

Fylkestingets behandling av sak 62/2020 i møte den 18.06.2020:

Innstilling

Fylkesrådets innstilling:

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes. I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens "timesregion" rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, 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 prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektningen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålstegn både ved forutsetningen om "fergefri E39" med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevenne tiltaket.

I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsletta – Slependen. (Oslopakke 3 løsning)
- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt. Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengelopplegget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høggkastet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høggkastet - Hønefoss foran Skaret – Høggkastet.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.
- Rv 4 Kjul – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.
- E18 Slependen – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoen – Eggemoen.
- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten av høy statlig

medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebu-banen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix
Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Fylkestingets Behandling 18.06.2020:

Saksordfører Håkon Tolsby (Sp)

Representanten Terje Turøy (SV) ble innvilget permisjon. Audun Hammer Hovda (SV) er vara for Turøy under denne og de neste sakene.

Representanten Liv Gustavsen (Frp) gjenopptar forslaget fremmet i komité for samferdsel:

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. *Denne representant* vil gjøre dette til en konkurransefordel for Vikensamfunnet. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt og enkelt frem til markedene. Folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid, og fritidsaktiviteter.

Denne representant ser den kraftige befolkningsveksten Viken står i, og med Oslo som presser seg utover sine grenser og inn i Viken. Dette gjør at en bærekraftig mobilitet er viktigere enn noe annet sted i landet. Derfor har en **RING 4** for bilistene presset seg frem som en av de største samferdselsbehovene i Viken, utover det bør NTP 2018-2029 ligge fast.

Viken har flere veier blant annet **E18** med sin forbindelse mellom sør, vest og øst Norge. Dette er dermed et statelig ansvar og verken kommune eller bilistene. Foruten behovet for å ferdigstille **Vestkorridoren igjennom Asker-Bærum** er også det behov for å fremheve **Holmenbru i Drammen,(Rv 282)**. Den har i lengre tid hatt behov for å byttes ut og fornyes. Dens beliggenhet over Drammen havn utgjør en stor risiko med tanke på værste senario, med all sin trafikk på og under. Dette er et nasjonalt ansvar og oppgraderingen av sikkerheten på denne strekning må tas nå.

For å kunne oppfordre mer bruk av ferjeløsning må **RV 19 fra E6 til Moss ferje** prioriteres. Slik at man legger til rette for at godstrafikk og bilister velger ferje løsning må denne trafikk korken i Moss løses.

For å få et helhetlig veinett er det viktig å prioritere ferdigstilling av påbegynte veistrekninger som **E18 Vinterbro-Ørje, E16 Kløfta-Kongsvinger og Rv4 Kjøl-Rotnes**.

Denne representant ber også at staten prioriterer ytterligere statlige midler til **Rv 7** i Hallingdal slik at den siste del kan ferdigstilles mellom **Ørgenvika til Kittilsviken** med en høy trafiksikkerhet slik prosjektet og strekningen er påbegynt.

God infrastruktur og fleksible løsninger gjør at bolig- og arbeidsmarkedet utvides, og at folk bruker mindre av sin hverdag på transportoppgaver.

Denne representant ønsker en nasjonal Motorveiplan der et høyhastighetsveinett skal binde regionen sammen. *Denne representant* vil ha en effektiv, dobbeltsporet jernbane for persontrafikk rundt byområdene og prioritere godstransport på lengre jernbanestrekninger. Dette vil legge grunnlaget for nye bo- og arbeidsmarkeder og sørge for at vi kan ta hele regionen i bruk til næringsvirksomhet.

Kødannelse på norske veier og jernbaner kommer av at samfunnet over lengre tid har nedprioritert infrastrukturen. *Denne representant* mener stortinget bør iverksette en ambisiøs utbygging av vei og jernbane, samt bedre koordinering av transportløsninger på vei, bane, luft og sjø. Satsingen må innebære både styrkede finansieringsløsninger og bedre organisering fra myndighetenes side.

Denne representant mener staten skal ha ansvaret for en forsvarlig vei- og baneutbygging i landet. I planleggingsprosesser må realistiske trafikkprognoser legges til grunn, slik at infrastrukturen dimensjoneres i tråd med forventet behov. Sentrale og lokale myndigheter må samarbeide om valg av løsninger, men lokale parter skal ikke ha vetomuligheter i slike saker. *Denne representant* mener Viken fylkeskommune bør være en positiv samarbeidspartner i dette.

I en konkurransepreget fremtid vil infrastrukturen for transport og kommunikasjon bli stadig viktigere, spesielt med tanke på de mulighetene globaliseringen åpner for verdiskaping i Norge.

Denne representant mener det er ingen grunn til at Norge, eller Viken med sine naturgitte avstander, og de ulemper det medfører, skal forsterke disse med dårlig infrastruktur.

Vei

Denne representant erkjenner at Viken er langstrakt med enkelte steder lav befolkningstetthet. Når både befolkning og næringsliv er spredt over store avstander, kreves det at veinettet er konstruert slik at befolkning og varer kan transporteres effektivt, sikkert og miljøvennlig.

Denne representant mener økt kapasiteten på dagens veinett for å oppnå bedre fremkommelighet og sikkerhet er viktig. Alle veier bør utbygges og drives i henhold til fastsatte standarder. Dette bør inkludere et høyhastighetsveinett som binder byer og regioner sammen på en effektiv, sikker og miljømessig god måte. En slik utbygging må inneholde løsninger som leder trafikken utenfor byene, noe som reduserer behovet for sterke restriksjoner på veitrafikken i byområder.

Denne representant mener veier bør klassifisere som stamveier, øvrige riksveier og kommuneveier. Dette betyr at deler av forvaltningsreformen reverseres slik at veiene fylkene overtok fra staten i 2010 tilbakeføres, og at de resterende fylkesveiene fordeles mellom staten og kommunene.

Riksveinettet bør ha som formål å være transportkorridorer mellom byer og tettsteder, og korteste og mest samfunnsnyttige trasévalg skal i hovedsak legges til grunn. Disse veistrekninger prioriteres som de viktigste, og videre utbygging av havner, flyplasser, jernbanestrekninger og knutepunkter mellom transportformene bør samordnes med disse. Prosjektering av riksveinettet skal prioritere fergefrie forbindelser, og det må i større grad satses på firefelts motorveier med fysisk skille mellom kjøreretningene. Fysisk skille mellom kjøreretninger bør også etableres på andre høyt trafikkerte veier.

Denne representant mener det er viktig at staten i langt større grad har beslutningsmyndighet ved valg av fremtidig trasé for hovedfartsårer. Den enkelte kommune bør, så langt det er mulig, bli tatt med på råd når det gjelder plassering, samt bli gitt mulighet til å gi høringsuttalelse.

Ved igangsetting av bygging av nye veitraseer skal det sikres videre utbyggingsmuligheter.

Kommunale veier skal utbygges og prioriteres både ut fra sikkerhetsmessige hensyn og fremkommelighetshensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveier og rundt andre samlingssteder som idrettshaller og lignende være svært høyt prioriterte oppgaver.

Trafikksikkerhet er viktig. Ved å bygge nye motorveier øker man kapasiteten på de aktuelle strekningene og trafikksikkerheten økes betraktelig. Riksveier som ikke har behov for motorveikapasitet, bør i hovedsak bygges med midtrekkverk.

Sikkerheten på veiene er tett knyttet opp mot veiens standard og vedlikehold. Med gradvis bedre veistandard og mer møtefri vei er sikkerheten på veiene blitt bedre. Det er viktig at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet rettes inn mot de grepene som erfaringsmessig gir best effekt.

Gang- og sykkelveier gir god trafikksikkerhetsgevinst og prioriteres utbygget. Utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier må prioriteres.

Det er viktig, særlig langs riksveinettet, at det etableres et tilstrekkelig antall raste- og hvileplasser med en standard tilpasset yrkessjåførenes behov. Yrkessjåfører må på en forsvarlig måte kunne overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Jernbane

Denne representant støtter at jernbanenettet åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Økt konkurranse vil føre til bedre og billigere tilbud som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres. Kontroll med jernbanevirksomheten bør legges til transporttilsynet som også må ha et særskilt ansvar for sikkerheten.

Denne representant mener det må legges bedre til rette for persontransport med tog i befolkningstette områder. Dette gjelder blant annet tilstrekkelig antall stasjoner og innfartsparkeringsplasser. Dette innebærer at utbygging av intercitytriangleret må gjennomføres raskt med oppgradert standard til dobbeltspor. Det må også legges opp til å bygge ut og ruste opp jernbanen rundt de andre store byområdene i Norge.

Vedlikeholdet av jernbanenettet, som lenge var mangelfullt, har ført til et stort vedlikeholdsetterleap. Dette fører til mange situasjoner som undergraver tilliten til jernbanen. Vedlikeholdsarbeidet må derfor styrkes betydelig. For jernbane er mulighetene for gode omlastingspunkter i terminaler en forutsetning for å lykkes. Jernbanen er godt egnet for godstransport over lengre avstander. Flere lange kryssningsspor vil bidra til å øke godskapasiteten.

Luffart

Denne representant mener at over lengre strekninger er fly alle andre transportmidler overlegent. Det må derfor være en hovedoppgave å sikre befolkningen et best mulig tilbud innen flytransporten til rimeligst mulig pris.

Denne representant mener Staten bør legge til rette for friest mulig konkurranse for utvikling, drift og vedlikehold av flyplassene. Dagens løsning med Avinor AS som en statlig monopolinstitusjon med indirekte beskatning av innbyggerne, og store utfordringer knyttet til omstilling og endring, er ikke tilfredsstillende. Staten bør legge til rette for konkurranse om kontrakter for drift, vedlikehold og utvikling av våre flyplasser, med veldefinerte kvalitets- og sikkerhetskrav. Staten bør vurdere et bredt spekter av modeller og former for avvikling av Avinor

som monopolinstitusjon på området. Den beste modellen som innebærer oppløsning av dagens Avinor, og som ivaretar god sikkerhet og kvalitet, bør velges.

Kyst

Denne representant mener det må legges til rette for at en større del av godstransporten over lengre avstander kan fraktes sjøveien. Det må da satses betydelig på ny infrastruktur når det gjelder havner. *Denne representant* mener at offentlige og private havner skal likebehandles og at havnene gis gode rammebetingelser. Havneavgifter skal kun kreves inn etter selvkostprinsippet.

Ny teknologi innenfor sjøkart, farledsmerking og navigasjonshjelpemidler vil øke presisjonen og sikkerheten ved navigering betraktelig. Det må satses ytterligere på installasjon av slike viktige hjelpemidler for å øke sikkerheten ved ferdsel til sjøs.

Denne representant mener det er en selvfølge at man i sjøfartsnasjonen Norge må ha tilstrekkelig merking av farleden for optimal sikkerhet til sjøs. Dessverre er ennå deler av farleden mangelfullt merket uten lys eller annen hjelp.

Ferger knytter det offentlige veinettet sammen på en naturlig måte. Fergene på riksveinettet er dermed et offentlig ansvar, mens private fergeselskaper bør stå for selve driften. Det er derfor naturlig at bruk av ferge skal være kostnadsfritt der hvor fergen er en del av riksveinettet. I investeringsammenheng bør kaianlegg for fergeforbindelser i større grad ses i sammenheng med veinettet for øvrig.

Denne representant mener drift av fergestrekninger bør konkurranseutsettes, slik at kostnadene blir lavest mulig uten at det går utover sikkerheten. Kvaliteten på utstyret skal være en del av sammenligningsgrunnlaget. Staten bør fastsette standarder for fergetilbud som skal følge alle konkurranseutsettinger. Norske myndigheter bør stimulere til grønnere teknologi for avgassreduksjon innen all sjøtransport i norsk farvann, men uten bruk av fiskale avgifter.

Denne representanten mener sjøtransport er særdeles viktig for norsk industri. Skipping av gods sjøveien har lav pris og kan bli enda mer effektiv dersom man både nasjonalt og lokalt planlegger en infrastruktur som muliggjør en god utnyttelse av vår unike kyststripe. Det er viktig at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun kreves inn etter selvkostprinsippet. Grunnet det høye kostnadsnivået i Norge må man ta vare på alle muligheter for billig og effektiv varetransport. Potensialet for å overføre gods fra land til sjø er betydelig. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. *Denne representant* mener Norge mangler en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utviklingen av viktige havner og godsknutepunkt. Det er behov for at man definerer noen havner, og Drammen havn og Borg havn i Viken som nasjonale knutepunkter, hvor sjø-, vei- og banetransport møtes, og at man prioriterer oppgradering og utvikling av disse.

Offentlige og private havner må likestilles. Konkurransen er viktig for å sikre riktig prising av havnetjenestene. *Denne representant* mener ansvaret for havner bør flyttes fra Fiskeridepartementet til et transportdepartement for å integrere havner i infrastrukturplanleggingen på en bedre måte enn i dag.

Liv Gustavsen fra *Fremskrittspartiet* fremmer følgende forslag til konkrete prosjekter i Viken i kommende NTP:

VEI

- E18 Lysaker-Ramstadsletta, opprettholdes i henhold til gjeldene reguleringsplaner inkludert Gjøannesdiagonalen.
- E18 Ramstadsletta – Slepden
- Ring 4. Dette er en del av KVUen, selv om den ikke spesifikk ligger som et prosjekt i KVUen.
4 strekninger må ferdigstilles, RV 23 Røyken-Lier E134, RV 22 E18 i Indre østfold til E6 på Romerike.
Inkludert Glommakryssningen, samt E16 Nymoen-Eggemoen.
- E18 Retvet – Vinterbro. Ferdigstille hele strekningen Vinterbro-Ørje, inkludert midtdelelere på siste strekning Lundeby-Ørje.
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengepellet for Buskerudbyen er skrinlagt. Brua er høyrisiko merket da den går over havneområdet i Drammen.
- Rv4 Kjøl – Rotnes.
- Regionalkryss ved Helgelandsmoen, E16.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk.
- Rv4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken).
- Kryss på rv 35 ved Åmot.
- RV19/FV120 fra Moss-Såner-Ringvoll og igjennom Enebakk. RING 4 alternativ Øst. Utbedre denne strekningen igjennom hele Enebakk.
- Fv33 Feiring. Utbedring av trafikkfarlig vei.
- Hvam Gjelleråsen RV 22
- Fv319 Svelvikveien, ny Svelvikvei mellom Tørkop og Eik.
- Trondheimsveien gamle E6, (fv501, Eidsvoll). Statelig ansvar da det er avlastningsvei for E6.
- Odalsvegen utbedres, (fv181, Eidsvoll). Pendlere fra Sør og Nord Odal, Innlandet benytter denne for å komme til togstasjon og pendle inn til Oslo.
- Tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6. Vormsund-Mogreina.
- Strømsåstunnelen. Trafikksikkerhet med to løp.
- Kråkerøybommen Fredrikstad.
- Sarpsborg-Sarpsbro over Glomma.

- Fv. 36 tilfartsveg vest og tilfartsveg Konnerud, (del 1 og del 2). Drammen. Denne er viktig for å bedre den totale trafikksikkerheten og redusere gjennomgangstrafikken i Drammen sentrum.

JERNBANE

- Østfoldbanen tidfestes, og Intercity ferdistilles frem til Sarpsborg.
- Ringerikesbanen må prioriteres og absolutt ikke utsettes slik de signalene som har kommet tilsier.
- 2 tog i timen til Kongsberg.
- AHUS banen, fra Groruddalen/Oslo-Akershus Universitetssykehus/Lørenskog.
- Østre Linje og tilkobling Ski er av jernbæverket forsøkt skyve på fra 2024 til 2026. Dette bør flyttes tilbake til opprinnelige 2024.
- Randsfjordbanen rustes opp og etableres for persontrafikk på strekningen Hokksund-Hønefoss.
- En helhetlig utredning (KVU) på grensekryssende tog både sørover (Gøteborg) og østover (Stockholm).
- DAL stasjon, det må komme en planovergang istede for dagens løsning med bom. Dette for trafikk sikkerheten i et vekstområde.
- BØN stasjon, utbedring av planovergang, bro hadde vært det beste, da stasjonen ligger nede i et søkk ved Vorma. Viktigst at det opprettholdes et kryssningsspor, men er per idag ikke idelt.
- Dobbelt spor på hele strekningen, Kongsvingerbanen.
- Forbedre kollektiv tilbudet generelt utenom rushtid kveld og natt.

LUFTFART

- Etablere og gjennåpe Rygge flyplass.
- Etablere ved behov 3 rullebane på Gardermoen Lufthavn.

KYST

- Vedlikeholdsmudring (Borg1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker.
- Utredning av Oslofjordens potensiale som transportåre bør iverksettes.

Vedlegg Kart RING 4,



Fylkesrådets innstilling

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal

transportplan 2022-2033:

1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa.

Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes. I begge rammeneivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionen tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens "timesregion" rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, 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 nyttetraffic. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafikksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Fergefri E39).

Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålsteget både ved forutsetningen om “fergefri E39” med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevede tiltaket.

I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsletta – Slependsen. (Oslopakke 3 løsning)
- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt. Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høgstet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høgstet - Hønefoss foran Skaret – Høgstet.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.
- Rv 4 Kjøl – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.
- E18 Slependsen – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoan – Eggemoan.
- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten av høy statlig medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Votering:

- Samferdselskomiteens innstilling ble vedtatt med 76 mot 11 stemmer (Frp og FNB)
- Forslaget fremmet av Gustavsen (Frp) fikk 11 stemmer (Frp og FNB)

Følgende hadde ordet: Håkon Tolsby (Sp), Bjørn Tore Ødegården (Ap), Liv Gustavsen (Frp), Erik Kaupang/Ap), Dagfinn Sundsbø (Sp), Finn-Erik Blakstad (V), Ann May Martinsen (R), Ragnar Dahl (Pp), Balder Alvær Olavsén (SV), Sandra Bruflot (H), Hanne Lisa Matt (MDG), Elisabeth Bakke (Sp)

Fylkestingets Vedtak 18.06.2020:

Høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal Transportplan 2022 - 2033

INNLEDNING

Denne høringsuttalelsen presenterer Viken fylkeskommunes prioriteringer i Nasjonal transportplan

2022-2033. Høringsuttalelsen bygger på tidligere vedtak i fylkeskommunen, 20. mai 2020, som beskriver grunnlaget for disse prioriteringene.

I grunnlaget for prioriteringene er det lagt vekt på at det er behov for en Nasjonal transportplan med nye løsninger og visjoner for fremtiden, og at NTP skal legge til rette for å utnytte eksisterende infrastruktur best mulig.

Nasjonal transportplan setter rammer for samfunnsutviklingen både nasjonalt og i Viken. Den setter rammer for hvor folk skal bo, hvor folk skal jobbe og hvordan gods skal transporteres. NTP skal derfor ivareta mange funksjoner. Den er et redskap for næringsutvikling, gode bomiljøer, jordvern, folkehelse og for å nå Norges klimamål.

Viken fylkeskommune ønsker med dette som bakgrunn å løfte fram følgende prioriteringer i NTP:

- Prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP og som berører Viken fylkeskommune skal ferdigstilles.
- Innfartsparkeringer skal prioriteres og bygges ut slik at mangel på parkeringsplasser ikke hindrer folk fra å bruke kollektivtransport.
- Jernbane mot Europa skal prioriteres. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse henholdsvis til Stockholm og til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak. Staten må ta initiativ til en felles norsk svensk KVVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.
- Kyst og vannvei må utnyttes bedre med miljøvennlige byferger, hurtigbåter og korresponderende mating i Oslofjorden. For Viken fylkeskommunes del er det viktig at kommuner langs Oslofjorden inviteres å inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt.
- Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for teknologi som kan gi en mer effektiv trafikkavvikling. Viken fylkeskommunen mener staten bør engasjere seg bredt i slik teknologiutvikling, slik at trafikkavviklings- og selvkjøringsteknologi kan utvikles og testes i Norge.
- Legge til rette for, finansiere og prøve ut alternative kollektivtilbud som er tilpasset brukerens behov i utvalgte områder hvor eneste kollektivtilbud er skolebuss. Det er et nasjonalt ansvar at det bevilges midler til slike forsøk.
- Bidra til å bygge et sammenhengende sykkelveinett, uavhengig av hvem som eier veien.
- Utvikle bygdemiljøpakker for grønn mobilitet.
- Et strengt jordvern skal ligge til grunn i alle utbyggingsprosjekter i NTP.

1. PILOTPROSJEKTER OG UTTESTING AV NY TEKNOLOGI

Utviklingen av samvirkende automatisert transport med autonome biler og smart trafikkavvikling stiller nye krav til utforming av framtidig veiinfrastruktur og fornying av eksisterende. Innfasing av ny teknologi vil bidra til bedre framkommelighet for personer og gods, redusere transportulykkene, redusere klimagassutslippene og kan bidra til å prioritere bussframkommelighet i rush.

Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for pilotprosjekter som vil teste digitale løsninger for smartere trafikkstyring. Innfartsårene til Oslo og i Nedre Glomma er eksempler på egnede veistrekninger. Det er et statlig ansvar å tilrettelegge for slike pilotprosjekter med midler. Videre må det iverksettes flere forsøk med selvkjørende busser både i bynære områder, og i distriktene hvor tradisjonelle kollektivløsninger ikke er regningsvarende.

2. JERNBANE

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 skal opprettholdes i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunktet er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten. Det er nå betydelig usikkerhet knyttet til utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at framdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at Inter-City-prosjektet ferdigstilles fram til Sarpsborg i ny NTP periode.

Også for Ringeriksbanen er det dessverre varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse viktige jernbaneutbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes.

I tillegg til at den inngår i Inter-City-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transport til Europa. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak. Tiltak på kort sikt vil være å avsette midler til kryssingsspor langs nåværende linje. For å få fortgang i planleggingen må staten ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for grensekryssende jernbane både til Stockholm og Gøteborg.

Viken fylkeskommune ser fram til vurderingene som kommer i pågående KVVU for Kongsvingerbanen, og forutsetter at disse legger grunnlag for tiltak som øker kapasitet og togfrekvens på denne viktige banestrekningen både for gods og persontransport. Det må være en tydelig strategi i NTP å satse på hurtigere jernbaneforbindelse som et konkurransedyktig alternativ til flytransport mellom de større byområdene i Skandinavia, for å nå klimamålene i Paris-avtalen.

Viken fylkeskommune ser positivt på at det i begge rammenivåer legges opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke at det er viktig å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt og gjennom Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre Inter-City til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll, utgjør framtidens "timesregion" rundt Oslo. Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa må videreføres i ny NTP.

Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa på Gjøvikbanen må videreføres i ny NTP
Viken fylkeskommune vil sikre Østfoldbanens østre linje den vedtatte avgreiningen syd for Ski stasjon i henhold til gjeldene NTP.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen. Likeså skal det arbeides for to tog i timen på Østre linje strekningen Oslo – Askim/Mysen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss. Viken fylkeskommune vil påpeke muligheten for å se persontrafikk på Randsfjordbanen i sammenheng med mulighet for persontransport mellom Roa og Hønefoss. Det bør også utredes en sammenkobling av jernbanen mellom Roa og Gardermoen. En sammenkobling innebærer at det blir en sammenhengende ring rundt Oslo som avlaster kapasiteten der, samtidig som det kan bidra til en effektiv forbindelse mellom øst og vest i Viken. En sporveksler på Bryn må utredes. Dette kan bety en effektivisering av gods på bane fra Østfold og nordover.

Viken fylkeskommune legger vekt på de utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

Follotunnelen vil gi økt kapasitet på Østfoldbanen. Denne kapasiteten må benyttes til å styrke reisetilbudet mellom Fredrikstad og Gardermoen. Egne togtilbud mellom Fredrikstad og Gardermoen vil flytte passasjerer fra vei til bane.

Viken fylkeskommune er opptatt av at staten i større grad tilrettelegger for nødvendige pendlerparkeringer ved viktige kollektivknutepunkter. Knutepunkter som betjener områder uten tilfredsstillende tilbringertjenester, bør prioriteres. Det er viktig at mangel på parkeringsplasser ikke hindrer folk i å bruke kollektivtransport.

Hensettingsanlegg for tog skal ikke legges på dyrket mark eller nær stasjonsområder der det finnes alternativer. Hovedregelen må være at stasjonsområder forbeholdes by- og stedsutvikling.

3. BYPAKKER OG SAMARBEIDSAVTALER

Viken fylkeskommune vil påpeke behovet for forutsigbarhet i bypakker og samarbeidsavtaler mellom forvaltningsnivåene. Slike avtaler må bygge på forutsetningen om gjensidig forpliktende enighet, et samarbeid der en av partene ikke ensidig kan endre forutsetningene, jfr. bompengeforliket som uten forhandling og forvarsel medførte krav til lokale egenandeler fra fylkeskommune og/eller kommuner.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at det fra statens side avsettes nødvendige midler til oppfølging av Bypakke Nedre Glomma, bestående av følgende prioriterte prosjekter: RV22 - Hafslund-Dondern, FV118 ny bru over Glomma i Sarpsborg, ny bru over Glomma i Fredrikstad, RV110 Simo-St.Croix og FV109 Råbekken-Torsbekkdalen.

For Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke at høy statlig medfinansiering er nødvendig på de kapitalkrevende tiltakene Fornebu-banen, kollektivterminal på Lysaker, ny Tbanetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det for de mellomstore byområdene er behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger til nødvendige tiltak.

By- og bygdepakker for grønn mobilitet bør tilrettelegges også for mindre byer og tettsteder med tilpassede virkemidler for å stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

4. VEI

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for veiprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 og som berører Viken fylkeskommune skal opprettholdes i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafikkisikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. Det er behov for større statlige bevilgninger for å ivareta disse prioriteringene på fylkesveiene.

Viken fylkeskommune anser forslag om å redusere bevilgninger til ordinære programområdetiltak som trafikkisikkerhet, kollektivtransport, universell utforming, sykling, gåing og miljø på riksveiene som meget uheldig.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes. Strekningsvise utbedringer på RV7, RV22 og RV52 er gode eksempler på slike viktige utbedringsstrekninger i Viken.

I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018 kr i statlige midler til RV7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstillelse i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til RV7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafikkisikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik), og med målsetting om å realisere hele Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika - Gol). E134 fra Frogn til Karmøy er en viktig korridor for næringstransport på tvers av Oslofjorden og fra Østlandet til Vestlandet, med stor betydning for utviklingen i Viken. Tiltakene nytt tunnellopp fra Frogn til Asker og Dagslett – kryss E18 (Vikeralternativet) er en viktig strekning for å knytte Viken fylke sammen. I gjeldende plan står nytt tunnellopp gjennom Strømsåstunnellen prioritert. Viken fylkeskommune er opptatt av en rask og effektiv løsning som sikrer kapasitet, sikkerhet, klima og miljøhensyn og ber staten vurdere Statens Vegvesens alternative skisse hvor E134 gis ny trase fra E18 i Lier og føres i tunnel over til Eiker slik at dagens flaskehals i Drammen elimineres, og Drammen sentrum avlastes. E134 Saggrenda – Elgsjø vil gi reduserte tids- og transportkostnader for næringslivet, samt bedre trafikkisikkerheten på en av regionens mest ulykkesbelastede strekninger. I gjeldende Nasjonal transportplan er det lagt opp til en funksjonsdeling mellom RV52 og RV7 der RV52 er hovedveiforbindelse for næringstrafikk og RV7 vil være hovedveiforbindelse for reiseliv og persontrafikk i denne viktige transportkorridoren over fjellet. Det er behov for en videre utviklingsstrategi for oppgradering av de to veiene, og det bør settes av midler til strekningsvise utbedringstiltak for å bedre vinterregulariteten på veiene på disse fjellovergangene. Utbedringer på RV7 som tar spesielle hensyn til villreinstammen må prioriteres høyt.

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her

spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag, avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til veiprosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjefri E39. Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålstegn både ved forutsetningen om "ferjefri E39", med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevede tiltaket.

Som et generelt innspill for siste del av planperioden vil Viken fylkeskommune peke på at det er nødvendig å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene rundt Oslo, for å sikre nødvendig beredskap og framkommelighet for nyttetraffikk. E16 Nymoen – Eggemoen og Kryss på RV35 ved Åmot nevnes i tillegg til allerede omtalte og prioriterte prosjekter.

Viken fylkeskommune vil foreslå at prosjektene på RV 4 overføres til Nye Veier AS.

Viken fylkeskommune mener at det må avsettes midler til å bygge et sammenhengende hovedsykkelveinnett. På sterkt trafikkerte strekninger skal det alltid være atskilt felt for syklist og/eller gang- og sykkelvei ved siden av bilveien. Det er behov for å bygge ut sykkelveitilbudet i Viken uavhengig av om stat, fylke eller kommune er veieier. NTP bør gi insentiver til helhetlig sykkelveiplanlegging og utbygging, med særlig vekt på å tette "hull" i eksisterende sykkelruter. Trygg sykkelparkering og gode sykkelveiløsninger i tilknytning til jernbanestasjonene kan bidra til økt kollektivandel og dermed dempe presset på veiene i bynære strøk.

For øvrig ønsker Viken fylkeskommune å uttrykke støtte til prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 inn i ny Nasjonal transportplan 2022-2033. Under følger våre kommentarer til disse prosjektene:

I tabellen under fremgår Viken fylkeskommunes kortfattede kommentarer til prosjekter i Viken fylke i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018 - 2029. Prosjektene er listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge:

FØRSTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKommUNES KOMMENTARER

E18 Retvet – Vinterbro

E18 Ramstadsletta – Slependen Oslopakke 3 løsning

E134 Dagslett – Linnes – E18 Ber om at "Vikeralternativet" velges som trase

Rv 282 Holmenbrua Bør gjennomføres uten bompengefinansiering.

Gode løsninger for myke trafikanter bør sikres umiddelbart.

E16 Skaret – Hønefoss Strekingen Skaret – Hønefoss inngår i

Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen

RV4 Roa – Gran grense Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

RV4 Kjøl – Rotnes Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

SISTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKommUNES KOMMENTARER

Rv 22 Bru over Glomma Forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en

måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og

kulturmiljøet og sikrer nullvekstmålet i Lillestrøm

sentrum

E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk Forutsetter full framdrift i prosjektet. Viser til fylkeskommunens garantistillelse til

prosjekteringsfasen

E18 Slependen – Drengsrud Oslopakke 3 løsning

RV19 Moss Dagens framkommelighetsutfordringer,

miljøbelastninger og byutviklingsutfordringer i Moss

må løses ved at strekingen E6 – Moss ferjekai blir

realisert så raskt som mulig.

E134 Strømsåstunnelen Forutsetter at staten tar størstedelen av kostnadene for prosjektet som i hovedsak skal dekke behovet for øst-vest trafikk som skal gå utenom Drammen sentrum. Alternativ løsning med tunnel fra Lier til Eiker bør vurderes på nytt.

PROSJEKTER SOM IKKE ER PRIORITERT I

NTP FOR 2018-2029

VIKEN FYLKESKOMMUNES KOMMENTARER

E16 Nymoan – Eggemoen

Kryss på rv 350 ved Åmot

5. KYST

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018- 2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Havner er en viktig del av infrastrukturen og bør i større grad samordnes regionalt og nasjonalt for å sikre en effektiv og koordinert utvikling. Viken fylkeskommune mener at havnestrukturen på Østlandet må utredes i en KVVU som har et helhetlig perspektiv på hvordan drift og utnyttelse av havnene kan samorganiseres. Økt havnesamarbeid bør tilstrebes.

Det er viktig med en KVVU som også omhandler hvordan gods skal fraktes til og fra, på vei og jernbane på en effektiv og miljøvennlig måte.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marine økosystemer, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslippstransportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

Det må igangsettes flere forsøk med elektriske byferger og smarte løsninger for drift av disse. For Viken fylkeskommunes del er Moss, Drammen, Asker, Nesodden, Bærum, Oslo og Fredrikstad selvsikrevne kommuner som må inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt. Det må avsettes prosjektmidler i NTP til disse forsøksprosjektene.

Utnytting av fjorden må ikke forringe marine miljø eller friluftsinnteresser. Deponering av masser, mudring eller preparering av grunner bør holdes på et minimum og kun utføres i tråd med prinsipper i handlingsplanen for Oslofjorden. Elektrifisering og ladepunkter for båt i havnene bør prioriteres.

6. LUFTFART

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane ut ifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Viken fylkeskommune mener det er viktig å utnytte eksisterende infrastruktur framfor å bygge nytt. Oslo-regionen har allerede to ekstra rullebaner på Torp og Rygge som bør utnyttes.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår ref.: 310047/2020 - 2020/107711
Deres ref.: 20/722-
Dato: 26.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer

Jeg viser til Samferdselsdepartementets brev av 18. mars 2020.

Fylkestinget behandlet saken 18. juni 2020 og avga uttalelse fra Viken fylkeskommune. Vedlagt følger fylkestingets vedtak, protokollen fra behandlingen i komite for samferdsel og fylkesrådets innstilling.

Vennlig hilsen

Bernt Iversen
Seniorrådgiver

3 vedlegg

INFRA Mobilitetsseksjon

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Saksframlegg

Saknr.: 2020/107711

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaknr.
Fylkesrådet	30.04.2020	88/20

Vedlegg:

- 1 Brev fra Samferdselsdepartementet 18. mars 2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer

Fylkesrådets behandling av sak 88/2020 i møte den 30.04.2020:

Fylkesrådet innstiller til fylkestinget å fatte følgende vedtak

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store

jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes.

I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig.

“Østlandsstjerna” bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

“Østlandsstjerna” bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens “timesregion” rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen “Kongsbergbanen” i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevenne tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

2. Vei

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. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstillelse i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålstegn både ved forutsetningen om "ferjefri E39" med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevende tiltaket.

I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsletta – Slepden. (Oslopakke 3 løsning)
- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt. Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høgekastet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høgekastet - Hønefoss foran Skaret – Høgekastet.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.
- Rv 4 Kjul – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige naturinngrep.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.
- E18 Slepden – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikk situasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoen – Eggemoen.
- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet

når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten av høy statlig medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Behandling:

Fylkesråd Olav Skinnes framsatte følgende tilleggsforslag:

På side 4, under punktet om Rv 22, legges følgende til i slutten av setningen: "og kulturmiljøet" slik at setningen lyder:

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.

Fylkesrådet vedtok enstemmig forslag til innstilling og tilleggsforslaget.

Fylkesrådets innstilling:

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes.

I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig.

“Østlandsstjerna” bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionen tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

“Østlandsstjerna” bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens “timesregion” rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen “Kongsbergbanen” i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevenne tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

2. Vei

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 nyttetraffic. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik). I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på

E39 (Ferjefri E39). Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålstegn både ved forutsetningen om "fergefri E39" med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevede tiltaket.

I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.

- E18 Ramstadsletta – Slependsen. (Oslopakke 3 løsning)

- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt.

Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.

- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.

- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høggkastet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høggkastet - Hønefoss foran Skaret – Høggkastet.

- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

- Rv 4 Kjøl – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.

- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.

- E18 Slependsen – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)

- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafiksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.

- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoan – Eggemoan.

- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige

kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten

av høy statlig medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

30.04.2020

Halvard Ingebrigtsen

Fungerende fylkesrådsleder

Bakgrunn og fakta

Kort om høringen

I brev fra Samferdselsdepartementet datert 21. november 2019 ble fylkeskommunene invitert til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet i Nasjonal transportplan 2022- 2033. Fylkesrådet har i sak 64/2020 av 2. april 2020 lagt fram forslag til Viken fylkeskommunes innspill til grunnlag for prioriteringer. Saken skal avgjøres av fylkestinget.

I departementets brev av 21. november står det at de statlige transportvirksomhetene ville få frist 13. mars 2020 med å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer. Disse forslagene utgjør svaret på ett av ni utredningsoppdrag. I brev av 18. mars 2020 har departementet

invitert til høring av transportetatens svar på oppdragene. Av brevet framgår det at også andre enn de som står som adressater på brevet kan sende uttalelse. Høringsfristen er 1. juli 2020. Samferdselsdepartementet vil løpende vurdere fristen, og videre framdrift i NTP-arbeidet opp mot den krevende situasjonen landet er i med koronaviruset. At svarene på utredningsoppdragene ble sendt på høring var ikke varslet. Høringsdokumentene finnes på www.regjeringen.no/ntpoppdrag

Fylkesrådet legger med dette fram forslag til høringsuttalelse om transportvirksomhetenes prioriteringer (oppdrag 9). Fylkesrådet legger ikke fram høringsuttalelse om de øvrige utredningsoppdragene.

Basert på de største utfordringene i Viken og departementets brev ble kommunene og regionale aktører i fylket invitert til å komme med forslag til prioriteringer. 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 ble vurdert og vektlagt ved utarbeidelse av fylkesrådets sak av 2. april. Høringen med frist 1. juli kom uventet, og det er ikke er tid til en ekstra runde med kommunene. De innspillene som allerede er sendt inn fra kommunene er i stor grad konkrete og omhandler forslag til prioriteringer. Samferdselsdepartementets høring med frist 1. juli er en åpen høring, og det er opp til kommunene å sende inn høringssvar til departementet.

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer av større investeringsprosjekter i 2022-2033

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet er prioriteringene for foretatt med to økonomiske rammenivåer:

- Ramme A tilsvarer en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i 2020-budsjettet.
- Ramme B tilsvarer en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018-2029.

I rammene er det gjort tekniske korrigeringer, bl.a. som følge av overføring av ansvarsområder til fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet har gitt følgende rammer:

Jernbaneformål

Mill. 2020-kr

	Gj.snitt 2022-2027	Gj.snitt 2028-2033	Gj.snitt 2022-2033
Ramme A	22 550	22 550	22 550
Ramme B	25 840	31 480	28 660

Veiformål

Mill. 2020-kr

	Gj.snitt 2022-2027	Gj.snitt 2028-2033	Gj.snitt 2022-2033
Ramme A	31 110	31 110	31 110
Ramme B	35 210	42 250	38 730

	Gj.snitt 2022-2027	Gj.snitt 2028-2033	Gj.snitt 2022-2033
Ramme A	1 460	1 460	1 460
Ramme B	2 075	3 125	2 600

En rekke større prosjekter regnes av departementet som bundet. Dette innebærer at prioriteringen av prosjektet ikke er gjenstand for ny vurdering i NTP. Følgende prosjekter i Viken og Oslo regnes som bundet:

Jernbane

- Oslo S – Ski (Follobanen)
- Dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad
- Hensetting Moss
- Drammen – Kobbervikdalen
- Midlertidig hensetting Drammen
- Dobbeltspor Venjar – Eidsvoll – Langset
- Nye plattformer Nittedal stasjon og forlengelse av kryssingsspor

Vei

- E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum
- E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
- E134 Damåsen – Saggrenda
- E16 Bjørum – Skaret

Nærmere om jernbaneinvesteringer (Jernbanedirektoratet/Bane Nor)

Det er ikke prioritert nye prosjekter sammenlignet med NTP for 2018-2029.

Jernbanedirektoratet/Bane Nor skriver at store bindinger og økt behov for vedlikehold reduserer handlingsrommet for tilbudsforbedringer på jernbanen. I ramme B kommer man langt i å oppfylle ambisjonene fra NTP 2018-2029, men noe av tilbudsutviklingen skyves ut i tid. Dette gjelder eksempelvis for Indre InterCity Dovre- og Østfoldbanen, samt for Ringeriksbanen. I ramme A prioriteres å ta vare på de som allerede velger toget. For å kunne prioritere et tilstrekkelig nivå for drift og vedlikehold, må påbegynt tilbudsutvikling skyves ut i tid.

Handlingsrommet begrenser muligheten for prioritering av ny tilbudsutvikling til Østlandsområdet, som er det største markedet. Også styrking av næringslivet gjennom satsing på prosjekter som er viktig for godstransporten, nedprioriteres. Ramme A medfører at også bundne prosjekter skyves ut i tid, sammenliknet med inneværende NTP og ramme B. Dette vil føre til at prosjektene blir dyrere totalt sett, og at jernbanens bidrag inn i byvekstavgiftene gjennomføres på et senere tidspunkt. Indre InterCity på Dovre- og Østfoldbanen og Ringeriksbanen forskyves i tid.

Forslag til prioriteringer i første seksårsperiode (2022-2027)

Sammenlignet med ambisjoner for realisering av nytt togtilbud i NTP 2018–2029, vil tilbudsutviklingen på Indre InterCity Østfoldbanen skyves ut i tid. Ambisjonen om økt frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg, og for internasjonale transporter, opprettholdes. Økning i kostnadsestimatene for videre utvikling av InterCity på Østfoldbanen medfører behov for videre vurderinger. Arbeid med å se mulige tilbudsforbedringer uten sammenhengende dobbeltspor pågår.

Forslag til prioriteringer i siste seksårsperiode (2028-2033)

I siste seksårsperiode er det i ramme A om lag 12 mrd. kr tilgjengelig til prosjekter og i ramme B om lag 64 mrd. kr. Jernbanedirektoratet/Bane Nor vurderer prosjekter på følgende strekninger i Viken som aktuelle:

- Nytt dobbeltspor fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker
- Intercity Østfoldbanen Fredrikstad, Sarpsborg, Halden og videre til Sverige
- Kongsvingerbanen
- Gulskogen-Hokksund
- Hovedbanen

Nærmere om riksveiinvesteringer innenfor Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen foreslår samme nivå på drift, teknologisatsing, vedlikehold, trafikant- og kjøretøyområdet og kjøp av riksveiferjetjenester i begge rammer. Dette springer ut av et prioriteringsprinsipp basert på at trafikantenes nytte, digitalisering, løpende forpliktelser og bevaring av eksisterende veinett prioriteres foran nyinvesteringer. Det er dermed riksveiinvesteringer og skredsikring som økes fra ramme A til ramme B. Trinnvis utvikling av lengre strekninger prioriteres gjennom store prosjekter, utbedringer, vedlikehold og utbedring av forfall. I dokumentet fra Statens vegvesen står det at sammenlignet med innværende NTP betyr dette blant annet en betydelig økning til lengre utbedringsstrekninger og en halvering av bevilgningene til (ordinære) programområdetiltak (tiltak til mindre veiutbedringer, trafikksikkerhet, kollektivtransport og universell utforming, sykling, gåing, miljø og service).

Prosjekter utover de bundne prosjektene er for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet i tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Det er netto nytte pr. kostnad (NNK) som er benyttet. For 2028-2033 er det oppgitt en fordeling av investeringene mellom transportkorridorene, der korridorene med de største trafikale utfordringene og prosjekter som vil gi høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet er prioritert. For 2028-2033 er det ikke oppgitt konkrete prosjekter. Dette skal åpne for å arbeide kontinuerlig med å utvikle og optimalisere prosjektporteføljen.

Forslaget til fordeling av statlige midler til ikke bundne store prosjekter i siste seksårsperiode viser at om lag 77 pst. i ramme A og om lag 83 pst. i ramme B går til korridor 4 (E39 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim), med prosjekter på Ferjefri E39. Midlene til bundne prosjekter vil være noe bedre fordelt mellom korridorene. Midler til bundne prosjekter er

17,3 mrd. kr i A-rammen og 14,2 mrd. kr i B-rammen ved inngangen til 2028-2033. Midler til bundne prosjekter kommer altså i tillegg til midlene for ikke bundne prosjekter i 2028-2033.

Prioriteringer i første seksårsperiode (2022-2027)

Følgende to prosjekter er foreslått prioritert i begge rammenivåer:

- Rv 22 Glommakryssing (delvis bompengefinansiering).
- Rv 282 Holmenbrua. Det er forutsatt 50 pst. bompengefinansiering selv om arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.

Følgende to prosjekter er kun prioritert i ramme B:

- E16 Nymoen – Eggemoen.
- E134 Dagslett - E18 (delvis bompengefinansiering). Strekningen Dagslett – Linnes var prioritert i første seksårsperiode av NTP 2018-2029. Prosjektet planlegges nå for hele strekningen Dagslett – Linnes – E18.

Følgende prosjekt var prioritert i første seksårsperiode av NTP 2018-2029, men inngår ikke i Statens vegvesens forslag til prioriteringer for NTP 2022-2033:

- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Dette prosjektet er kommet så langt at utkast til bompengeproposisjon er sendt Samferdselsdepartementet.
- Statens vegvesen har ikke omtalt rv 4 Kjøl – Rotnes. I tråd med behandlingen i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite er det i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) prioritert programområdemidler til rv 4 Kjøl – Rotnes i første seksårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn bompenger.

I stortingsmeldingen om NTP for 2018-2029 var det også oppstart på følgende tre riksveiprosjekter i Viken i første seksårsperiode (2018-2023) som *ikke* er omtalt i første seksårsperiode nå:

- E18 Retvet – Vinterbro. Det er ikke lagt opp til statlige midler i 2022-2027. Prosjektet er heller ikke omtalt i 2028-2033.
- E18 Strand – Ramstadsletta – Slepanden. Inndelingen er nå endret slik at delstrekningen Strand – Ramstadsletta inngår i prosjektet som er lagt fram for Stortinget. Det er ikke lagt opp til statlige midler for Ramstadsletta – Slepanden i 2022-2027 og heller ikke i 2028-2033. Ramstadsletta – Slepanden utgjør resten av etappe 2 i Vestkorridoren.
- E16 Skaret – Hønefoss (korridor 5). Deler av strekningen inngår i felles prosjekt med Bane Nor: Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Byggingen av E16 var forutsatt startet opp med bompenger i første seksårsperiode (2018-2024). Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen er prioritert av Jernbanedirektoratet/Bane Nor.

Kort om riksveiprosjekter i siste seksårsperiode i NTP 2018-2029:

Selv om det ikke er spesifisert enkeltprosjekter for siste seksårsperiode viser en gjennomgang av korridoromtalen at det ikke er prioritert statlige midler til følgende riksveiprojekter som var prioritert i siste seksårsperiode i NTP 2018-2029:

- Rv 19 Moss.
- E18 Slependen – Drengsrud (etappe 3 av Vestkorridoren).

Av korridoromtalen ser det heller ikke ut til å være prioritert statlige midler til løp nr. 2 på E134 Strømsåstunnelen.

Byområdene

Prioriteringene er gjort innenfor en samlet økonomisk ramme. Innenfor denne rammen oppfyller staten sine forpliktelser i de signerte/framforhandlede forslagene til byvekstavtaler i de fire største byområdene, bl.a. Oslopakke 3-området (Oslo/Akershus). Disse har en avtaleperiode fra 2019 til 2029. Innenfor den økonomiske rammen realiseres Fornebubanen. Rammen inkluderer også ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, basert på kostnadsoverslaget i NTP 2018-2029. Ny T-banetunnel er på et tidlig planstadium, og kostnadsoverslaget er derfor usikkert. Bane/kollektivløsning Nedre Romerike er ikke omtalt.

I de øvrige fem byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler, herunder Nedre Glomma og Buskerudbyen, anbefaler Statens vegvesen å forlenge belønningsmidlene på dagens nivå fram til 2029. Rammen muliggjør byvekstavtaler i disse byområdene, men kun fram til 2029. Det anbefales å sette av belønningsmidler til de fem byområdene også for 2020-2033, men på et lavere nivå enn signerte/framforhandlede avtaler for 2019-2029. Prosjekter i Nedre Glomma, som Hafslund – Dondern på rv 22, ny fv 109 og fv 118 ny Glommakryssing i Fredrikstad, er ikke omtalt.

Statens vegvesen peker på at et mer begrenset økonomisk handlingsrom etter 2029 tilsier at det bør vurderes om det er hensiktsmessig å legge opp til reforhandlinger av byvekstavtalene etter framleggelse av Nasjonal transportplan 2022-2033. I framforhandlet forslag til byvekstavtale for Oslo og Akershus er det fastlagt at avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan.

Nye Veier AS

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018-2019) fikk Nye Veier overført ansvaret for bl.a. E16 Kløfta – Kongsvinger med prosjektet E16 Nybakk – Herbergåsen – Slomarka. I NTP 2018-2029 var dette prioritert i siste seksårsperiode. Forøvrig har ikke Nye Veier ansvar for å bygge ut riksveistrekninger i Viken fylkeskommune.

Kystprosjekter innenfor Kystverkets ansvar

I gjeldende NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg Havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode (2018-2023). I forslaget til prioriteringer i ny NTP er Borg-prosjektene ikke prioritert i første seksårsperiode (2022-2027). Det står at disse vil utgjøre et

helt årsbudsjett for Kystverket og vil være avhengig av egne bevilgninger dersom de skal gjennomføres. Kystverket vil gjøre en ny vurdering når resultatene fra prosjektoptimaliseringen foreligger.

I Viken foreslår Kystverket å prioritere Innseiling Moss, Innseiling Halden, Håøys vest/Drøbaksundet og Strømtangen – Furuholmen.

Avinor AS

Avinor arbeider med tre prosjekter som skal behandles gjennom Nasjonal transportplan. Alle disse er i Nord-Norge.

Vurdering

Fylkesrådet viser til innstillingen til fylkestinget av 2. april 2020 med forslag til svar på Samferdselsdepartementets invitasjon til fylkeskommunene om å komme med innspill til prioriteringer til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkesrådet mener at Viken fylkeskommune også bør uttale seg om transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer. Fylkesrådet mener det ikke er nødvendig at Viken fylkeskommune uttaler seg til resultatene fra de andre utredningsoppdragene.

Viken fylkeskommune har tidligere kommet med innspill til departementet om hovedutfordringer på transportområdet, og fylkeskommunen har uttalt seg til ekspertutvalgets utredning.

Komité for samferdsels behandling av sak 49/2020 i møte den 04.06.2020:

Innstilling

Fylkesrådets innstilling:

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes. I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens "timesregion" rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, 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 prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektningen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålstegn både ved forutsetningen om "fergefri E39" med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevenne tiltaket.

I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsletta – Slependen. (Oslopakke 3 løsning)
- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt. Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengelopplegget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høggkastet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høggkastet - Hønefoss foran Skaret – Høggkastet.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.
- Rv 4 Kjul – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.
- E18 Slependen – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoen – Eggemoen.
- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten av høy statlig

medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix
Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Liv
Gustavsen
n

Viken fylkeskommunes innspill til NTP:

Liv Gustavsen fra Fremskrittspartiet fremmer følgende eget forslag:

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Denne representant vil gjøre dette til en konkurransefordel for Vikensamfunnet. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt og enkelt frem til markedene. Folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid, og fritidsaktiviteter.

*Denne representant ser den kraftige befolkningsveksten Viken står i, og med Oslo som presser seg utover sine grenser og inn i Viken. Dette gjør at en bærekraftig mobilitet er viktigere enn noe annet sted i landet. Derfor har en **RING 4** for bilistene*

presset seg frem som en av de største samferdselsbehovene i Viken, utover det bør NTP 2018-2029 ligge fast.

Viken har flere veier blant annet **E18** med sin forbindelse mellom sør, vest og øst Norge. Dette er dermed et statelig ansvar og verken kommune eller bilistene. Foruten behovet for å ferdigstille **Vestkorridoren igjennom Asker-Bærum** er også det behov for å fremheve **Holmenbru i Drammen, (Rv 282)**. Den har i lengre tid hatt behov for å byttes ut og fornyes. Dens beliggenhet over Drammen havn utgjør en stor risiko med tanke på værste senario, med all sin trafikk på og under. Dette er et nasjonalt ansvar og oppgraderingen av sikkerheten på denne strekning må tas nå.

For å kunne oppfordre mer bruk av ferjeløsning må **RV 19 fra E6 til Moss ferje** prioriteres. Slik at man legger til rette for at godstrafikk og bilister velger ferje løsning må denne trafikk korken i Moss løses.

For å få et helhetlig veinett er det viktig å prioritere ferdigstilling av påbegynte veistreknings som **E18 Vinterbro-Ørje, E16 Kløfta-Kongsvinger og Rv4 Kjul-Rotnes**.

Denne representant ber også at staten prioriterer ytterligere statlige midler til **Rv 7** i Hallingdal slik at den siste del kan ferdigstilles mellom **Ørgenvika til Kittilsviken** med en høy trafiksikkerhet slik prosjektet og strekningen er påbegynt.

God infrastruktur og fleksible løsninger gjør at bolig- og arbeidsmarkedet utvides, og at folk bruker mindre av sin hverdag på transportoppgaver.

Denne representant ønsker en nasjonal Motorveiplan der et høyhastighetsveinett skal binde regionen sammen. *Denne representant* vil ha en effektiv, dobbeltsporet jernbane for persontrafikk rundt byområdene og prioritere godstransport på lengre jernbanestrekninger. Dette vil legge grunnlaget for nye bo- og arbeidsmarkeder og sørge for at vi kan ta hele regionen i bruk til næringsvirksomhet.

Kødannelse på norske veier og jernbaner kommer av at samfunnet over lengre tid har nedprioritert infrastrukturen. *Denne representant* mener stortinget bør iverksette en ambisiøs utbygging av vei og jernbane, samt bedre koordinering av transportløsninger på vei, bane, luft og sjø. Satsingen må innebære både styrkede finansieringsløsninger og bedre organisering fra myndighetenes side.

Denne representant mener staten skal ha ansvaret for en forsvarlig vei- og baneutbygging i landet. I planleggingsprosesser må realistiske trafikkprognoser legges til grunn, slik at infrastrukturen dimensjoneres i tråd med forventet behov. Sentrale og lokale myndigheter må samarbeide om valg av løsninger, men lokale parter skal ikke ha vetomuligheter i slike saker. *Denne representant* mener Viken fylkeskommune bør være en positiv samarbeidspartner i dette.

I en konkurransepreget fremtid vil infrastrukturen for transport og kommunikasjon bli stadig viktigere, spesielt med tanke på de mulighetene globaliseringen åpner for verdiskaping i Norge. *Denne representant* mener det er ingen grunn til at Norge, eller Viken med sine naturgitte avstander, og de ulemper det medfører, skal forsterke disse med dårlig infrastruktur.

Vei

Denne representant erkjenner at Viken er langstrakt med enkelte steder lav befolkningstetthet. Når både befolkning og næringsliv er spredt over store avstander, kreves det at veinettet er konstruert slik at befolkning og varer kan transporteres effektivt, sikkert og miljøvennlig.

Denne representant mener økt kapasiteten på dagens veinett for å oppnå bedre fremkommelighet og sikkerhet er viktig. Alle veier bør utbygges og drives i henhold til fastsatte standarder. Dette bør inkludere et høyhastighetsveinett som binder byer og regioner sammen på en effektiv, sikker og miljømessig god måte. En slik utbygging må inneholde løsninger som leder trafikken utenfor byene, noe som reduserer behovet for sterke restriksjoner på veitrafikken i byområder.

Denne representant mener veier bør klassifisere som stamveier, øvrige riksveier og kommuneveier. Dette betyr at deler av forvaltningsreformen reverseres slik at veiene fylkene overtok fra staten i 2010 tilbakeføres, og at de resterende fylkesveiene fordeles mellom staten og kommunene.

Riksveinettet bør ha som formål å være transportkorridorer mellom byer og tettsteder, og korteste og mest samfunnsnyttige trasévalg skal i hovedsak legges til grunn. Disse veistrekninger prioriteres som de viktigste, og videre utbygging av havner, flyplasser, jernbanestrekninger og knutepunkter mellom transportformene bør samordnes med disse. Prosjektering av riksveinettet skal prioritere fergefrie forbindelser, og det må i større grad satses på firefelts motorveier med fysisk skille mellom kjøreretningene. Fysisk skille mellom kjøreretninger bør også etableres på andre høyt trafikkerte veier.

Denne representant mener det er viktig at staten i langt større grad har beslutningsmyndighet ved valg av fremtidig trasé for hovedfartsårer. Den enkelte kommune bør, så langt det er mulig, bli tatt med på råd når det gjelder plassering, samt bli gitt mulighet til å gi høringsuttalelse.

Ved igangsetting av bygging av nye veitraseer skal det sikres videre utbyggingsmuligheter.

Kommunale veier skal utbygges og prioriteres både ut fra sikkerhetsmessige hensyn og fremkommelighetshensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveier og rundt andre samlingssteder som idrettshaller og lignende være svært høyt prioriterte oppgaver.

Trafikksikkerhet er viktig. Ved å bygge nye motorveier øker man kapasiteten på de aktuelle strekningene og trafikksikkerheten økes betraktelig. Riksveier som ikke har behov for motorveikapasitet, bør i hovedsak bygges med midtrekkverk.

Sikkerheten på veiene er tett knyttet opp mot veiens standard og vedlikehold. Med gradvis bedre veistandard og mer møtefri vei er sikkerheten på veiene blitt bedre. Det er viktig at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet rettes inn mot de grepene som erfaringsmessig gir best effekt.

Gang- og sykkelveier gir god trafikksikkerhetsgevinst og prioriteres utbygget. Utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier må prioriteres.

Det er viktig, særlig langs riksveinettet, at det etableres et tilstrekkelig antall raste- og hvileplasser med en standard tilpasset yrkessjåførenes behov. Yrkessjåfører må på en forsvarlig måte kunne overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Jernbane

Denne representant støtter at jernbanenettet åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Økt konkurranse vil føre til bedre og billigere tilbud som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres. Kontroll med jernbanevirksomheten bør legges til transporttilsynet som også må ha et særskilt ansvar for sikkerheten.

Denne representant mener det må legges bedre til rette for persontransport med tog i befolkningstette områder. Dette gjelder blant annet tilstrekkelig antall stasjoner og innfartsparkeringsplasser. Dette innebærer at utbygging av intercitytriangler må gjennomføres raskt med oppgradert standard til dobbeltspor. Det må også legges opp til å bygge ut og ruste opp jernbanen rundt de andre store byområdene i Norge.

Vedlikeholdet av jernbanenettet, som lenge var mangelfullt, har ført til et stort vedlikeholdsetterslep. Dette fører til mange situasjoner som undergraver tilliten til jernbanen. Vedlikeholdsarbeidet må derfor styrkes betydelig. For jernbane er mulighetene for gode omlastingspunkter i terminaler en forutsetning for å lykkes. Jernbanen er godt egnet for godstransport over lengre avstander. Flere lange kryssningsspor vil bidra til å øke godskapasiteten.

Luftfart

Denne representant mener at over lengre strekninger er fly alle andre transportmidler overlegent. Det må derfor være en hovedoppgave å sikre befolkningen et best mulig tilbud innen flytransporten til rimeligst mulig pris.

Denne representant mener Staten bør legge til rette for friest mulig konkurranse for utvikling, drift og vedlikehold av flyplassene. Dagens løsning med Avinor AS som en statlig monopolinstitusjon med indirekte beskatning av innbyggerne, og store utfordringer knyttet til omstilling og endring, er ikke tilfredsstillende. Staten bør legge til rette for konkurranse om kontrakter for drift, vedlikehold og utvikling av våre flyplasser, med veldefinerte kvalitets- og sikkerhetskrav. Staten bør vurdere et bredt spekter av modeller og former for avvikling av Avinor som monopolinstitusjon på området. Den beste modellen som innebærer oppløsning av dagens Avinor, og som ivaretar god sikkerhet og kvalitet, bør velges.

Kyst

Denne representant mener det må legges til rette for at en større del av godstransporten over lengre avstander kan fraktes sjøveien. Det må da satses betydelig på ny infrastruktur når det gjelder havner. *Denne representant* mener at

offentlige og private havner skal likebehandles og at havnene gis gode rammebetingelser. Havneavgifter skal kun kreves inn etter selvkostprinsippet.

Ny teknologi innenfor sjøkart, farledsmerking og navigasjonshjelpemidler vil øke presisjonen og sikkerheten ved navigering betraktelig. Det må satses ytterligere på installasjon av slike viktige hjelpemidler for å øke sikkerheten ved ferdsel til sjøs.

Denne representant mener det er en selvfølge at man i sjøfartsnasjonen Norge må ha tilstrekkelig merking av farleden for optimal sikkerhet til sjøs. Dessverre er ennå deler av farleden mangelfullt merket uten lys eller annen hjelp.

Ferger knytter det offentlige veinettet sammen på en naturlig måte. Fergene på riksveinettet er dermed et offentlig ansvar, mens private fergeselskaper bør stå for selve driften. Det er derfor naturlig at bruk av ferge skal være kostnadsfritt der hvor fergen er en del av riksveinettet. I investeringsammenheng bør kaianlegg for fergeforbindelser i større grad ses i sammenheng med veinettet for øvrig.

Denne representant mener drift av fergestrekninger bør konkurranseutsettes, slik at kostnadene blir lavest mulig uten at det går utover sikkerheten. Kvaliteten på utstyret skal være en del av sammenligningsgrunnlaget. Staten bør fastsette standarder for fergetilbud som skal følge alle konkurranseutsettinger. Norske myndigheter bør stimulere til grønnere teknologi for avgassreduksjon innen all sjøtransport i norsk farvann, men uten bruk av fiskale avgifter.

Denne representanten mener sjøtransport er særdeles viktig for norsk industri. Skiping av gods sjøveien har lav pris og kan bli enda mer effektiv dersom man både nasjonalt og lokalt planlegger en infrastruktur som muliggjør en god utnyttelse av vår unike kyststripe. Det er viktig at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun kreves inn etter selvkostprinsippet. Grunnet det høye kostnadsnivået i Norge må man ta vare på alle muligheter for billig og effektiv varetransport. Potensialet for å overføre gods fra land til sjø er betydelig. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. *Denne representant* mener Norge mangler en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utviklingen av viktige havner og godsknutepunkt. Det er behov for at man definerer noen havner, og Drammen havn og Borg havn i Viken som nasjonale knutepunkter, hvor sjø-, vei- og banetransport møtes, og at man prioriterer oppgradering og utvikling av disse.

Offentlige og private havner må likestilles. Konkurransen er viktig for å sikre riktig prising av havnetjenestene. *Denne representant* mener ansvaret for havner bør flyttes fra Fiskeridepartementet til et transportdepartement for å integrere havner i infrastrukturplanleggingen på en bedre måte enn i dag.

Liv Gustavsen fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag til konkrete prosjekter i Viken i kommende NTP:

VEI

- E18 Lysaker-Ramstadsletta, opprettholdes i henhold til gjeldene reguleringsplaner inkludert Gjønnediagonalen.
- E18 Ramstadsletta – Slepanden

- Ring 4. Dette er en del av KVUen, selv om den ikke spesifikk ligger som et prosjekt i KVUen.
4 strekninger må ferdigstilles, RV 23 Røyken-Lier E134, RV 22 E18 i Indre østfold til E6 på Romerike.
Inkludert Glommakryssningen, samt E16 Nymoene-Eggemoen.
- E18 Retvet – Vinterbro. Ferdigstille hele strekningen Vinterbro-Ørje, inkludert midtdelere på siste strekning Lundeby-Ørje.
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengelopplegget for Buskerudbyen er skrinlagt. Brua er høyrisiko merket da den går over havneområdet i Drammen.
- Rv4 Kjøl – Rotnes.
- Regionalkryss ved Helgelandsmoen, E16.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk.
- Rv4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken).
- Kryss på rv 35 ved Åmot.
- RV19/FV120 fra Moss-Såner-Ringvoll og igjennom Enebakk. RING 4 alternativ Øst. Utbedre denne strekningen igjennom hele Enebakk.
- Fv33 Feiring. Utbedring av trafikkfarlig vei.
- Hvam Gjelleråsen RV 22
- Fv319 Svelvikveien, ny Svelvikvei mellom Tørkop og Eik.
- Trondheimsveien gamle E6, (fv501, Eidsvoll). Statelig ansvar da det er avlastningsvei for E6.
- Odalsvegen utbedres, (fv181, Eidsvoll). Pendlere fra Sør og Nord Odal, Innlandet benytter denne for å komme til togstasjon og pendle inn til Oslo.
- Tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6. Vormsund-Mogreina.
- Strømsåstunnelen. Trafikksikkerhet med to løp.
- Kråkerøybommen Fredrikstad.
- Sarpsborg-Sarpsbro over Glomma.
- Fv. 36 tilfartsveg vest og tilfartsveg Konnerud, (del 1 og del 2).Drammen. Denne er viktig for å bedre den totale trafikksikkerheten og redusere gjennomgangstrafikken i Drammen sentrum.

JERNBANE

- Østfoldbanen tidfestes, og Intercity ferdigstilles frem til Sarpsborg.
- Ringerikesbanen må prioriteres og absolutt ikke utsettes slik de signalene som har kommet tilsier.
- 2 tog i timen til Kongsberg.
- AHUS banen, fra Groruddalen/Oslo-Akershus Universitetssykehus/Lørenskog.
- Østre Linje og tilkobling Ski er av jernbaeverket forsøkt skyve på fra 2024 til 2026. Dette bør flyttes tilbake til opprinnelige 2024.
- Randsfjordbanen rustes opp og etableres for persontrafikk på strekningen Hokksund-Hønefoss.

- En helhetlig utredning (KVU) på grensekryssende tog både sørover (Gøteborg) og østover (Stockholm).
- DAL stasjon, det må komme en planovergang istede for dagens løsning med bom. Dette for trafikk sikkerheten i et vekstområde.
- BØN stasjon, utbedring av planovergang, bro hadde vært det beste, da stasjonen ligger nede i et søkk ved Vorma. Viktigst at det opprettholdes et krysningsspor, men er per idag ikke idelt.
- Dobbelt spor på hele strekningen, Kongsvingerbanen.
- Forbedre kollektiv tilbudet generelt utenom rushtid kveld og natt.

LUFTFART

- Etablere og gjennåpne Rygge flyplass.
- Etablere ved behov 3 rullebane på Gardermoen Lufthavn.

KYST

- Vedlikeholdsmudring (Borg1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker.
- Utredning av Oslofjordens potensiale som transportåre bør iverksettes.

Liv Gustavsen 02.06.2020

Vedlegg Kart RING 4,



Otto
William
Waale

Saksinnspill fra Folkeaksjonen Nei til mer bompenger (FNB) i forbindelse med behandling av Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

1. FNB Viken ønsker å fremme endringer til Fylkesrådets innstilling for å sikre at den videre utvikling av vegnettet i fylket kan ivareta et stadig økende behovet for både vare- og person transport. Fylkesrådet slår fast at byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. FNB ønsker også trygge gang og sykkelveger, men å stadfeste at midler til utbygging av transportkritiske veger skal flyttes til utbygging av gang- og sykkelveger vil etter vårt syn bidra til å øke de negative miljøkonsekvensene og samtidig påføre samfunnsøkonomiske kostnader med negative konsekvenser for hele regionen.

4. FNB Viken støtter Fylkesrådets innstilling om å utrede opprusting av omkjøringsveier utenom Oslo. FNB ønsker å styrke satsingen og mener at prosjektet burde utredes så raskt som mulig for å imøtekomme det stadig økende behovet for både person- og

nyttetraffic., og ikke avvente til siste del av planperioden før dette forslaget også utredes.

6. FNB er av prinsipielle årsaker mot enhver bomfinansiering av veger som er til offentlig benyttelse. Vegutbygging skal skje ved offentlige bevillinger og ikke ved brukerbetalinger som bompenger eller vegprising. FNB ønsker derfor at avsnitt 2 og 3 i punkt 6 utgår i sin helhet.

6. FNB er av prinsipielle årsaker mot enhver bomfinansiering av veger som er til offentlig benyttelse. Vegutbygging skal skje ved offentlige bevillinger og ikke ved brukerbetalinger som bompenger eller vegprising. FNB ønsker derfor at avsnitt 2 og 3 i punkt 6 utgår i sin helhet.

8. FNB støtter fullt ut Fylkesrådets innstilling om en sterkere statlig deltakelse og involvering i store samferdselsprosjekter. FNB ønsker å tydeliggjøre dette ved å pålegge Samferdselsdepartementet å benytte statlig reguleringsmyndighet i store, utfordrende og omfattende utbyggingssaker der det er av avgjørende betydning at hele vegstrekninger i langt større grad blir både vurdert, regulert og styres som et samlet prosjekt.

Tilføyelse til punkt 8

FNB mener videre at større infrastruktur prosjekt skal gjennomføres enten direkte av Nye Veier eller etter modellen som Nye Veier benytter for sine prosjektgjennomføringer. Nye Veier har i sine høringsinnspill til Nasjonal transportplan identifisert tiltak som gir en samlet nytte- og kostnadsforbedring tilsvarende 59 milliarder 2019 kroner på en portefølje med verdi på 148 milliarder. Av dette utgjør om lag 30-40 % reduksjon totalt basert på teknologi og gjennomføringsmetodikk fra 2016. Her ligger det etter FNB sin oppfatning store samfunnsøkonomiske konsekvenser at dette må vurderes.

FNB Viken

Fylkestingsgruppen

Terje Vegar Kopperud

Endringsforslag fra Folkeaksjonen Nei til mer bompenger (FNB) til fylkesrådets innstilling vedr Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

Punkt 1 (Forslag til ny tekst)

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 miljømessige konsekvenser samtidig som man forsøker å legge til rette for utslipsreducerende løsninger og benytter insentiver for at mest mulig av persontrafikken benytter seg av offentlige tilbud på tog, buss og bane.

Viken fylkeskommune har et sterkt fokus på trafiksikkerhet og ønsker derfor å prioritere at det i størst mulig grad finnes trygge gang- og sykkelstier der hvor dette er praktisk mulig å etablere.

Punkt 4, Nytt avsnitt 2

FNB ønsker å styrke satsingen på omkjøringsveier rundt Oslo og mener at dette prosjektet skal tredes så raskt som mulig for å imøtekomme det stadig økende behovet for både person- og nyttetraffic.

Punkt 6

FNB foreslår under punkt 6 at avsnitt 2 og avsnitt 3 fjernes.

Punkt 8 (nytt avsnitt 2)

Viken fylkeskommune mener at Samferdselsdepartementet i større grad må benytte statlig reguleringsmyndighet i store, utfordrende og omfattende utbyggingssaker av nasjonal betydelse og der det er av avgjørende betydning at hele vegstrekninger i langt større grad blir både vurdert, regulert og styret som et samlet prosjekt.

Punkt 8, (nytt avsnitt 3)

FNB mener videre at større infrastruktur prosjekt skal gjennomføres enten direkte av Nye Veier eller etter modellen som Nye Veier benytter for sine prosjektgjennomføringer. Her ligger det etter FNB sin oppfatning muligheter til store samfunnsøkonomiske besparelser.

06.05.2020

Terje Vegar Kopperud

Gruppeleder FNB

Håkon
Tolsby

Saksordførers innstilling til komitebehandlingen

Høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal Transportplan 2022 - 2033

0. INNLEDNING

Denne høringsuttalelsen presenterer Viken fylkeskommunes prioriteringer i Nasjonal transportplan

2022-2033. Høringsuttalelsen bygger på tidligere vedtak i fylkeskommunen, 20. mai 2020, som

beskriver grunnlaget for disse prioriteringene.

I grunnlaget for prioriteringene er det lagt vekt på at det er behov for en Nasjonal transportplan med

nye løsninger og visjoner for framtiden, og at NTP skal legge til rette for å utnytte eksisterende

infrastruktur best mulig.

Nasjonal transportplan setter rammer for samfunnsutviklingen både nasjonalt og i Viken.

Den setter

rammer for hvor folk skal bo, hvor folk skal jobbe og hvordan gods skal transporteres. NTP skal

derfor ivareta mange funksjoner. Den er et redskap for næringsutvikling, gode bomiljøer, jordvern,

folkehelse og for å nå Norges klimamål.

Viken fylkeskommune ønsker med dette som bakgrunn å løfte fram følgende prioriteringer i NTP:

- Prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP og som berører Viken fylkeskommune skal ferdigstilles.
- Innfartsparkeringer skal prioriteres og bygges ut slik at mangel på parkeringsplasser ikke hindrer folk fra å bruke kollektivtransport.
- Jernbane mot Europa skal prioriteres. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse henholdsvis til Stockholm og til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak. Staten må ta initiativ til en felles norsk svensk KVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.
- Kyst og vannvei må utnyttes bedre med miljøvennlige byferger, hurtigbåter og korresponderende mating i Oslofjorden. For Viken fylkeskommunes del er det viktig at kommuner langs Oslofjorden inviteres å inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt.
- Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for teknologi som kan gi en mer effektiv trafikkavvikling. Viken fylkeskommunen mener staten bør engasjere seg bredt i slik teknologiutvikling, slik at trafikkavviklings- og selvkjøringsteknologi kan utvikles og testes i

Norge.

- Legge til rette for, finansiere og prøve ut alternative kollektivtilbud som er tilpasset brukerens behov i utvalgte områder hvor eneste kollektivtilbud er skolebuss. Det er et nasjonalt ansvar at det bevilges midler til slike forsøk.
- Bidra til å bygge et sammenhengende sykkelveinett, uavhengig av hvem som eier veien.
- Utvikle bygdemiljøpakker for grønn mobilitet.
- Et strengt jordvern skal ligge til grunn i alle utbyggingsprosjekter i NTP.

1. PILOTPROSJEKTER OG UTTESTING AV NY TEKNOLOG

Utviklingen av samvirkende automatisert transport med autonome biler og smart trafikkavvikling

stiller nye krav til utforming av framtidig veiinfrastruktur og fornying av eksisterende.

Innfasing av ny teknologi vil bidra til bedre framkommelighet for personer og gods, redusere transportulykkene, redusere klimagassutslippene og kan bidra til å prioritere bussframkommelighet i

rush.

Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for pilotprosjekter som vil teste digitale løsninger

for smartere trafikkstyring. Innfartsårene til Oslo og i Nedre Glomma er eksempler på egnede

veistrekninger. Det er et statlig ansvar å tilrettelegge for slike pilotprosjekter med midler.

Videre må det iverksettes flere forsøk med selvkjørende busser både i bynære områder, og i distriktene hvor tradisjonelle kollektivløsninger ikke er regningsvarende.

2. JERNBANE

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal

transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 skal opprettholdes i ny

Nasjonal

transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i

ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til

jernbaneinvesteringer fra

Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-

2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunktet er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å

avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet knyttet til utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er

avgjørende at

framdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at Inter-City-prosjektet ferdigstilles

fram til Sarpsborg i ny NTP periode.

Også for Ringeriksbanen er det dessverre varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse

for disse viktige jernbaneutbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør

derfor økes.

I tillegg til at den inngår i Inter-City-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre

gods fra vei til bane og for transport til Europa. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak.

Tiltak på kort sikt vil være å avsette midler til kryssingsspor langs nåværende linje. For å få fortgang i planleggingen må staten ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for grensekryssende jernbane både til Stockholm og Gøteborg.

Viken fylkeskommune ser fram til vurderingene som kommer i pågående KVVU for Kongsvingerbanen, og forutsetter at disse legger grunnlag for tiltak som øker kapasitet og togfrekvens på denne viktige banestrekningen både for gods og persontransport.

Det må være en tydelig strategi i NTP å satse på hurtigere jernbaneforbindelse som et konkurransedyktig alternativ til flytransport mellom de større byområdene i Skandinavia, for å nå klimamålene i Paris-avtalen.

Viken fylkeskommune ser positivt på at det i begge rammenivåer legges opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke at det er viktig å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt og gjennom Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre Inter-City til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll, utgjør framtidens "timesregion" rundt Oslo.

Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa må videreføres i ny NTP.

Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa på Gjøvikbanen må videreføres i ny NTP.

Viken fylkeskommune vil sikre Østfoldbanens østre linje den vedtatte avgreiningen syd for Ski stasjon i henhold til gjeldende NTP.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg

raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen. Likeså skal det arbeides for to tog i timen på Østre linje strekningen Oslo – Askim/Mysen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på

strekningen Hokksund - Hønefoss. Viken fylkeskommune vil påpeke muligheten for å se persontrafikk på Randsfjordbanen i sammenheng med mulighet for persontransport mellom Roa og

Hønefoss. Det bør også utredes en sammenkobling av jernbanen mellom Roa og Gardermoen. En

sammenkobling innebærer at det blir en sammenhengende ring rundt Oslo som avlaster kapasiteten

der, samtidig som det kan bidra til en effektiv forbindelse mellom øst og vest i Viken.

En sporveksler på Bryn må utredes. Dette kan bety en effektivisering av gods på bane fra Østfold og nordover.

Viken fylkeskommune legger vekt på de utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på

jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres.

Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for

eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På

Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

Follotunnelen vil gi økt kapasitet på Østfoldbanen. Denne kapasiteten må benyttes til å styrke

reisetilbudet mellom Fredrikstad og Gardermoen. Egne togtilbud mellom Fredrikstad og Gardermoen vil flytte passasjerer fra vei til bane.

Viken fylkeskommune er opptatt av at staten i større grad tilrettelegger for nødvendige pendlerparkeringer ved viktige kollektivknutepunkter. Knutepunkter som betjener områder uten

tilfredsstillende tilbringertjenester, bør prioriteres. Det er viktig at mangel på parkeringsplasser ikke

hindrer folk i å bruke kollektivtransport.

Hensettingsanlegg for tog skal ikke legges på dyrket mark eller nær stasjonsområder der det finnes

alternativer. Hovedregelen må være at stasjonsområder forbeholdes by- og stedsutvikling.

3. BYPAKKER OG SAMARBEIDSAVTALER

Viken fylkeskommune vil påpeke behovet for forutsigbarhet i bypakker og samarbeidsavtaler mellom forvaltningsnivåene. Slike avtaler må bygge på forutsetningen om gjensidig forpliktende

enighet, et samarbeid der en av partene ikke ensidig kan endre forutsetningene, jfr.

bompengeforliket som uten forhandling og forvarsel medførte krav til lokale egenandeler fra fylkeskommune og/eller kommuner.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at det fra statens side avsettes nødvendige midler til

oppfølging av Bypakke Nedre Glomma, bestående av følgende prioriterte prosjekter: RV22 - Hafslund-Dondern, FV118 ny bru over Glomma i Sarpsborg, ny bru over Glomma i Fredrikstad,

RV110 Simo-St.Croix og FV109 Råbekken-Torsbekkdalen.

For Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger

for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke at høy statlig medfinansiering er nødvendig på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, kollektivterminal på Lysaker, ny Tbanetunnel

gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det for de mellomstore byområdene er behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger til nødvendige tiltak.

By- og bygdepakker for grønn mobilitet bør tilrettelegges også for mindre byer og tettsteder med

tilpassede virkemidler for å stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

4. VEI

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal

transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for veiprosjekter i

gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 og som berører Viken fylkeskommune skal opprettholdes i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt

fornyning og vedlikehold. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. Det er behov for større statlige

bevilgninger for å ivareta disse prioriteringene på fylkesveiene.

Viken fylkeskommune anser forslag om å redusere bevilgninger til ordinære programområdetiltak

som trafiksikkerhet, kollektivtransport, universell utforming, sykling, gåing og miljø på riksveiene

som meget uheldig.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold

og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes.

Strekningsvise utbedringer på RV7, RV22 og RV52 er gode eksempler på slike viktige utbedringsstrekninger i Viken.

I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018 kr i statlige midler til RV7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-

2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke

Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte

på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten

prioriterer ytterligere statlige midler til RV7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med

bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik), og med målsetting om å realisere hele Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika - Gol).

E134 fra Frogn til Karmøy er en viktig korridor for næringstransport på tvers av Oslofjorden og fra Østlandet til Vestlandet, med stor betydning for utviklingen i Viken. Tiltakene nytt tunnellop fra Frogn til Asker og Dagslett – kryss E18 (Vikeralternativet) er en viktig strekning for å knytte Viken fylke sammen. I gjeldende plan står nytt tunnellop gjennom Strømsåstunnelen prioritert. Viken fylkeskommune er opptatt av en rask og effektiv løsning som sikrer kapasitet, sikkerhet, klima og miljøhensyn og ber staten vurdere Statens Vegvesens alternative skisse hvor E134 gis ny trase fra E18 i Lier og føres i tunnel over til Eiker slik at dagens flaskehals i Drammen elimineres, og Drammen sentrum avlastes. E134 Saggrenda – Elgsjø vil gi reduserte tids- og transportkostnader for næringslivet, samt bedre trafiksikkerheten på en av regionens mest ulykkesbelastede strekninger. I gjeldende Nasjonal transportplan er det lagt opp til en funksjonsdeling mellom RV52 og RV7 der RV52 er hovedveiforbindelse for næringstrafikk og RV7 vil være hovedveiforbindelse for reiseliv og persontrafikk i denne viktige transportkorridoren over fjellet. Det er behov for en videre utviklingsstrategi for oppgradering av de to veiene, og det bør settes av midler til strekningsvise utbedringstiltak for å bedre vinterregulariteten på veiene på disse fjellovergangene. Utbedringer på RV7 som tar spesielle hensyn til villreinstammen må prioriteres høyt. I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag, avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene. En meget stor andel av midlene til veiprojekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjefri E39. Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålsteget både ved forutsetningen om "ferjefri E39", med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevenne tiltaket. Som et generelt innspill for siste del av planperioden vil Viken fylkeskommune peke på at det er nødvendig å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene rundt Oslo, for å sikre nødvendig beredskap og framkommelighet for nyttetraffikk. E16 Nymoene – Eggemoene og Kryss på RV35 ved Åmot nevnes i tillegg til allerede omtalte og prioriterte prosjekter. Viken fylkeskommune vil foreslå at prosjektene på RV 4 overføres til Nye Veier AS.

Viken fylkeskommune mener at det må avsettes midler til å bygge et sammenhengende hovedsykkelveinett. På sterkt trafikkerte strekninger skal det alltid være atskilt felt for syklist og/ eller gang- og sykkelvei ved siden av bilveien. Det er behov for å bygge ut sykkelveitilbudet i Viken

uavhengig av om stat, fylke eller kommune er veieier. NTP bør gi insentiver til helhetlig sykkelveiplanlegging og utbygging, med særlig vekt på å tette "hull" i eksisterende sykkelruter. Trygg

sykkelparkering og gode sykkelveiløsninger i tilknytning til jernbanestasjonene kan bidra til økt

kollektivandel og dermed dempe presset på veiene i bynære strøk.

For øvrig ønsker Viken fylkeskommune å uttrykke støtte til prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 inn i ny Nasjonal

transportplan 2022-2033. Under følger våre kommentarer til disse prosjektene:

I tabellen under fremgår Viken fylkeskommunes kortfattede kommentarer til prosjekter i Viken fylke

i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018 - 2029. Prosjektene er listet opp korridorvis og ikke i

prioritert rekkefølge:

FØRSTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKommUNES KOMMENTARER

E18 Retvet – Vinterbro

E18 Ramstadsletta – Slepden Oslo pakke 3 løsning

E134 Dagslett – Linnes – E18 Ber om at "Vikeralternativet" velges som trase

Rv 282 Holmenbrua Bør gjennomføres uten bompengefinansiering.

Gode løsninger for myke trafikanter bør sikres umiddelbart.

E16 Skaret – Hønefoss Strekingen Skaret – Hønefoss inngår i

Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen

RV4 Roa – Gran grense Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

RV4 Kjøl – Rotnes Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

SISTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKommUNES KOMMENTARER

Rv 22 Bru over Glomma Forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en

måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og

kulturmiljøet og sikrer nullvekstmålet i Lillestrøm

sentrum

E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk Forutsetter full framdrift i prosjektet. Viser til

fylkeskommunens garantistillelse til

prosjekteringsfasen

E18 Slepden – Drengsrud Oslo pakke 3 løsning

RV19 Moss Dagens framkommelighetsutfordringer,

miljøbelastninger og byutviklingsutfordringer i Moss

må løses ved at strekingen E6 – Moss ferjekai blir

realisert så raskt som mulig.

E134 Strømsåstunnelen Forutsetter at staten tar størstedelen av kostnadene

for prosjektet som i hovedsak skal dekke behovet

for øst-vest trafikk som skal gå utenom Drammen

sentrum. Alternativ løsning med tunnel fra Lier til

Eiker bør vurderes på nytt.

PROSJEKTER SOM IKKE ER PRIORITERT I

NTP FOR 2018-2029

VIKEN FYLKESKommUNES KOMMENTARER

E16 Nymoen – Eggemoen

Kryss på rv 350 ved Åmot

5. KYST

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018- 2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning. Havner er en viktig del av infrastrukturen og bør i større grad samordnes regionalt og nasjonalt for å sikre en effektiv og koordinert utvikling. Viken fylkeskommune mener at havnestrukturen på Østlandet må utredes i en KVU som har et helhetlig perspektiv på hvordan drift og utnyttelse av havnene kan samorganiseres. Økt havnesamarbeid bør tilstrebes. Det er viktig med en KVU som også omhandler hvordan gods skal fraktes til og fra, på vei og jernbane på en effektiv og miljøvennlig måte. Viken fylkeskommune legger vekt på at marine økosystemer, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslippstransportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

Det må igangsettes flere forsøk med elektriske byferger og smarte løsninger for drift av disse. For

Viken fylkeskommunes del er Moss, Drammen, Asker, Nesodden, Bærum, Oslo og Fredrikstad

selvskrevne kommuner som må inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt. Det må avsettes prosjektmidler i NTP til disse forsøksprosjektene.

Utnytting av fjorden må ikke forringe marine miljø eller friluftsinnteresser. Deponering av masser,

mudring eller preparering av grunner bør holdes på et minimum og kun utføres i tråd med prinsipper

i handlingsplanen for Oslofjorden. Elektrifisering og ladepunkter for båt i havnene bør prioriteres.

6. LUFTFART

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane

ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3.

rullebane ut ifra

en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Viken fylkeskommune mener det er viktig å utnytte eksisterende infrastruktur framfor å

bygge nytt.

Oslo-regionen har allerede to ekstra rullebaner på Torp og Rygge som bør utnyttas.

Komité for samferdsels Behandling 04.06.2020:

Saksordfører, representanten Tolsby (Sp) orienterte om arbeidet med et omforent innspill siden forrige møte og presenterte sitt forslag på vegne av Sp, H, A, MDG, R og V.

Representanten Gustavsen (FrP) orienterte komiteen om FrPs alternative forslag.

Representanten Waale (FNB) orienterte komiteen om FNBs alternative forslag.

Representanten Bruflot (H) fremmet følgende merknad på vegne av H, FrP og V:

Komiteens medlemmer fra Høyre, FrP og Venstre ønsker konseptet Ring 4 utredet og etablert som en naturlig avlastnings - og beredskapsrute rundt Oslo.

Representanten Martinsen (R) fremmet følgende merknad på vegne av R og MDG:

Komiteens medlemmer fra Rødt og MDG mener at finansieringsmodellen til Nye Veier fører til en utbygging av vei som ikke er bærekraftig verken økonomisk, sosialt, klimamessig eller for naturen. Lånefinansiert motorveibygging gjør bilistene gjeldstynget i mange tiår fremover. Vi ønsker derfor at det ikke overføres nye prosjekter til Nye Veier AS.

Representanten Martinsen (R) fremmet følgende merknad på vegne av R og MDG:

Komiteens medlemmer fra MDG og Rødt mener at Norge trenger en ny, grønn tilnærming i NTP-arbeidet. NTP må bli et forpliktende verktøy for å nå ambisiøse klima- og miljømål samtidig som den bidrar til å endre transportvaner og nå målet om bærekraftig bevegelsesfrihet. Det viktigste grepet er å faktisk prioritere kollektiv, sykkel og gange og flytte godstransport til bane og sj . Det innebærer å flytte store investeringsmidler fra vei og til modernisering og oppgradering av drift og infrastruktur for tog og kollektivtransport, samt en satsing på ny teknologi, nullutslippsfartøy og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Trafikksikkerhet, folkehelse, klimaavtrykk og arealkonflikter, særlig med tanke på matjord, våtmark, marine økosystemer og kystsone, må være førende for prioriteringene og en infrastrukturutvikling innenfor jordens tålegrense.

MDG vil derfor primært ta ut prosjekter fra eksisterende NTP som ikke lever opp til kravene til en fremtidsrettet, grønn samferdselspolitikk, i tråd med dette. Eksempler på dette er: planer for rv4 og rv35 på matjord og uten klimabudsjett, ny firefelts motorvei (E16) ved siden av ny Ringeriksbane gjennom et Ramsar vernet våtmarksområde, store marine inngrep, toghensetting på matjord og med for lite vekt på folkehelse, prosjekter som baserer seg på positive analyser om samfunnsøkonomisk nytte men hvor de såkalte ikke-prissatte-verdiene ikke vektas høyt og i tråd med bærekraftsmålene, m.f.

Komiteleder Ødegården tok opp forslaget fra Sp, A, H, MDG, R og V, det alternative forslaget fra representanten Gustavsen (FrP) og representanten Waale (FNB) til votering.

Forslaget fra Sp på vegne av Sp, H, A, MDG, R og V mottok 11 stemmer

Forslaget fra FrP mottok 1 stemme (FrP)

Forslaget fra FNB mottok 1 stemme (FNB)

Forslaget fra Sp på vegne av Sp, H, A, MDG, R og V ble vedtatt mot 2 stemmer.

Merknadene fra hhv. H FrP og V, samt de to merknadene fra R og MDG følger saken.

Følgende representanter hadde ordet under behandlingen av denne sak: Tolsby (Sp), Gustavsen (FrP), Waale (FNB), Bruflot (H), Blakstad (V), Ødegården (A)

Komité for samferdsels Vedtak 04.06.2020:

Høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal Transportplan 2022 - 2033

INNLEDNING

Denne høringsuttalelsen presenterer Viken fylkeskommunes prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Høringsuttalelsen bygger på tidligere vedtak i fylkeskommunen, 20. mai 2020, som beskriver grunnlaget for disse prioriteringene.

I grunnlaget for prioriteringene er det lagt vekt på at det er behov for en Nasjonal transportplan med nye løsninger og visjoner for framtiden, og at NTP skal legge til rette for å utnytte eksisterende infrastruktur best mulig.

Nasjonal transportplan setter rammer for samfunnsutviklingen både nasjonalt og i Viken. Den setter rammer for hvor folk skal bo, hvor folk skal jobbe og hvordan gods skal transporteres. NTP skal derfor ivareta mange funksjoner. Den er et redskap for næringsutvikling, gode bomiljøer, jordvern, folkehelse og for å nå Norges klimamål.

Viken fylkeskommune ønsker med dette som bakgrunn å løfte fram følgende prioriteringer i NTP:

- Prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP og som berører Viken fylkeskommune skal ferdigstilles.
- Innfartsparkeringer skal prioriteres og bygges ut slik at mangel på parkeringsplasser ikke hindrer folk fra å bruke kollektivtransport.
- Jernbane mot Europa skal prioriteres. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse henholdsvis til Stockholm og til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak. Staten må ta initiativ til en felles norsk svensk KVVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.
- Kyst og vannvei må utnyttes bedre med miljøvennlige byferger, hurtigbåter og korresponderende mating i Oslofjorden. For Viken fylkeskommunes del er det viktig at kommuner langs Oslofjorden inviteres å inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt.
- Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for teknologi som kan gi en mer effektiv trafikkavvikling. Viken fylkeskommunen mener staten bør engasjere seg bredt i slik teknologiutvikling, slik at trafikkavviklings- og selvkjøringsteknologi kan utvikles og testes i Norge.
- Legge til rette for, finansiere og prøve ut alternative kollektivtilbud som er tilpasset brukerens behov i utvalgte områder hvor eneste kollektivtilbud er skolebuss. Det er et nasjonalt ansvar at det bevilges midler til slike forsøk.
- Bidra til å bygge et sammenhengende sykkelveinett, uavhengig av hvem som eier veien.
- Utvikle bygdemiljøpakker for grønn mobilitet.
- Et strengt jordvern skal ligge til grunn i alle utbyggingsprosjekter i NTP.

1. PILOTPROSJEKTER OG UTTESTING AV NY TEKNOLOG

Utviklingen av samvirkende automatisert transport med autonome biler og smart trafikkavvikling stiller nye krav til utforming av framtidig veiinfrastruktur og fornying av eksisterende.

Innfasing av ny teknologi vil bidra til bedre framkommelighet for personer og gods, redusere transportulykkene, redusere klimagassutslippene og kan bidra til å prioritere bussframkommelighet i rush.

Viken fylkeskommune er et naturlig testområde for pilotprosjekter som vil teste digitale løsninger for smartere trafikkstyring. Innfartsårene til Oslo og i Nedre Glomma er eksempler på egnede veistrekningslinjer. Det er et statlig ansvar å tilrettelegge for slike pilotprosjekter med midler. Videre må det iverksettes flere forsøk med selvkjørende busser både i bynære områder, og i distriktene hvor tradisjonelle kollektivløsninger ikke er regningsvarende.

2. JERNBANE

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 skal opprettholdes i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunktet er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten. Det er nå betydelig usikkerhet knyttet til utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at framdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at Inter-City-prosjektet ferdigstilles fram til Sarpsborg i ny NTP periode.

Også for Ringeriksbanen er det dessverre varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse viktige jernbaneutbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes.

I tillegg til at den inngår i Inter-City-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transport til Europa. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse til Gøteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært viktig klimatiltak. Tiltak på kort sikt vil være å avsette midler til kryssingsspor langs nåværende linje. For å få fortgang i planleggingen må staten ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for grensekryssende jernbane både til Stockholm og Gøteborg.

Viken fylkeskommune ser fram til vurderingene som kommer i pågående KVVU for Kongsvingerbanen, og forutsetter at disse legger grunnlag for tiltak som øker kapasitet og togfrekvens på denne viktige banestrekningen både for gods og persontransport. Det må være en tydelig strategi i NTP å satse på hurtigere jernbaneforbindelse som et konkurransedyktig alternativ til flytransport mellom de større byområdene i Skandinavia, for å nå klimamålene i Paris-avtalen.

Viken fylkeskommune ser positivt på at det i begge rammene legges opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke at det er viktig å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt og gjennom Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionene tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

“Østlandsstjerna” bestående av indre Inter-City til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll, utgjør framtidens “timesregion” rundt Oslo. Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa må videreføres i ny NTP.

Viken fylkeskommune vil påpeke at planleggingen av ny strekning mellom Oslo og Roa på Gjøvikbanen må videreføres i ny NTP

Viken fylkeskommune vil sikre Østfoldbanens østre linje den vedtatte avgreiningen syd for Ski stasjon i henhold til gjeldene NTP.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen “Kongsbergbanen” i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen. Likeså skal det arbeides for to tog i timen på Østre linje strekningen Oslo – Askim/Mysen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss. Viken fylkeskommune vil påpeke muligheten for å se persontrafikk på Randsfjordbanen i sammenheng med mulighet for persontransport mellom Roa og Hønefoss. Det bør også utredes en sammenkobling av jernbanen mellom Roa og Gardermoen. En sammenkobling innebærer at det blir en sammenhengende ring rundt Oslo som avlaster kapasiteten der, samtidig som det kan bidra til en effektiv forbindelse mellom øst og vest i Viken. En sporveksler på Bryn må utredes. Dette kan bety en effektivisering av gods på bane fra Østfold og nordover.

Viken fylkeskommune legger vekt på de utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

Follotunnelen vil gi økt kapasitet på Østfoldbanen. Denne kapasiteten må benyttes til å styrke reisetilbudet mellom Fredrikstad og Gardermoen. Egne togtilbud mellom Fredrikstad og Gardermoen vil flytte passasjerer fra vei til bane.

Viken fylkeskommune er opptatt av at staten i større grad tilrettelegger for nødvendige pendlerparkeringer ved viktige kollektivknutepunkter. Knutepunkter som betjener områder uten tilfredsstillende tilbringertjenester, bør prioriteres. Det er viktig at mangel på parkeringsplasser ikke hindrer folk i å bruke kollektivtransport.

Hensettingsanlegg for tog skal ikke legges på dyrket mark eller nær stasjonsområder der det finnes alternativer. Hovedregelen må være at stasjonsområder forbeholdes by- og stedsutvikling.

3. BYPAKKER OG SAMARBEIDSAVTALER

Viken fylkeskommune vil påpeke behovet for forutsigbarhet i bypakker og samarbeidsavtaler mellom forvaltningsnivåene. Slike avtaler må bygge på forutsetningen om gjensidig forpliktende enighet, et samarbeid der en av partene ikke ensidig kan endre forutsetningene, jfr. bompengeforliket som uten forhandling og forvarsel medførte krav til lokale egenandeler fra fylkeskommune og/eller kommuner.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at det fra statens side avsettes nødvendige midler til oppfølging av Bypakke Nedre Glomma, bestående av følgende prioriterte prosjekter: RV22 - Hafslund-Dondern, FV118 ny bru over Glomma i Sarpsborg, ny bru over Glomma i Fredrikstad, RV110 Simo-St.Croix og FV109 Råbekken-Torsbekkdalen.

For Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke at høy statlig medfinansiering er nødvendig på de kapitalkrevende tiltakene Fornebubanen, kollektivterminal på Lysaker, ny Tbanetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune vil påpeke at det for de mellomstore byområdene er behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger til nødvendige tiltak.

By- og bygdepakker for grønn mobilitet bør tilrettelegges også for mindre byer og tettsteder med tilpassede virkemidler for å stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

4. VEI

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune mener at prioriteringsrekkefølgen for veiprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 og som berører Viken fylkeskommune skal opprettholdes i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. Det er behov for større statlige bevilgninger for å ivareta disse prioriteringene på fylkesveiene.

Viken fylkeskommune anser forslag om å redusere bevilgninger til ordinære programområdetiltak som trafiksikkerhet, kollektivtransport, universell utforming, sykling, gåing og miljø på riksveiene som meget uheldig.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes. Strekningsvise utbedringer på RV7, RV22 og RV52 er gode eksempler på slike viktige utbedringsstrekninger i Viken.

I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018 kr i statlige midler til RV7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstillelse i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til RV7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik), og med målsetting om å realisere hele Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika - Gol). E134 fra Frogn til Karmøy er en viktig korridor for næringstransport på tvers av Oslofjorden og fra Østlandet til Vestlandet, med stor betydning for utviklingen i Viken. Tiltakene nytt tunnelløp fra Frogn til Asker og Dagslett – kryss E18 (Vikeralternativet) er en viktig strekning for å knytte Viken fylke sammen. I gjeldende plan står nytt tunnelløp gjennom Strømsåstunnellen prioritert. Viken fylkeskommune er opptatt av en rask og effektiv løsning som sikrer kapasitet, sikkerhet, klima og miljøhensyn og ber staten vurdere Statens Vegvesens alternative skisse hvor E134 gis ny trase fra E18 i Lier og føres i tunnel over til Eiker slik at dagens flaskehals i Drammen elimineres, og Drammen sentrum avlastes. E134 Saggrenda – Elgsjø vil gi reduserte tids- og transportkostnader for næringslivet, samt bedre trafiksikkerheten på en av regionens mest ulykkesbelastede strekninger. I gjeldende Nasjonal transportplan er det lagt opp til en funksjonsdeling mellom RV52 og RV7 der RV52 er hovedveiforbindelse for næringstrafikk og RV7 vil være hovedveiforbindelse for reiseliv og persontrafikk i denne viktige transportkorridoren over fjellet. Det er behov for en videre utviklingsstrategi for oppgradering av de to veiene, og det bør settes av midler til strekningsvise

utbedringstiltak for å bedre vinterregulariteten på veiene på disse fjellovergangene. Utbedringer på RV7 som tar spesielle hensyn til villreinstammen må prioriteres høyt.

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag, avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til veiprosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjefri E39. Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålsteget både ved forutsetningen om "ferjefri E39", med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevenne tiltaket.

Som et generelt innspill for siste del av planperioden vil Viken fylkeskommune peke på at det er nødvendig å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene rundt Oslo, for å sikre nødvendig beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. E16 Nymoene – Eggemoene og Kryss på RV35 ved Åmot nevnes i tillegg til allerede omtalte og prioriterte prosjekter.

Viken fylkeskommune vil foreslå at prosjektene på RV 4 overføres til Nye Veier AS.

Viken fylkeskommune mener at det må avsettes midler til å bygge et sammenhengende hovedsykkelveinett. På sterkt trafikkerte strekninger skal det alltid være atskilt felt for syklist og/eller gang- og sykkelvei ved siden av bilveien. Det er behov for å bygge ut sykkelveitilbudet i Viken uavhengig av om stat, fylke eller kommune er veieier. NTP bør gi insentiver til helhetlig sykkelveiplanlegging og utbygging, med særlig vekt på å tette "hull" i eksisterende sykkelruter. Trygg sykkelparkering og gode sykkelveiløsninger i tilknytning til jernbanestasjonene kan bidra til økt kollektivandel og dermed dempe presset på veiene i bynære strøk.

For øvrig ønsker Viken fylkeskommune å uttrykke støtte til prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 inn i ny Nasjonal transportplan 2022-2033. Under følger våre kommentarer til disse prosjektene:

I tabellen under fremgår Viken fylkeskommunes kortfattede kommentarer til prosjekter i Viken fylke i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018 - 2029. Prosjektene er listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge:

FØRSTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKOMMUNES KOMMENTARER

E18 Retvet – Vinterbro

E18 Ramstadsletta – Slepanden Oslopakke 3 løsning

E134 Dagslett – Linnes – E18 Ber om at "Vikeralternativet" velges som trase

Rv 282 Holmenbrua Bør gjennomføres uten bompengefinansiering.

Gode løsninger for myke trafikanter bør sikres umiddelbart.

E16 Skaret – Hønefoss Strekingen Skaret – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen

RV4 Roa – Gran grense Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

RV4 Kjøl – Rotnes Påpeker at det er viktig å ta vare på matjord

SISTE SEKSÅRSPERIODE NTP 2018-2029 VIKEN FYLKESKOMMUNES KOMMENTARER

Rv 22 Bru over Glomma Forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en

måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet og sikrer nullvekstmålet i Lillestrøm sentrum

E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk Forutsetter full framdrift i prosjektet. Viser til fylkeskommunens garantistillelse til

prosjekteringsfasen

E18 Slepden – Drengsrud Oslopakke 3 løsning
RV19 Moss Dagens framkommelighetsutfordringer,
miljøbelastninger og byutviklingsutfordringer i Moss
må løses ved at strekningen E6 – Moss ferjekai blir
realisert så raskt som mulig.

E134 Strømsåstunnelen Forutsetter at staten tar størstedelen av kostnadene
for prosjektet som i hovedsak skal dekke behovet
for øst-vest trafikk som skal gå utenom Drammen
sentrum. Alternativ løsning med tunnel fra Lier til
Eiker bør vurderes på nytt.

PROSJEKTER SOM IKKE ER PRIORITERT I
NTP FOR 2018-2029

VIKEN FYLKESKOMMUNES KOMMENTARER

E16 Nymoene – Eggemoen
Kryss på rv 350 ved Åmot

5. KYST

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018- 2029 var prosjektene Borg havn Røsvikenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Havner er en viktig del av infrastrukturen og bør i større grad samordnes regionalt og nasjonalt for å sikre en effektiv og koordinert utvikling. Viken fylkeskommune mener at havnestrukturen på Østlandet må utredes i en KVVU som har et helhetlig perspektiv på hvordan drift og utnyttelse av havnene kan samorganiseres. Økt havnesamarbeid bør tilstrebes.

Det er viktig med en KVVU som også omhandler hvordan gods skal fraktes til og fra, på vei og jernbane på en effektiv og miljøvennlig måte.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marine økosystemer, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslippstransportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

Det må igangsettes flere forsøk med elektriske byferger og smarte løsninger for drift av disse. For Viken fylkeskommunes del er Moss, Drammen, Asker, Nesodden, Bærum, Oslo og Fredrikstad selvskrevne kommuner som må inviteres til et statlig samarbeidsprosjekt. Det må avsettes prosjektmidler i NTP til disse forsøksprosjektene.

Utnytting av fjorden må ikke forringe marine miljø eller friluftsinnteresser. Deponering av masser, mudring eller preparering av grunner bør holdes på et minimum og kun utføres i tråd med prinsipper i handlingsplanen for Oslofjorden. Elektrifisering og ladepunkter for båt i havnene bør prioriteres.

6. LUFTFART

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane ut ifra

en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Viken fylkeskommune mener det er viktig å utnytte eksisterende infrastruktur framfor å bygge nytt. Oslo-regionen har allerede to ekstra rullebaner på Torp og Rygge som bør utnyttes.

Følgende merknader følger saken:

Fra H, FrP og V:

Komiteens medlemmer fra Høyre, FrP og Venstre ønsker konseptet Ring 4 utredet og etablert som en naturlig avlastnings- og beredskapsrute rundt Oslo.

Fra R og MDG:

Komiteens medlemmer fra Rødt og MDG mener at finansieringsmodellen til Nye Veier fører til en utbygging av vei som ikke er bærekraftig verken økonomisk, sosialt, klimamessig eller for naturen. Lånefinansiert motorveibygging gjør bilistene gjeldstynget i mange tiår fremover. Vi ønsker derfor at det ikke overføres nye prosjekter til Nye Veier AS.

Fra R og MDG:

Komiteens medlemmer fra MDG og Rødt mener at Norge trenger en ny, grønn tilnærming i NTP-arbeidet. NTP må bli et forpliktende verktøy for å nå ambisiøse klima- og miljømål samtidig som den bidrar til å endre transportvaner og nå målet om bærekraftig bevegelsesfrihet. Det viktigste grepet er å faktisk prioritere kollektiv, sykkel og gange og flytte godstransport til bane og sjø. Det innebærer å flytte store investeringsmidler fra vei og til modernisering og oppgradering av drift og infrastruktur for tog og kollektivtransport, samt en satsing på ny teknologi, nullutslippsfartøy og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Trafikksikkerhet, folkehelse, klimaavtrykk og arealkonflikter, særlig med tanke på matjord, våtmark, marine økosystemer og kystsone, må være førende for prioriteringene og en infrastrukturutvikling innenfor jordens tålegrense.

MDG vil derfor primært ta ut prosjekter fra eksisterende NTP som ikke lever opp til kravene til en fremtidsrettet, grønn samferdselspolitikk, i tråd med dette. Eksempler på dette er: planer for rv4 og rv35 på matjord og uten klimabudsjett, ny firefelts motorvei (E16) ved siden av ny Ringeriksbane gjennom et Ramsar vernet våtmarksområde, store marine inngrep, toghensetting på matjord og med for lite vekt på folkehelse, prosjekter som baserer seg på positive analyser om samfunnsøkonomisk nytte men hvor de såkalte ikke-prissatte-verdiene ikke vektet høyt og i tråd med bærekraftsmålene, m.f.