

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår ref.: 246090/2020 - 2020/99689

Deres ref.:
Dato: 14.05.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspill til grunnlag for prioriteringer fra Viken fylkeskommune

Jeg viser til Samferdselsdepartementets brev av 21. november 2019 og vårt brev av i går 13. mai.

Til vårt brev fulgte det to vedlegg. Det ene (fylkesrådets innstilling) var dessverre ikke riktig vedlegg. Vedlagt følger korrekte vedlegg, dvs. fylkesrådets innstilling og innstillingen fra komite for samferdsel.

Saken står på sakskartet til fylkestingets møte 20.mai. Protokollen fra fylkestingets behandling vil bli ettersendt til Samferdselsdepartementet så snart den foreligger. Inntil da må vi ta forbehold om evt. endringer i Viken fylkeskommunes innspill.

Vennlig hilsen

Bernt Iversen
Seniorrådgiver

2 vedlegg

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

Fylkesrådet innstiller til fylkestinget å fatte følgende vedtak:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.03.2020

Olav Skinnes

fylkesråd for fylkesveier og distrikt

Kristoffer Robin Haug

fylkesråd for kollektivtrafikk

Sammendrag

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

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

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

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

Saksutredning

Bakgrunn og fakta

Samferdselsdepartementets prosess for Nasjonal transportplan 2022-2033

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

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

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

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

For de siste seks årene i planperioden (2028-2033) ønsker Samferdselsdepartementet ikke innspill om konkrete prosjekter og tiltak. Departementet har varslet at de kommer til å være mer tilbakeholdne enn tidligere med å bestemme konkret tiltak som ligger langt fram i tid. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

Innspill fra kommuner og regionale aktører

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

- fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser
- ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter
- realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport

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

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

Problemstillinger

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

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

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

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

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

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

Trafikksikkerhet

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

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

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

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

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

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

Løsninger på utfordringene i transportkorridorene

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

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

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

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

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

Planlegging og gjennomføring av programområdetiltak

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nedre Glomma

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

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

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

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

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

Oslo-området (Oslopakke 3)

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

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

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

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

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

Buskerudbyen

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

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

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

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

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

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

Løsninger på utfordringer i øvrige byområder

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

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

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

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

Kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid

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

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

Fylkeskommunens bidrag til framtidige løsninger for mobilitet

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

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

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

Næringstransporter

Klimavennlige alternativer for næringstransport

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

Framkommelighet

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

Statlige tilskuddsposter

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

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

Prosess og medvirkning

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

Vurdering

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

Behandling:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets innstilling:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.

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

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

8.

gjennomføring.

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

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

9.

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

10.

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

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/78

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Komité for samferdsel	06.05.2020	32/20

Nasjonal transportplan 2022-2033- Innspill til grunnlag for prioriteringer fra Viken fylkeskommune (2. gangs behandling oppr. PS23/20)

Komité for samferdsels behandling av sak 32/2020 i møte den 06.05.2020:

Følgende forslag ble fremmet i møtet:

Finn-Erik Blakstad

Representanten fremmet følgende innspill på vegne av samtlige partier representert i komiteen:

PS 23/2020	<u>Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspill til grunnlag for prioriteringer fra Viken fylkeskommune</u>
------------	---

Komite for samferdsels innstilling til fylkestinget:

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

Innledning

Viken fylkeskommune vil med dette innspillet tydeliggjøre at en ny tid med nye utfordringer og nye muligheter, trenger en Nasjonal transportplan med nye løsninger og visjoner for fremtiden.

Morgendagens samferdselsbehov trenger overordnede planer med mål om bærekraftig bevegelsesfrihet. Viken fylkeskommune har med dette innspillet tre hovedprioriteringer.

- NTP må bidra til å utvikle fremtidens mobilitet, til å nå Norges klimamål og prioritere prosjekter i tråd med dette.
- NTP må prioritere investeringsmidler og plankapasitet til nye mobilitetsformer, sykkel og gange, samt kollektive og delte transportløsninger på land og på vann. Viken vil ha nasjonale planer og testkapasitet for hvordan man skal bruke teknologi for å utnytte eksisterende infrastruktur, for hvordan vannveiene skal utnyttes og for hvordan ny infrastruktur skal utløse motstrømspendling. Planlegging og testing av ny infrastruktur med autonome kjøretøy, byferger og hurtigbåter må skje gjennom nasjonale strategier. Viken fylkeskommune utelukker ikke at fylkeskommunen påtar seg ansvaret for planarbeid og testing i et samarbeid med Enova og Klimasats.
- NTP må prioritere trafikkssikkerhet, fornying og vedlikehold på riks- og fylkesvei på basis av prioritetsrekkefølge som ligger i NTP 2018-2029. Belønningsordninger fra staten må utlyses. Ferdigstilling av prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP må prioriteres. Hensynet til god byutvikling og strengere jordvern må prioriteres høyere enn idag.

På samme måte som vei- og baneprosjekter planlegges nasjonalt, må utnyttelse av vannveinettet, ny teknologi og motstrømspendling tilføres midler til testing, planlegging og planleggingsverktøy. Innovasjonshastigheten i transportsektoren er høy. Mange europeiske land har tatt i bruk vannveiene på en ny måte og utviklet nye tjenester for mer effektiv og attraktiv bruk av kollektivsystemet samt satset aktivt på forbedring av eksisterende og testing av nye løsninger. Det er mange eksempler på miljøvennlige byferger og hurtigbåter som avlaster og utfyller landlig infrastruktur. Et godt samspill og sømløse tjenester er også avhengig av oppgradering og utbygging av eksisterende kollektivtrafikk. Dette krever en nasjonal plan som også sikrer midler til piloter og storskala utprøving av nye teknologier på land og på vann, som bidrar til at rammeverk og reguleringer vurderes, og som anbefaler nødvendig fornying av lovverket.

Autonome busser som mater trafikkknutepunktene vil gi bedre byutvikling. Derfor må innfasing av dette planlegges og prosjekteres på samme måte som vei- og baneprosjekter.

Viken fylkeskommune ser at andre hovedstadsregioner i Europa opplever at randsonen rundt hovedstaden blomstrer. Dette er bra for storbyene som sliter med stor trafikk og arealpress i sentrum. Med en stadig bedre infrastruktur rundt Oslo, bør NTP sikre planlegging av at private og offentlige arbeidsplasser etableres i randsonen rundt slik at levende lokalsamfunn, robuste nærings- og forskningsmiljøer og motstrømspendlig oppnås. Utviklingen må skje målrettet og innen strenge rammer for bærekraft, natur- og jordvern og bidra til å minske transportbehovet.

Tiltak på eksisterende veger må prioriteres fremfor nye tiltak. Det må legges til rette for smarte teknologiske transportløsninger og smart trafikkstyring på norske veger. Innfasing av ny teknologi og

selvkjørende kjøretøy på vegnettet kan uten økt ressursinnsats bidra til økt måloppnåelse når det gjelder framkommelighet på eksisterende veinett, trafikk sikkerhet og miljø, og det må lages nasjonale planer og mål for hvordan dette skal gjennomføres og motiveres.

Mange distrikter er uten kollektivtilbud. Samtidig gir utvikling av ny informasjonsteknologi muligheter for etablering av nye kollektivløsninger. NTP bør tilrettelegge for, finansiere og prøve ut alternative kollektivtilbud som er tilpasset brukerens behov i distriktene. Dette kan skje gjennom statlige belønningsordninger.

Nedenfor utdypes innspillet i 10 punkter:

1. Jernbanen er en helt sentral del av kollektivtilbudet i Viken og på Østlandet forøvrig. Jernbanen må prioriteres, og utvikles videre for å redusere klimagassutslippene og håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig opp mot privatbilisme. Jernbanetilbudet må økes både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. InterCity-satsingen må gjennomføres så raskt som mulig. I tillegg må det være et samarbeid med Sverige om raskere forbindelser til Stockholm og særlig Göteborg/København for å redusere klimautslippene fra flytrafikken og sikre at transportkorridoren Oslo – Göteborg er i tråd med TEN-T. I påvente av at de aktuelle jernbaneprosjektene ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Jernbaneprosjektene må i størst mulig grad bevare matjord, naturverdier og kulturminner. Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane. For godstrafikken er utbygging av kryssingsspor viktig.

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

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

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

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

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei for å kunne bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelveinett raskere. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Reduksjon av etterslepet på fylkesveiene er et viktig trafikksikkerhetstiltak samtidig som det skaper konkurransekraft for lokalt og regionalt næringsliv og muliggjør bosetting og næringsutvikling i hele fylket. Vedlikehold og fornyelse av eksisterende veinett prioriteres, gjerne gjennom belønningsordninger.

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

Viken fylkeskommune har en ujevnt fordelt bosetting i fylket, med befolkningsvekst i de bynære områdene, og til dels store avstander i distriktene. Flere steder i fylket preges av dårlig kapasitet på veinettet, noe som gir store utfordringer for både person – og godstransport. Det gir også store utfordringer for kollektivtransporten som blir stående i kø.

Viken fylkeskommune vil understreke behovet for utbedringer og kapasitetsøkende tiltak på enkelte av de større riksveiene rundt hovedstaden. Gode riksveier inn og ut av hovedstaden er både viktig for person – og godstrafikken, og det er også et viktig trafikksikkerhetstiltak. Dagens veier er i mange tilfeller hverken gode eller trygge nok.

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

også innrettes for nødvendige og raske klimagasskutt fra transportsektoren i de største byområdene.

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

Ved regjeringens bompengeforlik i 2019 ble det innført et krav om egenandel på 20 prosent for fylkeskommunale/kommunale prosjekter. Dette skaper store problemer for gjennomføringen av bypakkene. Viken fylkeskommune ber derfor om at egenandelskravet reduseres til 10 prosent.

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

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

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

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

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

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

Statlige myndigheter/utbyggere bør samordne seg i betydelig større grad enn i dag. Viken fylkeskommune viser også til at

statlige myndigheter/utbyggere er pålagt å følge regionale planer i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser.

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

Komite for samferdsels merknader til saken:

Komite for samferdsel har sluttet seg til hovedlinjene i fylkesrådets innstilling.

For å ivareta Viken fylkeskommunes interesser i Nasjonal Transportplan på en best mulig måte har komiteen lagt til grunn at det er viktig at Viken fylkeskommunes høringsuttalelse om hovedprioriteringene i NTP fremstår så samlet som mulig.

Etter en omfattende komiteprosess med høringer og to komitemøter legger komiteen frem en forsterket omforent innstilling som støttes av samtlige partier som har deltatt i komitebehandlingen av saken. (Venstre, Høyre, Fremskrittspartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne, Senterpartiet og Arbeiderpartiet) Representanten Liv Gustavsen fra Fremskrittspartiet støtter ikke innstillingens punkt 2 og 6.

Komité for samferdsels Behandling 06.05.2020:

Saksordfører Finn-Erik Blakstad (V) redegjorde for arbeidet med saken, komiteens åpning av saken (PS 23/20 29.04.2020), og la frem en omforent innstilling fra samtlige tilstedeværende partier og representanter:

Komiteleder Ødegården (A) tok saken til votering.

Saksordførers forslag til innstilling og merknader på vegne av samtlige tilstedeværende partier og representanter i komiteen ble enstemmig vedtatt.

Følgende representanter hadde ordet behandling av denne saken: Blakstad (V), Bruflot (H), Gustavsen (FrP) og Ødegården (A)

Komité for samferdsels Vedtak 06.05.2020:

PS 23/2020	<u>Nasjonal transportplan 2022-2033. Innspill til grunnlag for prioriteringer fra Viken fylkeskommune</u>
------------	---

Komite for samferdsels innstilling til fylkestinget:

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

Innledning

Viken fylkeskommune vil med dette innspillet tydeliggjøre at en ny tid med nye utfordringer og nye muligheter, trenger en Nasjonal transportplan med nye løsninger og visjoner for fremtiden.

Morgendagens samferdselsbehov trenger overordnede planer med mål om bærekraftig bevegelsesfrihet. Viken fylkeskommune har med dette innspillet tre hovedprioriteringer.

- NTP må bidra til å utvikle fremtidens mobilitet, til å nå Norges klimamål og prioritere prosjekter i tråd med dette.
- NTP må prioritere investeringsmidler og plankapasitet til nye mobilitetsformer, sykkel og gange, samt kollektive og delte transportløsninger på land og på vann. Viken vil ha nasjonale planer og testkapasitet for hvordan man skal bruke teknologi for å utnytte eksisterende infrastruktur, for hvordan vannveiene skal utnyttes og for hvordan ny infrastruktur skal utløse motstrømspendling. Planlegging og testing av ny infrastruktur med autonome kjøretøy, byferger og hurtigbåter må skje gjennom nasjonale strategier. Viken fylkeskommune utelukker ikke at fylkeskommunen påtar seg ansvaret for planarbeid og testing i et samarbeid med Enova og Klimasats.
- NTP må prioritere trafiksikkerhet, fornying og vedlikehold på riks- og fylkesvei på basis av prioritetsrekkefølge som ligger i NTP 2018 2029. Belønningsordninger fra staten må utlyses. Ferdigstilling av prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP må prioriteres. Hensynet til god byutvikling og strengere jordvern må prioriteres høyere enn idag.

På samme måte som vei- og baneprosjekter planlegges nasjonalt, må utnyttelse av vannveinettet, ny teknologi og motstrømspendling tilføres midler til testing, planlegging og planleggingsverktøy. Innovasjonshastigheten i transportsektoren er høy. Mange europeiske land har tatt i bruk vannveiene på en ny måte og utviklet nye tjenester for mer effektiv og attraktiv bruk av kollektivsystemet samt satset aktivt på forbedring av eksisterende og testing av nye løsninger. Det er mange eksempler på miljøvennlige byferger og hurtigbåter som avlaster og utfyller landlig infrastruktur. Et godt samspill og sømløse tjenester er også avhengig av oppgradering og utbygging av eksisterende kollektivtrafikk. Dette krever en nasjonal plan som også sikrer midler til piloter og storskala utprøving av nye teknologier på land og på vann, som bidrar til at rammeverk og reguleringer vurderes, og som anbefaler nødvendig fornying av lovverket

Autonome busser som mater trafikkknutepunktene vil gi bedre byutvikling. Derfor må innfasing av dette planlegges og prosjekteres på samme måte som vei- og baneprosjekter.

Viken fylkeskommune ser at andre hovedstadsregioner i Europa opplever at randsonen rundt hovedstaden blomstrer. Dette er bra for storbyene som sliter med stor trafikk og arealpress i sentrum. Med en stadig bedre infrastruktur rundt Oslo, bør NTP sikre planlegging av at private og offentlige arbeidsplasser etableres i randsonen rundt slik at levende lokalsamfunn, robuste nærings- og forskningsmiljøer og motstrømspendlig oppnås. Utviklingen må skje målrettet og innen strenge rammer for bærekraft, natur- og jordvern og bidra til å minske transportbehovet.

Tiltak på eksisterende veger må prioriteres fremfor nye tiltak. Det må legges til rette for smarte teknologiske transportløsninger og smart trafikkstyring på norske veger. Innfasing av ny teknologi og selvkjørende kjøretøy på vegnettet kan uten økt ressursinnsats bidra til økt måloppnåelse når det gjelder framkommelighet på eksisterende veinett, trafiksikkerhet og miljø, og det må lages nasjonale planer og mål for hvordan dette skal gjennomføres og motiveres.

Mange distrikter er uten kollektivtilbud. Samtidig gir utvikling av ny informasjonsteknologi muligheter for etablering av nye kollektivløsninger. NTP bør tilrettelegge for, finansiere og prøve ut alternative kollektivtilbud som er tilpasset brukerens behov i distriktene. Dette kan skje gjennom statlige belønningsordninger.

Nedenfor utdypes innspillet i 10 punkter:

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

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

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

2. Viken fylkeskommune vil understreke at investering i robust

infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivarettatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen. Viken fylkeskommune legger dette til grunn. Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst, og de transportmessige konsekvensene av veksten kan ha følger både for miljøkvaliteter, klimagassutslipp, næringsutvikling og levekår. Mobilitetsstrategier må bygges på å redusere transportbehovet, parallelt med å gjøre transportmidlene fossilfrie og overføre person- og godstransport til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer. Viken fylkeskommune er generelt opptatt av og vedlikehold på vei, samt tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange.

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

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

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

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei for å kunne bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelveinett raskere. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Reduksjon av etterslepet på fylkesveiene er et viktig trafikk sikkerhetstiltak samtidig som det skaper konkurransekraft for lokalt og regionalt næringsliv og muliggjør bosetting og næringsutvikling i hele fylket. Vedlikehold og fornyelse av eksisterende veinett prioriteres, gjerne gjennom belønningsordninger.

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

Viken fylkeskommune har en ujevnt fordelt bosetting i fylket, med befolkningsvekst i de bynære områdene, og til dels store avstander i distriktene. Flere steder i fylket preges av dårlig kapasitet på veinettet, noe som gir store utfordringer for både person – og godstransport. Det gir også store utfordringer for kollektivtransporten som blir stående i kø. Viken fylkeskommune vil understreke behovet for utbedringer og kapasitetsøkende tiltak på

enkelte av de større riksveiene rundt hovedstaden. Gode riksveier inn og ut av hovedstaden er både viktig for person – og godstrafikken, og det er også et viktig trafikksikkerhetstiltak. Dagens veier er i mange tilfeller hverken gode eller trygge nok.

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

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

Ved regjeringens bompengeforlik i 2019 ble det innført et krav om egenandel på 20 prosent for fylkeskommunale/kommunale prosjekter. Dette skaper store problemer for gjennomføringen av bypakkene. Viken fylkeskommune ber derfor om at egenandelskravet reduseres til 10 prosent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Komite for samferdsels merknader til saken:

Komite for samferdsel har sluttet seg til hovedlinjene i fylkesrådets innstilling.

For å ivareta Viken fylkeskommunes interesser i Nasjonal Transportplan på en best mulig måte har komiteen lagt til grunn at det er viktig at Viken fylkeskommunes høringsuttalelse om hovedprioriteringene i NTP fremstår så samlet som mulig.

Etter en omfattende komiteprosess med høringer og to komitemøter legger komiteen frem en forsterket omforent innstilling som støttes av samtlige partier som har deltatt i komitebehandlingen av saken. (Venstre, Høyre, Fremskrittspartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne, Senterpartiet og Arbeiderpartiet) Representanten Liv Gustavsens fra Fremskrittspartiet støtter ikke innstillingens punkt 2 og 6.

30.04.2020

Roger Ryberg

fylkesordfører

