrkes og videreutvikles. Nullvekstmålet er under revisjon. Viken fylkeskommune mener at konkrete mål for klimagassreduksjon som også omfatter næringstransport, må sidestilles med målet om nullvekst i personbiltrafikken. Slik kan det sikres at virkemidlene også innrettes for nødvendige og raske klimagasskutt fra transportsektoren i de største byområdene.

Viken fylkeskommune mener at innenfor de rammene som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger legges til grunn for utviklingen av bomtakstsystemene i bypakkene. Ved evt. innføring av nytt system med veiprising må bruken av inntektene i bypakkene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter.

Ved regjeringens bompengeforlik i 2019 ble det innført et krav om egenandel på 20 prosent for fylkeskommunale/kommunale prosjekter. Dette skaper store problemer for gjennomføringen av bypakkene. Viken fylkeskommune ber derfor om at egenandelskravet utgår.

Forutsatt at det ikke går på bekostning av de ni største byområdene, må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder rettet mot både person- og godstransport. Mål og virkemidler bør tilpasses det enkelte byområdets utfordringer og egenart.

Viken fylkeskommune ønsker å invitere staten til å delta i arbeidet med å utrede en ordning med bygdemiljøpakker, for å legge til rette for miljøvennlig transport og god mobilitet i områder som ikke dekkes av ordningen med byvekstavtaler.

Det er store utfordringer knyttet til finansiering av nødvendige kollektivtiltak innenfor fylkeskommunens ansvar. Statens bidrag må derfor økes.

7. Digitalisering, automatisering og innføring av lavutslippsteknologi pågår i stort tempo. I Nasjonal transportplan må det settes av midler til å utvikle informasjonsteknologi og betalingsløsninger på tvers av ulike transportformer. Det er viktig at det blir en nasjonal oppgave å sikre felles nasjonal infrastruktur med utveksling av data, felles standarder og åpne grensesnitt, der personvern hensyn og tiltak mot nettkriminalitet er ivarettatt. Viken fylkeskommune vil gjerne bidra ved uttesting av løsninger.

Viken fylkeskommune mener at med økt bruk av ny teknologi og smart trafikkstyring kan investeringene i infrastruktur og materiell reduseres betydelig, særlig i områder med kapasitetsproblemer. Ny teknologi må bidra til sosial bærekraft der alle får tilgang til transport. Det må utvikles differensierte løsninger slik at både byområdene og distriktene dekkes.

8. God samordning ved planlegging og utbygging av samferdselsprosjekter er avgjørende for tidsbruk, kostnader og av hensyn til gode løsninger for innbyggerne. I knutepunkts- og stasjonsområder med krav til kompakt og arealeffektiv utvikling, må ulike berørte forvaltningsnivåer samordne seg ved en avtalebasert tilnærming til planlegging og gjennomføring.

Statlige myndigheter/utbyggere bør samordne seg i betydelig større grad enn i dag. Viken fylkeskommune viser også til at statlige myndigheter/utbyggere er pålagt å følge regionale planer i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser.

9. Viken fylkeskommune mener at de kystinvesteringene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan, og videreutvikles med større satsing på å tilrettelegge for utslippsfrie løsninger. Marine økosystemer må hensyntas i arbeidet.
10. I videre arbeid med Nasjonal transportplan er det viktig med stor forutsigbarhet slik at fylkeskommunene kan gjennomføre gode prosesser, bl.a. overfor kommunene.

11.03.2020

Olav Skinnes

fylkesråd for fylkesveier og distrikt

Kristoffer Robin Haug

fylkesråd for kollektivtrafikk

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har tidligere invitert fylkeskommunene komme med innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet. Fellesnemnda behandlet saken 2. mai 2019 og avga uttalelse til departementet. Der ble det lagt vekt på utfordringer knyttet til klimamål, befolkningsvekst i byområdene, trafikksikkerhet, framtidens mobilitet og næringslivets transporter. Vedtak i de tre fylkestingene var vedlegg til saken.

I brev fra Samferdselsdepartementet datert 21. november 2019 ble fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til prioriteringer på transportområdet. Departementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan enn tidligere. I første seksårsperiode (2022-2027) 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. For de siste seks årene i planperioden (2028-2033) ønsker Samferdselsdepartementet ikke innspill om konkrete prosjekter og tiltak. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

Forslaget til vedtak som grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033 er bygd opp rundt følgende hovedpunkter:

- Fortsatt legge nullvisjonen til grunn for arbeidet med transport/trafikksikkerheten.
- Videre utvikling av jernbanen med bl.a. å gjennomføre InterCity-satsingen så snart som mulig.
- Prioritere programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, foran nye store veiprojekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. Videre legges det opp til å ikke endre prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som allerede er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029.
- Styrke og videreutvikle ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene i Norge. Prioritere egne ressurser og virkemidler til mindre og mellomstore byområder.
- Satse på ny teknologi i transportsektoren, bl.a. sette av midler til å utvikle betalingsløsninger på tvers av ulike transportformer og utnytte ny teknologi slik at investeringene i infrastruktur og materiell kan reduseres betydelig.

Saksutredning

Bakgrunn og fakta

Samferdselsdepartementets prosess for Nasjonal transportplan 2022-2033

Samferdselsdepartementet orienterte i brev av 11. januar 2019 om ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Her ble fylkeskommunene invitert til å komme med innspill i flere runder, og det ble opprettet en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene.

I brev av 18. februar 2019 ble fylkeskommunene invitert til å komme med innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet i de ulike regionene. Saken ble lagt fram for fellesnemnda som behandlet saken 2. mai 2019 og avga uttalelse. Innspillet la lagt vekt på utfordringer knyttet til klimamål, befolkningsvekst i byområdene, trafiksikkerhet, framtidens mobilitet og næringslivets transporter. Vedtak i de tre fylkestingene var vedlegg til saken.

I brev fra Samferdselsdepartementet datert 21. november 2019 ble fylkeskommunene invitert til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet. Departementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan enn tidligere, med vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. Departementet legger til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først.

I første seksårsperiode (2022-2027) ber departementet fortsatt om prioriteringer for konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Svært mange prosjekter ligger allerede inne i NTP 2018-2029. Samferdselsdepartementet påpeker at det derfor er lite handlingsrom for nye tiltak, med mindre prosjekter løftes ut for å gi plass til nye løsninger.

For de siste seks årene i planperioden (2028-2033) ønsker Samferdselsdepartementet ikke innspill om konkrete prosjekter og tiltak. Departementet 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.

Innspill fra kommuner og regionale aktører

Som ledd i arbeidet denne saken har fylkeskommunen involvert kommunene og regionale aktører. Over 40 av fylkets kommuner møtte til dialogmøte med fylkesrådene 2. desember 2019. Senere i desember ble kommunene og regionale aktører invitert til å komme med innspill til prioriteringer, basert på de største utfordringene i Viken. Fylkeskommune ba om begrunnede innspill om statlige transportløsninger som kan bidra til 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

Kommunene ble oppfordret til å samordne sine innspill i regioner, helt eller delvis. Kommunene ble også oppfordret til å involvere lokalt næringsliv i sine prosesser. De mottatte innspillene er vurdert ved utarbeidelsen av dette saksgrunnlaget. Fylkeskommunen har også innhentet kommentarer fra kollektivselskapene Ruter og Brakar om hvordan de ser på utfordringene framover.

Innspillene er vektlagt ved utarbeidelsen av denne saksframstillingen. Innspillene i sin helhet finnes på Viken.no.

Problemstillinger

Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av klimagasser tilsvarende 40 pst. av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. I

februar 2020 har Norge meldt inn et forsterket klimamål under Parisavtalen som er å redusere utslippene med minst 50 pst. og opp mot 55 pst. sammenlignet med 1990-nivå. Vel 30 pst. av klimagassutslippene i Norge kommer fra transportsektoren.

Viken fylkeskommune legger FNs bærekraftsmål som premiss for utviklingen i fylket. Bærekraftmålene følges opp i bl.a. arbeidet med regional planstrategi og egne strategier som fylkeskommunen nå skal utarbeide. Viken fylkeskommune har vesentlig mer ambisiøse klimamål enn regjeringen. I Samarbeidsplattformen er fylkesrådets klare målsetting at Viken skal bli et nullutslippssamfunn og at klimagassutslippene fra Viken skal reduseres med minst 80 pst. innen 2030. Viken fylkeskommunes virksomhet skal bli fossilfri innen 2028, med krav om at miljøskadelig drivstoff fases ut.

Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst, og de transportmessige konsekvensene av veksten kan ha følger både for miljøkvaliteter, klimagassutslipp, næringsutvikling og levekår. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan dette kan løses på en effektiv og miljømessig måte. Mobilitetsstrategier må bygges på å redusere transportbehovet, parallelt med å gjøre transportmidlene fossilfri og overføre person- og godstransport til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer.

Jernbanen er en helt sentral del av kollektivtilbudet i Viken og på Østlandet forøvrig. Jernbanen må utvikles videre for å redusere klimagassutslippene og håndtere befolkningsveksten. Dette krever at satsingen på jernbane styrkes.

Det er økende framkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet inn mot og gjennom byer og tettsteder. I Osloområdet er kapasitetsutfordringene svært store. For å unngå at situasjonen forverrer seg, må reisemønsteret få større andeler av gåing, sykling og kollektivtrafikk. I tillegg bør ny teknologi utnyttes på en bedre måte. Staten og fylkeskommunen har felles interesser i å løse kapasitetsutfordringene i de korte rushtidene på en miljøvennlig måte slik at investeringene i infrastruktur og materiell kan begrenses betydelig. Dette vil kreve et forsterket samarbeid om styring av trafikkstrømmene, bl.a. ved å utvikle informasjonsteknologi og betalingsløsninger på tvers av ulike transportformer og slik at skillet mellom individuell og kollektiv transport reduseres. Viken fylkeskommune viser til konklusjonene fra Regjeringens ekspertutvalg. Ny teknologi må bidra til sosial bærekraft der alle får tilgang til transport. Det må utvikles differensierte løsninger slik at både byområdene og distriktene dekkes.

Trafikksikkerhet

Det er viktig at Regjeringen fortsatt har et høyt ambisjonsnivå for ulykkesutviklingen og at det fastsettes med ambisiøse etappemål for utviklingen av trafikkulykker. Viken fylkeskommune forutsetter at nullvisjonen fortsatt skal legges til grunn og at Regjeringen bevilger nødvendige midler til tiltak som har stor effekt for trafikksikkerheten.

Viken fylkeskommune viser til sammenhengen mellom fart og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert. Automatisk trafikk kontroll er et trafikksikkerhetstiltak med meget god effekt til lav kostnad. Viken fylkeskommune anbefaler derfor økt bruk av automatisk trafikk kontroll. Viken fylkeskommune er skeptisk til høyere fartsgrenser som vil øke ulykkene i veitrafikken.

Med flere reiser til fots og på sykkel i byer og tettsteder er det en utfordring at ulykkessituasjonen for gående og syklende i de ni største byområdene i Norge har endret seg

betydelig mer negativt enn i landet forøvrig, jf. Statens vegvesens rapport om koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Viken fylkeskommune mener at det er avgjørende for arbeidet med å få flere til å gå og sykle i byområdene at dette skjer på en trafiksikker måte. Viken fylkeskommune støtter transportvirksomhetenes anbefaling om at trafiksikkerhet tas inn i byvekstavgiftene og at det etableres indikatorer for dette i framtidige byvekstavgifter. Statens vegvesen har gjennom etatens arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033 og koblingen mellom nullvekstmål og nullvisjon, synliggjort at den offisielle statistikken for antall drepte og hardt skadde i veitrafikken er en lite egnet indikator for å følge opp trafiksikkerhetsutviklingen. For å kunne drive et målrettet, effektivt og godt forankret trafiksikkerhetsarbeid rettet mot gående og syklende i de største byområdene, trengs bedre data om ulykkene for systematisk oppfølging over tid. Dette bør være en prioritert nasjonal oppgave.

Viken fylkeskommune gjennomfører et stort antall trafiksikkerhetstiltak innenfor eget ansvarsområde, bl.a. bygging av gang- og sykkelveier og andre tiltak på fylkesveier. Mange fylkesveier benyttes som skoleveier. Det er et stort behov for trafiksikkerhetstiltak langs disse. Fylkeskommunen gjennomfører også tiltak rettet mot trafikantene.

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Løsninger på utfordringene i transportkorridorene

Utfordringene i transportkorridorene er på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert av transportvirksomhetene. Gjennomgangen av transportkorridorer og byområder viser at for alle områder vil dagens kapasitetsutfordringer spesielt for persontransportene forsterkes i takt med befolknings- og velstandsveksten, særlig i og omkring byområdene.

Fem av de åtte nasjonale transportkorridorene går til eller gjennom Viken Fylkeskommune. Jernbanen er en helt sentral del av kollektivtilbudet i Viken og på Østlandet forøvrig. Jernbanen må utvikles videre for å redusere klimagassutslippene og håndtere befolkningsveksten. mener at prioriteringene for jernbane i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan.

Fylkesrådet mener at programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, bør prioriteres framfor nye store veiprosjekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer.

Forøvrig mener fylkesrådet at prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018- 2019 ikke bør endres.

Riksveiene i Oslofjordområdet er til nå blitt analysert i den enkelte korridor og i liten grad som et samlet system. Viken fylkeskommune ønsker at både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet blir utredet og analysert samlet. Omfanget av svært kostbare investeringer kan da reduseres.

Planlegging og gjennomføring av programområdetiltak

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 er de økonomiske rammene for riksveiinvesteringer på post 30 fordelt på store prosjekter, programområdetiltak, fornying, planlegging og grunnnerv. Mange av de prioriterte programområdetiltakene ligger innenfor Viken fylkeskommune.

Det er store og udekkede behov knyttet til tiltak innenfor programområdene, med bl.a. trafiksikkerhetstiltak. Fra tidligere år har vi erfaring med at det er stor usikkerhet i forhold til bevilgninger og tidspunkt for gjennomføring av prioriterte programområdetiltak. Dette er uheldig. Det må derfor sikres tilstrekkelige bevilgninger og bemanning/ressurser til at tiltakene blir gjennomført.

Viken fylkeskommune mener at det er riktig og nødvendig med en forsterket satsing på programområdetiltak. En av de store utfordringene i Viken er etterslepet på vedlikehold av fylkesveier. For å redusere forfall er det også nødvendig å satse på fornying og vedlikehold.

Utfordringene i de største byområdene i Viken (Nedre Glomma, Osloområdet og Buskerudbyen)

Storbyområdene står foran store utfordringer med fortsatt kraftig befolkningsvekst. Det er et mål å sikre at transportveksten løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Samtidig skal man sikre framkommelighet, særlig for kollektiv- og næringstransport, og bidra til omstillingen til helt fossilfri transportsektor. Det er også et mål å oppnå en mer samordnet utvikling av arealbruk og transportsystemet. Omstillingen skal skje uten at ulykker med gående og syklende øker.

I de største byområdene er det etablert et bypakkesamarbeid. Til tross for ulikheter i omfang og innhold, har disse til felles at de er sentrale virkemidler og arenaer for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene. Staten har tatt initiativ til byvekstavtaler der partene forplikter seg til å samarbeide om areal- og transportutvikling og der partenes bidrag til finansiering av prosjekter og tiltak i byområdet avklares. Til nå er det de ni største byområdene i Norge som er aktuelle for byvekstavtale. Innenfor Viken fylkeskommune gjelder dette Oslo-området (Oslo og Akershus, Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) og Buskerudbyen (Drammensområdet).

For de lokale partene er det vesentlig at byvekstavtalene bidrar til forutsigbarhet om statens finansieringsbidrag til lokale prosjekter og tiltak. Ordningen med samarbeid gjennom byvekstavtaler bør styrkes og videreutvikles. Viken fylkeskommune vil ha en viktig rolle og bidra med innsats som samfunnsutvikler bl.a. gjennom overordnede planer og retningslinjer. Kommunene gjør også en stor innsats.

Lokale og regionale myndigheter har tatt viktige grep for at person- og næringstransport skal bygge opp under målene om bærekraftige og attraktive byer, herunder reduserte miljøproblemer innen klimagassutslipp, lokal luftforurensing og støy og redusert arealbruk. Tiltak har blant annet skjedd gjennom areal- og lokaliseringspolitik, parkeringspolitikk, styrking av kollektivtilbudet, kampanjer for endrede reisevaner og investeringer som vegeiere. For å oppnå målene må staten bygge opp under dette både gjennom lokalisering av egne virksomheter og målrettet innsats gjennom byvekstavtaler/bypakker.

Partene i bypakkene bør vurdere bruk av kjørefelt både på eksisterende veier og i nye prosjekter, blant annet i lys av prøveprosjekt med tungtrafikkfelt på rv. 110 i Fredrikstad. Framkommelighet

for kollektivtrafikk, nyttetraffic, biler med passasjerer og personkjøretøy som går på fossilfritt drivstoff må vurderes i sammenheng.

For å sikre at de samlede virkemidlene innrettes for tilstrekkelig klimagasskutt, bør det vurderes om konkrete mål for klimagassreduksjon som også omfatter næringstransport, kan sidestilles med målet om nullvekst i personbiltrafikken. Selve kvantifiseringen av klimagassmålet kan utarbeides ut fra lokale forutsetninger og mål, men det må overstige kuttene som isolert sett oppnås ved nullvekst i personbiltrafikken sammen med teknologiutvikling. Dette er et grep for å sikre systematikk og synergier i *virkemidlene* knyttet til byvekstavtaler. Om dette også bør omfatte prioritering av *infrastrukturmidlene* kan være noe som staten bør utrede.

Ut fra behovet for finansiering av nødvendige tiltak, etter hvert også for å regulere trafikken, har nivå og innretning på bomtakstsystemet i hovedsak vært fastlagt lokalt, innenfor rammer fastsatt av Stortinget. Gjennom regjeringspartiernes bompengesavtale fra 2019 er det imidlertid lagt opp til klare begrensninger i den lokale styringen av bomtakstnivåene. Viken fylkeskommune mener at innenfor de rammer som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger legges til grunn for utviklingen av bomtakstsystemene i bypakken. Ved evt. innføring av nytt system med veipricing må bruken av inntektene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter.

Regjeringens bompengesavtale innebærer også forslag om krav om egenandel på 20 prosent for fylkeskommunale og kommunale tiltak som skal bompengefinansieres gjennom bypakken. Et slikt generelt krav vil medføre store utfordringer knyttet til gjennomføring av helt nødvendige veitiltak. Eksempelvis er det største prosjektet i Bypakke Nedre Glomma, utbygging av fv. 109, kostnadsberegnet til om lag 4 mrd. kr. Egenandelskravet vil på dette prosjektet alene utgjøre om lag 800 millioner kroner. Egenandelskravet på 20 prosent bør revideres slik at pågående prosesser med planlegging og forberedelser ikke stopper opp.

Statlige belønningsmidler har muliggjort en styrking av kollektivtilbudet, og har hatt stor betydning for at storbyområdene i Viken så langt kan vise til god måloppnåelse for nullvekstmålet og økning i antall kollektivreisende. Ordningen med belønningsmidler bør styrkes både gjennom at rammene økes, og gjennom at byområdene sikres langsiktig forutsigbarhet i tildelingen av midlene.

Jernbanen utgjør en ryggrad i kollektivsystemet i og inn mot storbyområdene. Staten må bidra til å utvikle infrastrukturen og togtilbudet som en integrert del av arbeidet med det totale kollektivtilbudet. Arbeidet med å legge til rette for en fremtidig rutemodell for Østlandsområdet som utnytter kapasiteten man får ved bygging av Follobanen og oppgradering av Intercity-strekninger må gjennomføres slik at en ny ruteplan kan iverksettes i første periode.

Nedre Glomma

Viken fylkeskommune ønsker å komme i dialog med staten om en byvekstavtale for Nedre Glomma. Med de utfordringene som er oppstått gjennom det nye egenandelskravet, tilsier signalene at slike forhandlinger må avvende et revidert forslag til Bypakke Nedre Glomma. Forhandlinger om byvekstavtale er viktig for regionen og bør komme i gang så raskt som mulig, uavhengig av kravene i bompengeforliket. Viktige utbyggingsprosjekter trenger forutsigbarhet, bl.a. ny fv. 109 og kollektivfelt og tilrettelegging for gange og sykling på rv. 22 mellom Hafslund og Dondern. I påvente av at det skal inngås en byvekstavtale er det ikke prioritert midler til programområdetiltak innen sykkel og kollektiv i Nedre Glomma innenfor det ordinære handlingsprogrammet til NTP. Dette medfører at det i inneværende periode ikke er rom for

å gjennomføre statlige tiltak innenfor disse programområdene her. Viken fylkeskommune mener at dette er svært uheldig.

I Nedre Glomma skjer det en samordning av planleggingen med Bane NOR i følgende prioritetsrekkefølge:

- Fv. 118 Ny Sarpebru. Eksisterende bru har en forventet brukstid fram til 2026. Bane NORs planlegging på strekningen bør prioriteres, slik at Viken fylkeskommune skal kunne videreføre planleggingen av ny veibru – uavhengig av jernbaneutbyggingen.
- Rv. 110 Simo – St. Croix. Planleggingen av rv. 110 skjer samtidig med nytt dobbeltspor og jernbanestasjon i Fredrikstad. Det er viktig å få avklart løsninger for både riksvegen og jernbanen slik at man kan gå videre med byutvikling og tilrettelegging for øvrige trafikanter.

I tillegg er det behov for videre planlegging av ny Glommakryssing i Fredrikstad.

Oslo-området (Oslopakke 3)

Oslopakke 3 ble reforhandlet i 2016, og det ble da vedtatt nytt bomtakstsystem med nye bomsnitt. Etter implementeringen av bomtakstsystemet har det vist seg at inntektene er vesentlig lavere enn forutsatt. Kombinert med økte kostnader i noen av de store prosjekter i porteføljen innebærer dette at Oslopakke 3 i dag er underfinansiert. Det er i 2020 satt i gang arbeid med en ny reforhandling av bypakken. Knyttet til Oslopakke 3 er det også fremforhandlet et forslag til byvekstavgift for Oslo og Akershus. Byvekstavtalen er godkjent politisk av de lokale partene, men regjeringen har så langt ikke behandlet avtaleforslaget.

Kollektivtiltak står sentralt i samarbeidet om Oslopakke 3. Sentrale prosjekter i porteføljen omfatter:

Fornebubanen: Staten har gjennom bymiljøavtalen for Oslo og Akershus forpliktet seg til å bidra med 50 pst. finansiering til prosjektet slik det er definert i avtalen. Øvrig finansiering er basert på bompenginntekter, bidrag fra kollektivtrafikanter og grunneierbidrag. Fornebubanen er ferdig regulert, og styringsramme for prosjektet er satt. Arbeid med å omregulere Skøyen stasjon for å sikre en enklere gjennomføring og begrense kostnadene pågår. Prosjektet er klart til oppstart. Nasjonal transportplan må sette av midler innen 50/50-ordningen i tråd med statens finansieringsforpliktelse for at prosjektet skal kunne gjennomføres i tråd med planlagt fremdrift.

Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum: I framforhandlet forslag til byvekstavgift er prosjektet lagt inn som et prosjekt som skal få 50 pst. statlig finansiering. Prosjektet skal i tillegg finansieres med bompenger fra Oslopakke 3 og bidrag fra kollektivtrafikanter. Ny Majorstua stasjon må bygges parallelt med den nye T-banetunnelen for at tunnelen skal kunne tas i bruk.

Bane/kollektivløsning Nedre Romerike: I framforhandlet forslag til byvekstavgift er prosjektpakken omtalt som aktuell for 50 pst. statlig finansiering. Prosjektet skal i tillegg finansieres med bompenger fra Oslopakke 3 og bidrag fra kollektivtrafikanter.

Buskerudbyen

Etter at arbeidet med Buskerudbypakke 2 som omfattet bompenger ble stanset, er det viktig for byområdet å beholde og forankre sin posisjon som aktuell for byvekstavgift. Buskerudbysamarbeidets ambisjon er i første omgang å forhandle fram en byvekstavgift med

effektive og målrettede tiltak. Uten bompenger til å finansiere tiltak og regulere biltrafikk, stilles store krav til samordnet innsats for å nå felles mål. Viken fylkeskommune mener at en byvekstavtale vil være godt egnet for å få til en slik samordnet innsats og nødvendig forutsigbarhet.

Den overordnede strategien i felles areal- og transportplan for Buskerudbyen bygger på jernbanen som ryggraden i kollektivsystemet. Nye reisevaneundersøkelser viser at nær halvparten av alle kollektivreiser i byområdet foregår med tog. Økt frekvens til minimum to tog i timen mellom Lier/Drammen og Kongsberg vil ha avgjørende betydning for å styrke by- og tettstedsstrukturen i tråd med gjeldende areal- og transportpolitikk.

I 2025 åpner nytt sykehus på Brakerøya. Det er behov for ny infrastruktur for bærekraftig mobilitet i tilknytning til sykehuset. Denne infrastrukturen trenger finansiering. Dette gjelder infrastruktur for både buss, sykkel og gange, i tillegg til utvikling av Brakerøya som knutepunkt.

Buskerudbyen har en lav sykkelandel. Mangel på et sammenhengende sykkelveinett og mange systemskifter preger dagens situasjon. Det er et stort potensial for å øke andelen av lokale reiser med sykkel ved å investere i infrastruktur. Man ser at elsykler reduserer betydningen av høydeforskjeller i byområdet. Etablering av et tilbud til syklende på tvers av Drammenselva ved Holmen (rv. 282) vil ha særlig betydning. Denne forbindelsen er også viktig for adkomsten til sykehuset på Brakerøya.

Buskerudbyen ønsker å satse på utvikling og bruk av ny teknologi for å oppnå mer bærekraftig mobilitet og smartere utnyttelse av eksisterende arealer og infrastruktur. Byområdet viser bl.a. til Kongsberg sin posisjon innenfor teknologi og innovasjon, og ønsker en ledende rolle innenfor utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud, i samarbeid med staten.

Løsninger på utfordringer i øvrige byområder

Transportvirksomhetene har vurdert trafikkutfordringene i byområdene i svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Det påpekes at også mindre og mellomstore byer har høye bilandeler og forventer stor befolkningsvekst. Uten koordinert innsats mellom forvaltningsnivåene vil utfordringer knyttet til miljø, fremkommelighet/mobilitet og attraktivitet forsterkes.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Viken har trafikkutfordringer som kan sammenlignes med de større byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. Flere kommuner arbeider målbevisst med arealbruk, parkeringspolitikk, holdningsendringer og tilrettelegging for å redusere transportbehovet og erstatte kortere bilturer med gåing, sykling og kollektivtransport. Fylkeskommunen bistår både faglig og med tiltak på fylkesveinettet. Sterkere innsats fra staten er imidlertid nødvendig for å oppnå endringer i tråd med nasjonal politikk for reduserte klimagassutslipp, trafiksikkerhet og en bærekraftig byutvikling.

Transportvirksomhetene mener at flere mindre og mellomstore byer bør kunne konkurrere om å bli aktuelle for byveksttaler. Viken fylkeskommune er positiv til at staten ser disse virkemidlene som aktuelle for flere byområder, men vi vil advare mot at dette skal skje på bekostning av byområdene som allerede har inngått eller er aktuelle for byveksttaler. Egne ressurser og virkemidler må opprettes for mindre og mellomstore byområder både rettet mot person- og

godstransport, ikke minst med tanke på bedre bylogistikk. Mål og virkemidler bør også tilpasses det enkelte byområdets utfordringer og egenart.

Kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid

Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunene og kommunene om å komme med forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid i foreslåtte løsninger. Vi viser til at god samordning av planlegging og utbygging av ulike samferdselsprosjekter er avgjørende både for tidsbruk, kostnader og av hensyn til gode løsninger for innbyggerne. Ulike statlige myndigheter bør samordne seg i betydelig større grad enn i dag. Viken fylkeskommune viser også til at statlige myndigheter er pålagt å følge regionale planer i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser.

For å begrense planleggingstiden i knutepunks- og stasjonsområder med krav til kompakt og arealeffektiv utvikling, må ulike berørte forvaltningsnivåer bidra til å samordne sin planlegging. Infrastrukturreiere og kommuner må sikre størst mulig grad av samtidig planlegging av areal og infrastruktur innen samme område. Det vises til fremforhandlet byvekstavtale for Oslo og Akershus, der partene er blitt enige om prinsipper for samordnet planlegging, med fokus på tidlig dialog, åpenhet og gjensidig involvering i planprosesser, at regional plan for areal- og transport benyttes som grunnlag, og en avtalebasert tilnærming til planlegging og gjennomføring.

Fylkeskommunens bidrag til framtidige løsninger for mobilitet

Viken fylkeskommune har som mål å tilby en helhetlig og sømløs mobilitetstjeneste for sine innbyggere. Dette innebærer å legge til rette for at brukeren gis valgmuligheter til å prioritere pris, enkelhet og klimahensyn. Digitalisering og nye forretningsmodeller gir mulighet for delingsmobilitet og en utvisking av dagens skarpe skille mellom privattransport og kollektivtransport. Transportsystemet må legge til rette for at brukere får nødvendig informasjon og at den er lett å forstå. En forutsetning for å oppnå dette er at det er en felles nasjonal infrastruktur med utveksling av data, felles standarder og åpne grensesnitt, der personvern hensyn og tiltak mot nettkriminalitet er ivaretatt. Data må deles mellom transportører, infrastruktureiere og aktører som tilbyr brukertjenester. Viken fylkeskommune vil gjerne bidra ved utprøving av løsninger.

Digitalisering åpner for intelligent samhandling mellom ulike transportsystemer og kapasitetsregulering av trafikk. Viken fylkeskommune ønsker å teste ut ny teknologi for å finne løsninger som fremmer trafikkavvikling med klimavennlig transport. Dette utfordrer etablerte løsninger og krever tett dialog med statlige myndigheter om utvikling av lovverk og rammebetingelser forøvrig. Sentrale forhold i dette er å motivere trafikanter til å utnytte ledige seter i den private bilparken i rushtiden og fremme logistikk-løsninger for varetransport som reduserer utslipp og bedrer trafiksikkerheten.

Effektiv og klimanøytral utvikling av vegnettet i Viken krever smarte valg av løsninger. Utvikling av nye materialer, klimanøytrale kjøretøyer og logistikk i anleggsperioden er viktige forhold. Livsløpsperspektivet for fylkesvegnettet avhenger av godt datagrunnlag for analyse av tilstand, som bla kan bidra til effektiv og klimavennlig drift og vedlikehold.

Næringstransporter

Klimavennlige alternativer for næringstransport

Det er viktig å stimulere til at næringstransporter, der det er mulig, skjer med klimavennlige alternativer. Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjøtransport. For å oppnå varig forbedring i konkurranseforholdet til lastebil, er det behov for styrking av jernbanens infrastruktur. For godstrafikken er utbygging av kryssingsspor viktig.

Framkommelighet

I byområdene og på veinettet ellers, må næringstransportene med gods konkurrere med privatbilene om kapasiteten. Det samme gjelder ofte kollektivreiser med buss. Tiltak som kan redusere bruk av privatbil, vil frigjøre kapasitet slik at denne kan frigjøres til næringstransporter og kollektivtrafikk. Økonomiske virkemidler og ny teknologi kan benyttes for å prioritere næringslivets transport.

Statlige tilskuddsposter

I statsbudsjettet for 2020 ble opprettet en ny tilskuddspost 65 for fylkesveier med næringstransport av nasjonal interesse. I 2020 er det bevilget 100 mill. kr. I Nasjonal transportplan 2022-2033 bør det årlige beløpet økes vesentlig.

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt opp til en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehalser for tømmertransport på fylkesveinettet. Den økonomiske rammen skulle være om lag 50 mill. kr pr. år over seks år. Etter tre år er det bevilget vesentlig mindre enn forutsatt. Viken fylkeskommune ber om at regjeringen følger opp med midler.

Prosess og medvirkning

Proessen for Nasjonal transportplan er endret i forhold til tidligere revisjoner av NTP. Viken fylkeskommune legger vekt på medvirkning og forankring i prosessen. I det videre arbeid med Nasjonal transportplan ønsker Viken fylkeskommune stor forutsigbarhet slik at god medvirkning med kommuner/kommuneregioner og regionale aktører er mulig.

Vurdering

Fylkesrådet mener at denne saksframstillingen og forslaget til vedtak svarer ut det Samferdselsdepartementet har bedt om i brev av 21. november 2019. Fylkesrådet viser også til de utfordringene som fellesnemnda trakk opp i sin behandling 2. mai 2019, sak 19/71.

Behandling:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets innstilling:

Viken fylkeskommune har følgende innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033:

Viken fylkeskommune vil understreke at investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen. Viken fylkeskommune legger dette til grunn. Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst, og de transportmessige konsekvensene av veksten kan ha følger både for miljøkvaliteter,

1. klimagassutslipp, næringsutvikling og levekår. Mobilitetsstrategier må bygges på å redusere transportbehovet, parallelt med å gjøre transportmidlene fossilfrie og overføre person- og godstransport til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer. Viken fylkeskommune er generelt opptatt av trafiksikkerhet og vedlikehold på vei, samt tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange, og vil derfor flytte investeringsmidlene fra kapasitetsøkende veiutbygginger til disse formål.

Viken fylkeskommune forutsetter at nullvisjonen fortsatt skal legges til grunn for arbeidet med transport/trafiksikkerheten og at Regjeringen bevilger nødvendige midler til tiltak som har stor effekt. Det er viktig at Regjeringen har et høyt ambisjonsnivå for reduksjon av trafikulykker og at det fastsettes ambisiøse etappemål.

Viken fylkeskommune viser til at sammenhengen mellom fart og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert. Automatisk trafikk kontroll er et trafiksikkerhetstiltak med meget god effekt til lav kostnad. Viken fylkeskommune anbefaler derfor økt bruk av automatisk trafikk kontroll.

Viken fylkeskommune er skeptisk til høyere fartsgrenser som vil øke ulykkene i veitrafikken. Antallet sykkelulykker i storbyene har økt mer enn i landet forøvrig. For å kunne drive et målrettet, effektivt og godt forankret trafiksikkerhetsarbeid rettet mot gående og syklende

2. i byområdene, trengs bedre data om ulykkene for systematisk oppfølging over tid. Dette bør være en prioritert nasjonal oppgave.

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Reduksjon av etterslepet på fylkesveiene er et viktig trafiksikkerhetstiltak samtidig som det skaper konkurransekraft for lokalt og regionalt næringsliv og muliggjør bosetting og næringsutvikling i hele fylket. Vedlikehold og fornyelse av eksisterende veinett prioriteres foran nyanlegg.

Jernbanen er en helt sentral del av kollektivtilbudet i Viken og på Østlandet forøvrig.

Jernbanen må prioriteres, og utvikles videre for å redusere klimagassutslippene og håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig opp mot privatbilisme.

Jernbanetilbudet må økes både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. InterCity-satsingen må gjennomføres så raskt som mulig. I tillegg må det være et samarbeid med Sverige om raskere forbindelser til Stockholm og særlig

3. Gøteborg/København for å redusere klimautslippene fra flytrafikken og sikre at transportkorridoren Oslo – Gøteborg er i tråd med TEN-T. I påvente av at de aktuelle jernbaneprosjektene ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Jernbaneprosjektene må i størst mulig grad bevare matjord, naturverdier og kulturminner. Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane. For godstrafikken er utbygging av kryssingsspor viktig.

SAK 20-20, VEDLEGG 2

Viken fylkeskommune mener at prioriteringene for jernbane i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprojekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer.

Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å

4. prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffikk.

Forøvrig ønsker ikke Viken fylkeskommune endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

5. Som et overordnet tiltak fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan, foreslår Viken fylkeskommune at både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet blir utredet og analysert samlet. Riksveiene i Oslofjordområdet er til nå blitt analysert i hver av de fem transportkorridorene som møtes i Oslo og i liten grad som et samlet system. Oslofjorden bør sees på som en mulig transportåre og vurderes som en del av en slik utredning. Planene om en tredje rullebane på Gardermoen bør skrinlegges.

Ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene må styrkes og videreutvikles. Nullvekstmålet er under revisjon. Viken fylkeskommune mener at konkrete mål for klimagassreduksjon som også omfatter næringstransport, må sidestilles med målet om nullvekst i personbiltrafikken. Slik kan det sikres at virkemidlene også innrettes for nødvendige og raske klimagasskutt fra transportsektoren i de største byområdene.

Viken fylkeskommune mener at innenfor de rammene som fastsettes av Stortinget, bør lokale vurderinger legges til grunn for utviklingen av bomtakstsystemene i bypakkene. Ved evt. innføring av nytt system med veipricing må bruken av inntektene i bypakkene fortsatt fastsettes gjennom regionale/lokale myndigheter.

Ved regjeringens bompengeforlik i 2019 ble det innført et krav om egenandel på 20 prosent for fylkeskommunale/kommunale prosjekter. Dette skaper store problemer for

6. gjennomføringen av bypakkene. Viken fylkeskommune ber derfor om at egenandelskravet utgår.

Forutsatt at det ikke går på bekostning av de ni største byområdene, må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder rettet mot både person- og godstransport. Mål og virkemidler bør tilpasses det enkelte byområdets utfordringer og egenart.

Viken fylkeskommune ønsker å invitere staten til å delta i arbeidet med å utrede en ordning med bygdemiljøpakker, for å legge til rette for miljøvennlig transport og god mobilitet i områder som ikke dekkes av ordningen med byvekstavtaler.

Det er store utfordringer knyttet til finansiering av nødvendige kollektivtiltak innenfor fylkeskommunens ansvar. Statens bidrag må derfor økes.

SAK 20-20, VEDLEGG 2

Digitalisering, automatisering og innføring av lavutslippsteknologi pågår i stort tempo. I Nasjonal transportplan må det settes av midler til å utvikle informasjonsteknologi og betalingsløsninger på tvers av ulike transportformer. Det er viktig at det blir en nasjonal oppgave å sikre felles nasjonal infrastruktur med utveksling av data, felles standarder og åpne grensesnitt, der personvern hensyn og tiltak mot nettkriminalitet er ivarettatt. Viken fylkeskommune vil gjerne bidra ved uttesting av løsninger.

7.

Viken fylkeskommune mener at med økt bruk av ny teknologi og smart trafikkstyring kan investeringene i infrastruktur og materiell reduseres betydelig, særlig i områder med kapasitetsproblemer. Ny teknologi må bidra til sosial bærekraft der alle får tilgang til transport. Det må utvikles differensierte løsninger slik at både byområdene og distriktene dekkes.

God samordning ved planlegging og utbygging av samferdselsprosjekter er avgjørende for tidsbruk, kostnader og av hensyn til gode løsninger for innbyggerne. I knutepunkts- og stasjonsområder med krav til kompakt og arealeffektiv utvikling, må ulike berørte forvaltningsnivåer samordne seg ved en avtalebasert tilnærming til planlegging og

8.

gjennomføring.

Statlige myndigheter/utbyggere bør samordne seg i betydelig større grad enn i dag. Viken fylkeskommune viser også til at statlige myndigheter/utbyggere er pålagt å følge regionale planer i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser.

Viken fylkeskommune mener at de kystinvesteringene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan, og videreutvikles med

9.

større satsing på å tilrettelegge for utslippsfrie løsninger. Marine økosystemer må hensyntas i arbeidet.

10.

I videre arbeid med Nasjonal transportplan er det viktig med stor forutsigbarhet slik at fylkeskommunene kan gjennomføre gode prosesser, bl.a. overfor kommunene.