

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 trafikkikkerhet, 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, trafikkikkerhet 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/trafikkikkerheten 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 trafikkikkerhet, 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, trafikkikkerhet 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/trafikkikkerheten 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 trafikkikkerhetstiltak 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 trafikkikkerhetsarbeid 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 trafikkikkerhetstiltak 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 trafikkikkerhetstiltak, 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.

30.04.2020

Roger Ryberg

fylkesordfører

