

PS 141/2023 Nasjonal transportplan 2025- 2036 - Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag

Fylkestingets vedtak den 21.06.2023:

Høringssvar fra Viken fylkeskommune vedtas og oversendes Samferdselsdepartementet. Underliggende saksdokumenter oversendes ikke.

Viken fylkeskommunes innspill og betraktninger

Nasjonal transportplan skal være en samlet plan for all transport på tvers av forvaltningsnivåer, transportselskaper og andre aktører, ikke bare en plan for statens investeringer innenfor samferdsel.

Et helhetlig transportsystem vil bli enda viktigere de neste årene på grunn av utfordringer knyttet til klima, miljø, samfunnsikkerhet og beredskap.

Det innebærer bl.a. at riksveier og fylkesveier ses i sammenheng, at en bygger sammenhengende sykkelveinett i byområder med omland uavhengig av hvem som eier veien, og at statlig og fylkeskommunal kollektivtransport samordnes bedre. Mer sømløse kollektivreiser og bedre kapasitetsutnyttelse av materiell og infrastruktur vil bidra til et mer effektivt og konkurransedyktig kollektivsystem.

FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter.

Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene fra transport, jordbruk, bygg og avfall med minst 55 prosent sammenlignet med 1990-nivået innen 2030. De siste rapportene fra FN viser at situasjonen for klimaet er enda mer alvorlig enn tidligere lagt til grunn. Norges forpliktelser i Paris-avtalen og Montreal-avtalen må legges rammene for politikken i praksis, også areal- og samferdselspolitikken. I Viken er målet for den regionale planstrategien, som ble vedtatt i fylkestinget i desember 2020, at klimagassutslippene skal reduseres med minst 80 prosent innen 2030. Dette arbeidet videreføres i de tre nye fylkene etter Vikens oppløsning.

Over 30 prosent av klimagassutslippene innenlands kommer fra transportsektoren – og vesentlig mer i Viken hvor 46 prosent kom fra veitrafikk alene i 2019. Et viktig bidrag til å følge opp bærekraftmålene og Paris-avtalen vil derfor være å investere i robust infrastruktur og legge til rette for miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig mobilitet gjennom en vesentlig forsterking av dagens virkemidler og/eller nye, kraftige virkemidler. Ifølge analysene som ligger til grunn for regionale planer i Viken er de tiltakene som monner mest for å kutte utslipp raskere skjerpede nullvekstmål for personbil, hurtigere innfasing av elektriske personbiler, hurtigere innfasing av elektriske lastebiler, økt bruk av biodrivstoff på tvers av alle sektorer, og biogass i lastebiler. Gjennomføringen av de prioriterte samferdselsprosjektene må dessuten skje på en mer bærekraftig måte.

Arealendringer, bl.a. som følge av samferdselsprosjekter, er den fremste årsaken til tap av naturmangfold i Norge. Norge var i desember 2022 med på å inngå en ny global avtale om biologisk mangfold som bl.a. har som mål å verne eller bevare 30 prosent av natur på land, hav, innsjøer og elver innen 2030, samt restaurere 30 prosent av ødelagt natur.

Viken fylkeskommune mener at et strengt jordvern skal ligge til grunn i alle utbyggingsprosjekter i NTP. Viken fylkeskommune støtter derfor transportvirksomhetenes konklusjon om at hensynet til natur og arealbruk skal veie tungt i samferdselsplanleggingen. Eksempelvis i prosjektet RV4 Gjøvik - Oslo er det viktig at naturvern og jordvern hensyntas.

I forbindelse med samferdselsprosjekter der det tidligere ikke er gjennomført kartlegging av naturverdier, bør naturtypekartlegging gjennomføres. I de prosjektene som skal gjennomføres bør arealbeslag begrenses. Dette vil også redusere klimagassutslipp og energiforbruk, samt gi lavere kostnader.

Et viktig virkemiddel for å nå klimamålene er å utnytte ledig kapasitet på jernbanen. Bl.a. må staten øke offentlige kjøp på grenbanene. Det bør innføres rabatter som gjør toget til et reelt alternativ også for fritidsreiser (familierabatt/grupperabatt). Togreiser må gjøres mer konkurransedyktige gjennom taktsamarbeid med fylkeskommunene og sømløse billettløsninger, og det bør tilbys tilleggsprodukter med økt service og komfort i togene. I ny nasjonal transportplan må Regjeringen vise hvilke tiltak den vil gjennomføre for å nå de nasjonale klimamålene.

Nulvisjonen skal fortsatt ligge til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet, på tvers av nivåer.

Det er et nasjonalt mål at langt flere reiser i byområdene skal foretas til fots eller på sykkel. Dette krever at trafikksikkerhet for gående og syklende i byområdene prioriteres høyere. Et viktig bidrag vil være utbygging av sammenhengende sykkelveinett i byområder, uavhengig av hvem som eier veien. Underrapportering av ulykker som involverer syklist og fotgjengere er i dag et problem. Viken fylkeskommune ser derfor positivt på at det er satt i gang et prosjekt for å koble politi- og helsestatistikk, og ønsker at dette blir en prioritert nasjonal oppgave. Dette vil gi bedre datagrunnlag for å iverksette treffsikre tiltak for å redusere antallet drepte og hardt skadde.

På landsplan er det fortsatt et godt stykke igjen til målet om at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Både av hensyn til folkehelse, klima og trafikksikkerhet er det viktig å sikre skoleveiene og på andre måter legge til rette for mer aktiv mobilitet. Regjeringen må prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, og staten må legge til rette for bedre samhandling mellom de ulike aktørene som arbeider med folkehelse og trafikksikkerhet.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er relativt sett vesentlig høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Viken fylkeskommune forventer at trafikksikkerheten på fylkesveiene blir tema i ny nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune understreker at skiltmyndigheten snarlig må overføres til

fylkeskommunen.

Viken fylkeskommune viser til tidligere innspill til departementet vedrørende sikkerhet i buss, og ber staten utforme strengere standardkrav til bussmateriell for å sikre sjåførere og passasjerer bedre.

Det må settes fokus på å utbedre usikrede overganger. Enkelte overganger fungerer også som skolevei.

Viken fylkeskommune forventer at trafikksikkerheten på fylkesveiene blir tema i ny nasjonal transportplan og at regjeringen prioriterer satsning på fylkesveier i fremtidige Statsbudsjetter.

Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet

Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er en prioritert oppgave i Viken fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2022-2025. Forfallet på fylkesveinettet var et viktig tema for Viken i innspillene til NTP 2022-2033. Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av bedre framkommelighet og reduserte transportkostnader for kollektivtrafikk, næringstransport og andre trafikanter, samt bedre trafikksikkerhet.

I 2020 ble det gjennomført en kartlegging der etterslepet på fylkesveinettet i Viken ble anslått til om lag 10 milliarder kroner. Siden har det vært en kraftig kostnadsvekst bl.a. på drift, vedlikehold og utbedringsarbeider. Viken fylkeskommune forventer at Regjeringen i ny NTP gir en grundig omtale av dagens tilstand på fylkesveinettet. Samferdselsdepartementet er godt kjent med behovet for økte rammer til vedlikehold av fylkesveiene.

I NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn et nytt tilskudd under post 65 i statsbudsjettet rettet mot vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene. Tilskuddet er fulgt opp i statsbudsjettet for 2022 og 2033. Viken fylkeskommune ser meget positivt på dette.

Viken foreslår at ny nasjonal transportplan fokuserer på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng. Staten bør delta i et nasjonalt partnerskap som strekker seg over NTP-perioden, med vekt på å styrke trafikksikkerheten på fylkesveiene. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og samfunnsikkerhet.

Generell økt ramme til vedlikehold av fylkesveier bør forsterkes med en målrettet finansieringspakke rettet inn mot brovedlikehold.

Statens virkemidler må være bedre koordinert. I tråd med statens ønsker har lokale og regionale myndigheter tatt viktige grep for at virkemidlene skal sees i sammenheng.

Viken fylkeskommune mener at statens virkemidler må bli mer samordnet og forutsigbare enn i dag. Dette gjelder f.eks. togtilbud, arealutvikling rundt stasjoner/knutepunkter, parkeringspolitikk, sømløse pris- og betalingsløsninger, lokalisering av statlige virksomheter m.m.

Dette innebærer også at alle statlige sektormyndigheter må følge de vedtatte regionale planene som fylkeskommunen har ansvaret for. Viken fylkeskommune forventer at staten sikrer tilstrekkelige virkemidler for å gjennomføre samordnet arealpolitikk. Samordningen av statlige virkemidler bør vurderes bredt i ny NTP.

Både staten og fylkeskommunen ønsker å legge til rette for at statlig og fylkeskommunal kollektivtransport er bedre samordnet, blant annet gjennom rute, pris – og billettsamarbeid. At statlig og fylkeskommunal kollektivtransport samordnes bidrar til et mer samlet og effektivt kollektivsystem, som igjen vil kunne forsterke kollektivtransportens konkurransekraft, gi sømløse kollektivreiser og øke kapasitetsutnyttelsen i materiell og infrastruktur.

Fylkeskommunale takster på kollektivreiser er ofte lavere enn statens takster på tog. For å etablere gode takstsamarbeidsavtaler forventer fylkeskommunen at staten bidrar til å gjøre kollektivreisene mer sømløse og attraktive. I klimarapporten som etatene leverte til prioriteringsoppdraget pekes det på lavere billettpriser som et virkemiddel for å nå klimamålene. Dette kan minske gapet mellom statlig og fylkeskommunal kollektivtransport.

Det er viktig at man i NTP legger til rette for en nasjonal tilnærming til sømløse og attraktive billettsystemer som stimulerer til mer bruk av kollektivtransport ikke bare innenfor en region, men på tvers av regioner og fylker. Kunnskapen bak det sømløse billettsystem i Viken og erfaringene med dette bør kunne danne grunnlag for en nasjonal satsing på prising av kollektivtransport.

Utfordringer i byområdene/bypolitikk

Situasjonen i byområdene/bypolitikk har vært et svært viktig tema i dialogen mellom transportvirksomhetene og fylkeskommunene. En hovedutfordring er å utvikle og opprettholde effektive kollektivtilbud. Stor prisvekst har gjort det utfordrende å finansiere driften av kollektivtilbudet, samtidig som investeringsprosjektene blir dyrere. Flere av kommunene i Viken har påpekt hvor viktig et godt togtilbud er i forbindelse med utbyggingsprosjekter for å ta unna store trafikkmengder med kollektivtransport. Togtilbudet må derfor videreutvikles med dette som utgangspunkt.

Viken fylkeskommune vil berømme statlige samferdselsmyndigheter for den grundige medvirkningsprosessen med byområdene og fylkeskommunene. Byvekstavtaler er fortsatt et godt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Vi støtter transportvirksomhetenes forslag om å tydeliggjøre ansvar og beslutningsprosesser, forenkle tilskuddsordningene i byvekstavtalene, og prøve ut nye virkemidler for å redusere klimagassutslippene og øke framkommeligheten i byområdene (ulike former for veiprising og miljødifferensierte takster, null- og lavutslippssoner og mulighet for å pålegge betaling på privat parkering). Viken fylkeskommune understreker at dette ikke må gå ut over forutsigbarheten i den statlige finansieringen eller begrense muligheten til å gjøre lokale prioriteringer.

For Oslo-området og Bergen, Trondheim og Nord-Jæren er det inngått 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. Også de fem byområdene som

følger i størrelse er aktuelle for byvekstavtale. I Viken gjelder dette Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) og Buskerudbyen (Drammensområdet). Lokale og regionale myndigheter har tatt viktige grep for at person- og næringstransport skal bygge opp under nullvekstmålet og målene om bærekraftige og attraktive byer. Det er derfor svært uheldig at regjeringen vil vente med å reforhandle byvekstavtalen for Oslo-området og starte forhandlinger om nye byvekstavgifter til tilskuddsordningene for byområdene er ferdig evaluert.

Viken fylkeskommune ber om en snarlig avklaring om byvekstavtalene for Nedre Glomma og Buskerudbyen.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Viken har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. For å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder. I tillegg til ressurser og virkemidler til persontransport bør godstransport prioriteres. Behovet for bypakker eller andre alternative løsninger må vurderes.

Viken fylkeskommune understreker at det må settes av tilstrekkelig med midler til å møte de utfordringene i byområdene vi her har pekt på, både i de største byområdene og i mindre og mellomstore byer. Byområdene er viktige for å nå klimamålene.

Viken fylkeskommune viser til at statens bidrag til Fornebubanen er svært viktig for gjennomføringen av prosjektet. Det er derfor viktig at utbetalingene fra staten skjer som forutsatt.

Energisituasjonen for transportsektoren og konsekvenser for Norges klima- og miljømål

I NTP 2022-2033 ble det vist til at transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge. Det er en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005. I NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn at dette i stor grad skal skje ved innføring av null- og lavutslippsteknologi som krever økt tilførsel av fornybar energi. Siden NTP 2022-2033 ble behandlet, har energisituasjonen i Europa blitt svært krevende, og Norge er en del av et internasjonalt energimarked. Prisene er gjennomgående betydelig høyere enn tidligere, og etterspørselen etter særlig fornybar energi er stor. Dette får konsekvenser ikke minst for godstransporten.

Ny nasjonal transportplan må drøfte konsekvensene av energisituasjonen for transportsektoren og hvordan denne vil påvirke måloppnåelsen for Norges klima- og miljømål. Regjeringen har lagt fram Nasjonal ladestrategi om hvordan ladetilbudet skal utvikles for å sikre overgang til strøm, både for personer og gods. Viken fylkeskommune forutsetter at ladestrategien følges opp med tilstrekkelige tiltak og utvikles videre. Bl.a. må viktige fylkesveier inngå i lade- og fylleinfrastrukturen.

Den økonomiske situasjonen for driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i en omstillingsperiode.

Kollektivtrafikken har vært gjennom en krevende koronaperiode med reduserte passasjertall, der staten stilte opp og kompenserte for tapte billettinntekter. Forrige og inneværende år har

kostnadsøkninger, som følge av energikrise og krig i Europa, blitt en større utfordring. I tillegg er også økte kostnadene ved omlegging til utslippsfri drift en betydelig utfordring.

Våren 2022 ble aktørene innenfor kollektivtrafikken utfordret av Samferdselsdepartementet til å spille inn forslag til hvordan man kan gjenreise kollektivtrafikkens konkurransekraft etter koronaen. Tilbakemeldingene er blant annet at billetttilbudet må bli bedre tilpasset et mer fleksibelt arbeidsmønster, og at el-bilfordelene bør reduseres. Under arbeidet kom det også fram at krisen har forsterket behovet for en omlegging av kollektivtilbudet i retning av et mer etterspørselsdrevet tilbud. Dette er nødvendig for å lykkes i konkurransen med privatbilen ved reiser på kryss og tvers.

Omstilling av kollektivtilbudet vil i første omgang kreve investeringer som må løses parallelt med at et godt kollektivtilbud opprettholdes i en periode med presset økonomi. Å gjenreise kollektivtransportens attraktivitet vil kreve en satsing som gjør tilbudet konkurransedyktig både på pris og tilgjengelighet. Derfor er det behov for at staten tar del i et slikt omstillingsarbeid i form av utredninger, forsøk og finansiell prosjektstøtte. Som del av kommende NTP er det behov for å drøfte en omstilling av dagens offentlige transporttilbud med tilhørende billettløsninger med sikte på at staten kan bidra effektivt.

Utvikling av togtilbudet som bidrag i arbeidet med å nå klimamålene

I fylkestingets vedtak av 20. mai 2020 om NTP 2022-2033 prioriterte Viken fylkeskommune å satse på jernbanen og utvikle denne videre for å redusere klimagassutslippene, håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig overfor privatbilisme. Viken fylkeskommune opprettholder denne prioriteringen.

For innbyggerne i Viken er det avgjørende viktig at staten setter av nødvendige ressurser for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Etterslepet på Jernbanen fører til signalfeil, strømstans og kanseleringer som gjør at toget ikke oppleves som pålitelig av pendlere i hovedstadsregionen. Dette utfordrer jernbanen konkurransekraft mot bilen og er helt nødvendig å løse.

Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjø/havn. Ny nasjonal transportplan må også ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transport fra fly og landeveistransport til mer miljøvennlige transportformer som tog.

Transportvirksomhetene har pekt på jernbanens rolle som bidrag til å nå klimamålene.

Det må vurderes å øke statens kjøp av persontransport-tjenester for å overføre trafikk fra vei til jernbane. På Østlandet vil jernbanen være ryggraden i transportsystemet og i mange pendlere sin hverdag. Samtidig opplever folk at de ikke lenger kan stole på togene i vår region. I 2022 var ett av tre tog enten forsinket eller innstilt som en følge av stadige signalfeil og andre problemer med toginfrastrukturen. Dette er uholdbart hvis vi skal få flere til å ta kollektivtransport og velge miljøvennlige reiser. Hvis vi skal nå klimamålene, må vi snu utviklingen i retning av at flere i Viken bruker bilen når de reiser etter pandemien. Derfor er det nødvendig å fjerne det store vedlikeholdsetterslepet og satse kraftig på opprustning av jernbanen. Folk må få tilbake tilliten til at jernbanen fungerer i hverdagen.

InterCity er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt både for transport av personer og gods. Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging. Dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må være det langsiktige målet, men samtidig bør man på kort sikt kunne åpne for å vurdere andre løsninger på enkeltstrekninger, forutsatt at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet kan opprettholdes.

Det bør satses på en raskere utbygging av kryssingsspor selv om dobbeltspor er det langsiktige målet. Med flere kryssingsspor vil man raskere nå målet om flere avganger på mange strekninger, og det bør være en aktuell strategi både på Kongsbergbanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Prosjekter nær Oslo har nytte for mange togreisende, og det er her utfordringen med lange reisetider og liten kapasitet er størst. Derfor er det viktig at man kommer i gang med gjenstående prosjekter på indre InterCity som går til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad. For Viken fylkeskommune er det svært viktig at Ringeriksbanen gjennomføres så snart som mulig, Prosjektet legger til rette for et utvidet bo- og arbeidsmarked, og redusert reisetid på Bergensbanen vil overføre passasjerer fra fly til tog.

Viken fylkeskommune er opptatt av at Rikstunnelen får høy prioritet. Kapasitetsutvidelser her er viktige for å kunne ta ut potensialet i InterCity-utbyggingen og økt togfrekvens på grenbanene.

Viken fylkeskommune prioriterer utvikling av tilbudet på grenbanene i hovedstadsområdet. Viken fylkeskommune er opptatt av å øke frekvensen til to tog i timen til Kongsberg på Østfoldbanen og Kongsvingerbanen, pluss persontrafikk på Randsfjordbanen mellom Hokksund og Roa og persontransport på Østre Linje til Sarpsborg.

Viken fylkeskommune ber staten avklare om det er teknisk mulig å etablere en frekvens på to tog i timen til Kongsberg uten å bygge dobbeltspor på hele strekningen. Hvis en slik løsning viser seg mulig, bør aktuelle tiltak prioriteres høyt. Planleggingen av to tog i timen på Østfoldbanens vestre linje forutsettes også rask framdrift.

Klimarapporten peker på statens mulighet til å utvide offentlige kjøp til strekninger hvor det i dag ikke er persontransport. Det er flere slike jernbanestrekninger i Viken. Vi ber staten vurdere om offentlig kjøp på disse strekningene kan være et nyttig virkemiddel for å utvide jernbanens rolle i Viken.

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

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

I gjeldende NTP er grunnlaget for godsterminalstrategien i Oslofjordområdet basert på en ensidig satsing på Alnabruterminalen fram mot 2040. Denne strategien må oppdateres og suppleres med flere scenarier for utvikling av en helhetlig og effektiv gods- og logistikknæring i regionen. Mulige scenarier bør omfatte plassering av godsterminal på Vestby, Berg (Halden) og utvidelse av tømmerterminal på Norsenga.

Statens veiprojekter

Regjeringen har lagt fram Nasjonal ladestrategi om hvordan ladetilbudet skal utvikles for å sikre overgang til strøm, både for personer og gods. Viken fylkeskommune forutsetter at ladestrategien følges opp med tilstrekkelige tiltak og utvikles videre. Bl.a. må viktige fylkesveier inngå i lade- og fylleinfrastrukturen.

På samme måte som for fylkesveiene, nevnt over, er Viken fylkeskommune opptatt av at staten avsetter nødvendige midler for vedlikehold på riksveinettet for å sikre framkommelighet og reduserte transportkostnader for kollektivtrafikk, næringstransport og andre trafikanter, samt bedre trafiksikkerhet.

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

Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til RV7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik), og med målsetting om å realisere hele Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika - Gol).

E134 fra Frogn til Karmøy er en viktig korridor for næringstransport på tvers av Oslofjorden og fra Østlandet til Vestlandet, med stor betydning for utviklingen i regionen. Tiltakene nytt tunnellop fra Frogn til Asker og Dagslett – kryss E18 (Vikeralternativet) er en viktig strekning for å knytte Viken fylke sammen. Viken fylkeskommune er opptatt av en rask og effektiv løsning som sikrer kapasitet, sikkerhet, klima og miljøhensyn og ber staten påse at det etableres tilstrekkelig veikapasitet på hele strekningen.

E134 gjennom Drammen og tilkobling til E18 har ikke tilfredsstillende kapasitet og funksjon i dag, med stadig kø ved stor trafikk og ved hendelser i trafikken. Forventet økt trafikkbelastning vil føre til ytterligere kø og forsinkelser. Det er i denne forbindelsen stor bekymring rundt framkommeligheten til det nye sykehuset i Drammen for store pasientgrupper som er avhengig av dette veisystemet. I forrige NTP lå det planer om et nytt

løp i Strømsåstunnellen for å øke kapasiteten på E134, i gjeldende NTP er dette tiltaket ikke med da tiltaket ikke vurderes å gi nødvendig effekt. Viken fylkeskommune vil understreke at det er viktig at staten tar ansvar for å planlegge og etablere en funksjonell løsning for transportbehovet i denne korridoren, eksempelvis ved kobling av E134 vestfra til E18, herunder å vurdere ny trasé mellom Eiker og Drammen, slik at Drammen sentrum avlastes for gjennomgangstrafikk.

Viken fylkeskommune er bekymret for den totale trafikksituasjonen i Moss og vil understreke at det er viktig at staten tar ansvar og prioriterer nødvendige midler til RV19.

Viken fylkeskommune understreker at det er viktig at det søkes lokalpolitisk forankring for riksveiprosjekter, eksempelvis for E18 Retvet – Vinterbro.

Viken fylkeskommune legger til grunn at Staten følger opp inngåtte avtaler og forpliktelser i påbegynte prosjekter og tiltak i Oslopakke3-samarbeidet, slik som Fornebubanen, bane/kollektivløsning Nedre Romerike, E16, E18 og RV4.

Pilotprosjekter og uttesting av ny teknologi

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

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

Kyst- og vannvei

Viken fylkeskommune mener kyst- og vannveier må utnyttes bedre for å tilrettelegge bedre kollektivløsninger og avlaste eksisterende landbasert infrastruktur. I Oslofjorden bør det satses videre på miljøvennlige byferjer, hurtigbåter og korresponderende mating av båtreisende inn i det øvrige kollektivsystemet via gode knutepunktsløsninger. Det forutsettes at staten stiller opp for en slik satsing.

Viken fylkeskommune forutsetter at den allerede igangsatte mudringen ved Borg havn må gjennomføres rasjonelt og på en miljømessig god måte med beste tilgjengelige teknologi. Viken Fylkeskommune ber om at Kystverket stanser sine planer om å sprengte ut ny farled vest for Håøya i Drøbaksundet.

Viken fylkeskommune forventer at staten bidrar ved lokalisering og finansiering av framtidig tømmerterminal i Drammensområdet.

Luftfart

Viken fylkeskommune gjentar at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en tredje rullebane på Oslo Lufthavn ut fra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Viken fylkeskommune mener at Gardermoen fortsatt skal være Norges hovedflyplass, og være et nasjonalt knutepunkt for innenlands og internasjonal trafikk.

Viken fylkeskommune støtter utviklingen av mye null- og lavutslippsløsninger innen luftfarten, tilpasset endringer i reisebehov og reisemønstre og den teknologiske utviklingen.

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

Viken fylkeskommunes innspill til prioriteringer i ny Nasjonal transportplan

Økonomiske rammer

Viken fylkeskommune forutsetter at den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan 2025-2036 minst tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget. Dette er helt nødvendig for å hente inn vedlikeholdsetterslepet på vei og jernbane og ruste samferdselssektoren for det grønne skiftet.

Viken fylkeskommune viser til at transportvirksomhetene legger opp til å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying av jernbane og vei. Vi støtter denne prioriteringen.

Viken fylkeskommune støtter innføring av veiprisering og rushtidsavgifter slik at eksisterende infrastruktur kan utnyttes bedre og det blir mindre arealinngrep og klimautslipp. Det er viktig at utfordringer med personvern blir ivaretatt og at det vurderes hvordan aktuelle finansieringsmodeller kan fungere sosialt utjevnende.

Pilotprosjekter og uttesting av ny teknologi

I ny NTP må det settes av midler til pilotprosjekter og ny teknologi. Viken fylkeskommune deltar i en rekke slike prosjekter. Uttesting bør skje i samarbeid mellom bl.a. statlige myndigheter og utbyggere, fylkeskommunene, kollektivselskapene, kommunene og næringslivet.

Fylkesvegnettet

Viken fylkeskommune vil peke på behovet for økte midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet inkludert bruer. Dette er viktig for trafikksikkerheten, næringslivets transport og bosettingen i distriktene. Vi ber om at staten deltar i en forpliktende opptrappingsplan for fylkesveiene med betydelig styrking av den statlige innsatsen. Viken fylkeskommune mener satsing på fylkesvegnettet må forsterkes i statsbudsjettet. Generell økt ramme til vedlikehold av fylkesveier bør forsterkes med en målrettet finansieringspakke rettet inn mot bruvedlikehold.

Bypakker

Viken fylkeskommune understreker det det er viktig å sette av tilstrekkelig med midler til

byområdene slik at man kan møte de utfordringene vi har pekt på i høringssvaret, både i de største byområdene og i mindre og mellomstore byer. Byområdene har en viktig rolle i å nå klimamålene.

Viken fylkeskommune ber om en snarlig avklaring om byvekstavtalene for Nedre Glomma og Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune viser til at statens bidrag til Fornebubanen er svært viktig for gjennomføringen av prosjektet. Det er derfor viktig at utbetalingene fra staten skjer som forutsatt.

Viken fylkeskommunes prioritering av jernbaneprosjekter:

1. Ringeriksbanen/FRE16: Viken fylkeskommune mener Ringeriksbanen/FRE16 må ha oppstart i første seksårsperiode.
2. Flere tog i Oslo-navet: For å øke antall avganger er det behov for flere større og mindre tiltak i og rundt Oslo S. Økt kapasitet gjennom Oslo /Rikstunnelen.
3. Bedre nettdekning: Store deler av jernbanen går gjennom lite bebygde områder, og flesteparten av de eksisterende jernbanetunnelene er ikke tilrettelagt for mobildekning.
4. Bedre kapasitet for kombigods på strekningene:
 - Oslo – Narvik (Kongsvingerbanen / Hovedbanen Nord – Tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger, og optimalisere Norsenga tømmerterminal. Dette er viktig også for å øke kapasitet for persontog på Kongsvingerbanen.)

- Oslo – Bergen
- Oslo – Trondheim:
- Signalanlegg Alnabru

Blant tiltakene for å legge til rette for mer kapasitet ligger strømforsyning, hensetting og kryssingsspor.

5. Prioriterte tiltak for planlegging og videre utvikling:
 - Økt kapasitet Østfoldbanen, østre og vestre linje for region-, fjern- og godstog, inkl. TEN-T. Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at staten legger tilrettefor grensekryssende jernbane som knytter oss til Europa, via Gøteborg.
 - Økt kapasitet som gir plass for to tog i timen Kongsberg – Oslo, inkl. endelig avklaring om dette er mulig å løse ved hjelp av nye kryssingsspor på Kongsbergbane-strekningen.
 - Tiltak for gods- og persontilbudet på Hovedbanen Nord
 - Økt kapasitet Gjøvikbanen, Roa – Oslo S
 - Grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg. (Kan finansieres utenom NTP)

Viken fylkeskommunes prioritering av ordinære veiprosjekter:

1. E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og E134 Dagslett – E18 (kobling E6 - E134 – E18 – Viker-alternativet)
2. Rv. 291 Holmenbrua.
3. E16 Nymoan – Eggemoen.
4. Rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken.
5. Rv. 22 Glommakryssing.
6. E18 Retvet – Vinterbro.

7. RV19 Moss, (E6 – Moss fergekai)
8. Rv 4 Gjøvik – Oslo, planlegge en helhetlig løsning fra Gjelleråsen til Roa
9. Tiltak på rv. 22 fra Sarpsborg (Årum) til Lillestrøm, jf. konseptvalgutredningen om veiforbindelser øst for Oslo.
10. Planlegging av E134 vestfra – kobling E18.

Viken fylkeskommunes prioritering av prosjekter i regi av Nye Veier:

Viken fylkeskommune gir høyeste prioritet til Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen. I tillegg til Ringeriksbanen omfatter prosjektet også veistrekningen Skaret – Hønefoss på E16. Viken fylkeskommune prioriterer delstrekningen Høgstet – Hønefoss framfor delstrekningen Skaret – Høgstet.

Nye Veier har også ansvaret for E16 Kløfta – Kongsvinger. Viken fylkeskommune mener at det må prioriteres å bygge ut den gjenstående delstrekningen fra Slomarka til Nybakk for å løse utfordringene for alle trafikantgrupper inkl. fotgjengere, syklist og lokaltrafikk. Løsningen bør utnytte dagens veiareal så langt det er mulig.

Merknader

Komiteens medlemmer fra Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, FP, KrF, Høyre og Pp vil understreke at det er viktig at Nasjonal Transportplan viser tydelig hvordan transportsektoren skal kutte klimagassutslipp og bidra til nå klimamålene. På landsbasis kommer ca en tredjedel av klimagassutslippene innenlands fra transportsektoren. I Viken er andelen betydelig høyere; I 2019 var 46% av utslippene i Viken fra vegtrafikken alene. Tiltaksanalysen om klimagassutslipp i Viken peker på at de viktigste tiltakene for å kutte utslipp raskere i Viken er skjerpede nullvekstmål for personbil, hurtigere innfasing av elektriske personbiler, hurtigere innfasing av elektriske lastebiler, økt bruk av biodrivstoff på tvers av alle sektorer, og biogass i lastebiler.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, KrF, FP og Høyree** viser til at aktørene innenfor kollektivtrafikken våren 2022 ble utfordret av Samferdselsdepartementet til å spille inn forslag til hvordan man kan gjenreise kollektivtrafikkens konkurransekraft etter pandemien. Tilbakemeldingene var blant annet at billetttilbudet må bli bedre tilpasset et mer fleksibelt arbeidsmønster, og at el-bilfordelene bør reduseres. Under arbeidet kom det også fram at krisen har forsterket behovet for en omlegging av kollektivtilbudet i retning av et mer etterspørselsdrevet tilbud. Dette for å kunne lykkes i konkurransen med privatbilens fordeler ved reiser på kryss og tvers.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, MDG, Høyre, KrF og Pp** vil påpeke at forslaget om å redusere elbil-fordelene er i direkte motstrid med anbefalingen fra tiltaksanalysen om kutt i klimagassutslipp, om hurtigere innfasing av elektriske personbiler og tyngre kjøretøy. Disse medlemmer mener at det viktigste for å øke kollektivtrafikkens attraktivitet er å gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt. Innføring av den fleksible enkeltbilletten Reis er en god start på et mer fleksibelt billettsystem, men det gjenstår mye arbeid for å få på plass sømløs billettering og ruteplanlegging i kollektivtrafikken. Disse medlemmer vil understreke at lavere pris og flere avganger på buss, tog, bane og båt er det aller viktigste for å øke

kollektivtrafikkens konkurransekraft, og mener at dette må prioriteres.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, KrF, MDG, FP og Pp** mener at det per i dag ikke er behov for å bygge noen ny tømmerterminal i Drammensområdet, herunder inkludert Lier og Asker, da det er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende havner. Dette medlem mener at skognæringen selv må finne løsninger på eventuelle utfordringer knyttet til mellomlagring av tømmer før utskipping. Disse medlemmer vil videre presisere at det uansett bør være uaktuelt å anlegge en ny tømmerterminal uten tilknytning til jernbane.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, Høyre og KrF** er glade for bred enighet i komiteen om at kystverkets planer om å sprengte ut en ny farled vest for Håøya i Drøbaksundet må stanses.

Komiteens medlem fra **MDG** viser til at kapasitetsøkning av veier i seg selv er trafikkøkende og mener trafikkutfordringene på E134 mellom Dagslett og E18 bør løses med økt bruk av kollektivtransport, trafikkreduserende tiltak og skjerming av lokalsamfunn fra tungtrafikk heller enn utvidelse til firefelts vei.

Komiteens medlem fra **MDG** mener E16 og Ringeriksbanen bør ses på som to prosjekter, og at Ringeriksbanen bør prioriteres.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til at E18 Retvet – Vinterbro risikerer å beslaglegge både matjord og natur, og mener primært at dette prosjektet ikke bør prioriteres.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til at den tryggeste måten å skjerme matjord og natur ved Rv 4, er å bygge minst mulig ny vei.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** mener det viktigste virkemiddelet for å håndtere trafikkutfordringene inn mot Drammen er en større satsning på tog og kollektivtransport generelt.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til den sårbare tilstanden i Oslofjorden og påpeker at man trenger en overordnet plan for telekom-infrastruktur, så utbyggingen av kommunikasjonslinjer ikke går utover verneverdige områder i sjøen.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** mener et godt prosjekt i forbindelse med kapasitetsøkningen vi går inn for på jernbanen, vil være å gjenåpne togstasjonen på Minnesund.

Komiteens medlemmer fra **AP, SP, MDG, Rødt og V** viser til at en god måte begrense arealbeslag er gjennom bedre tilpasning til terrenget, lavere fartsgrense og bedre utnytting av dagens veiareal.

Merknader fra Fremskrittspartiet:

Generelt: Denne representant mener god infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Viken skal vise vei ved utvikling av en robust, trygg og helhetlig vei og bane struktur. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt og enkelt frem til markedet. Folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid og fritidsaktiviteter.

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

Klimaendringene påfører samfunnet store kostnader og folket lidelser. Løsningene må finnes gjennom internasjonalt samarbeid. I Viken må vi fokusere på å dimensjonere offentlig infrastruktur slik at den tåler konsekvensene av de endringene som skjer.

Vi kan i liten grad påvirke dem, men det er vårt ansvar å bygge veier, jernbane og benytte

areal på en slik måte at vi håndterer og forebygger konsekvensene. All utbygging må skje på en måte som balanserer hensynet til natur, miljø og klima med samfunnets behov for vekst og utvikling.

Skal kollektiv transport være et alternativ så må gode arealfornuftige innfartsparkeringer prioriteres.

Kødannelse på norske veier og jernbaner kommer av at samfunnet over lengre tid har nedprioritert infrastrukturen. Det er derfor viktig at det den økonomiske rammen for NTP 2025-2036 tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget som et minimum.

Denne representant ser den kraftige befolkningsveksten Viken står i, og med Oslo som presser seg utover sine grenser og inn i Viken. Dette gjør at en bærekraftig mobilitet er viktigere enn noen annet sted i landet. Derfor har en RING 4 for bilistene presset seg frem som en av de største samferdselsbehovene i Viken, utover det bør NTP for Vikens del ikke nedskaleres slik signalene fra regjering er, men at man legger til grunn 3 ramme som et minimum.

Viken har flere veier blant annet E18 med sin forbindelse mellom sør, vest og øst Norge. Dette er dermed et statelig ansvar og verken kommune eller bilistene sitt. I tillegg til behovet ferdigstille Vestkorridoren igjennom Asker-Bærum er det flere broer i Viken som må 100% finansieres av Staten. Dette gjelder Holmenbro i Drammen (rv282), Sarpsbro over Glomma (fv118). Begge disse prosjektene har i lengre tid hatt behov for å byttes ut og fornyes. Statens vegvesen har tatt ut rv 19 i Moss. Dette er prosjekter med over 1 mrd kr. Veinettet rundt rv 19 er kaotisk og skaper kø kork og kaos i regionen. Dette er i et klimaperspektiv ikke bærekraftig og bidrar ikke til at Moss ferjen, som idag er hel elektrisk, ikke er et valgt alternativ for godstrafikken. Denne representant forventer at rv.19 prosjektet med 1 mrd kr blir tatt inn igjen i NTP og første del. Dett slik at man legger til rette for at godstrafikk og bilister velger ferje løsning fra Moss i stede for lang omkjøring om Oslo.

For å få et helhetlig trygt veinett er det viktig å prioritere ferdigstilling av påbegynte veistreknninger som E18 Vinterbro-Ørje, E16-Kløfta-Kongsviner og Rv4 Kjøl-Rotnes-Roa. Denne representant ber også at staten prioriterer ytterligere statlige midler til Rv 7 i Hallingdal slik at den siste del kan ferdigstilles mellom Ørgenvika til Kittilsviken med høy trafiksikkerhet slik prosjektet og strekningen er påbegynt. God infrastruktur og fleksible løsninger gjør at bolig- og arbeidsmarkedet utvidet, og at folk bruker mindre av sin hverdag på transportoppgaver.

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

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

Denne representant mener staten skal ha ansvaret for en forsvarlig vei- og baneutbygging i landet. I planleggingsprosesser må realistiske trafikkprognoser legges til grunn, slik at

infrastrukturen dimensjoneres i tråd med forventet behov. Sentrale og lokale myndigheter må samarbeide om valg av løsninger, men lokale parter skal ikke ha vetomuligheter i slike saker. Denne representant mener Viken fylkeskommune bør være en positiv samarbeidspartner i dette.

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

Vei

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

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

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

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

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

Ved igangsetting av bygging av nye veitraseer skal det sikres videre utbyggingsmuligheter. Kommunale veier skal utbygges og prioriteres både ut fra sikkerhetsmessige hensyn og fremkommelighetshensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveier og rundt andre samlingssteder som idrettshaller og lignende være svært høyt prioriterte oppgaver. Trafikksikkerhet er viktig. Ved å bygge nye motorveier øker man kapasiteten på de aktuelle strekningene og trafikksikkerheten økes betraktelig. Riksveier som ikke har behov for motorveikapasitet, bør i hovedsak bygges med midtrekkverk.

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

effekt.

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

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

Denne representant merker seg det kraftige vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, det må derfor en kraftig økning av midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet inkl. bruer, dette er viktig for trafiksikkerheten, næringslivets transport og bosetning i distriktene. Staten skal bidra med minst like stor andel som fylkeskommunen selv.

Denne representant mener veinettet gjennom hovedstaden er så presset at det er helt nødvendig med en forbedring av veinettet og veisikkerhet i ytre ring. Fra RV/FV120 igjennom Enebakk kommune må en utbedring til på hele strekningen, dette for både bilistene, fotgjengere og syklister.

Nye Veier

Denne representant gir høyeste prioritet til Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen. I tillegg til Ringeriksbanen omfatter prosjektet også veistrekningen Skaret – Hønefoss på E16.

Denne representant prioriterer delstrekningen Høggkastet – Hønefoss fremfor delstrekningen Skaret – Høggkastet.

Nye Veier har også ansvaret for E16 Kløfta – Kongsvinger. Denne representant mener at det må prioriteres å bygge ut gjenstående delstrekning fra Nybakk – Kongsvinger. Løsningen må avlaste dagens vei og løse utfordringene for alle trafikantgrupper inkl. Fotgjengere, syklister og lokaltrafikk. Når delstrekningen er utbygd, blir det en sammenhengende standard fra Kløfta/E6 til Kongsvinger.

Jernbane

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

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

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

Denne representant vil understreke at flere tog i regionen er viktig og påpeker spesielt to tog i timen til Kongsberg, og på Østrelinje/Indre Østfold. Samt at Østrelinje tilkobling på Ski prioriteres.

Denne representant vil løfte viktigheten av Ahus-banen prioriteres med planarbeid helt frem til Kjeller.

Denne representant påpeker at det er viktig å tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger og optimalisere Norsenga tømmerterminal. Dette for å øke kapasitet for persontog på Kongsvinger banen.

Denne representant mener sikkerheten ved stasjonene i Viken er viktig. Derfor bør de mest trafikkerte togstasjonene ikke ha bomovergang. Ved Dal stasjon (Eidsvoll kommune) er dt bom overgang. Denne må prioriteres på grunn av sikkerhet til planovergang.

Luftfart

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

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

Kyst

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

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

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

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

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

Denne representanten mener sjøtransport er særdeles viktig for norsk industri. Skipping av

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

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, MDG, KrF, Rødt, Høyre, FrP, Venstre og FP mener at jernbanen først vil bli et reelt alternativ til fly og kunne konkurrere om passasjerer som skal ut av landet når reisetiden går ned og antallet avganger blir flere. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å satse på høyhastighetstog til Stockholm og Gøteborg og videre til kontinentet, Dette vil bidra til å gjøre toget til et alternativ for reisende og pendlere utenfor Norge.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre og FP, KrF** viser videre til at Høyre, Venstre, KrF, FrP i regjering gjennomførte en historisk satsning på tog gjennom blant annet økte budsjetter, satsning på teknologi og jernbanereformen. Disse medlemmer mener at jernbanereformen var et viktig grep for å få en mer strømlinjeformet organisasjon, blant annet med en klar avgrensing mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Disse medlemmer mener at gjennom en mer effektiv drift av jernbanesektoren vil man blant annet kunne bygge mer jernbane og få flere avganger. Disse medlemmer merker seg at regjeringen ikke har fortsatt denne storsatsningen på jernbane og at det dessverre vil gå utover passasjerene og skattebetalerne.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, og FP, KrF** mener at satsninger på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveien skal tas gjennom rammetilskuddet til inntektssystemet og viser til at det i nytt inntektssystem for fylkeskommunene som skal virke fra 1. januar 2024 er vedlikeholdsetterslepet vektet mer i den nye delkostnadsnøkkelen enn i den tidligere. Komiteens medlemmer fra Høyre, FrP, Venstre, FP, MDG, Rødt, KrF, Senterpartiet og Arbeiderpartiet mener at det er viktig at man ovenfor Storting og Regjering viser til at vedlikeholdsetterslepet må prioriteres og reduseres, samtidig mener disse medlemmer at innspillet om å øke midlene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet inkl. bruer ikke bør legges inn i forslaget til prioriteringsrekkefølgen på vei, uten at den skal tas ut fra denne listen og få en egen omtale.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, Fp, KrF, Senterpartiet og Arbeiderpartiet** viser til at staten har forpliktet seg til bidrag til en rekke prosjekter i Oslopakke 3. Blant annet E16, E18 og Rv4. Følgende prosjekt regnes som bundet/påbegynt og derfor ikke er til gjenstand for ny vurdering i NTP:

- E18 Lysaker – Ramstadsletta.
- E16 Bjørnum – Skaret.
- Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Lygnabakken (delprosjektet Jaren – Lygnabakken ligger i Innlandet)

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, Fp, KrF** forutsetter at fylkesrådet følger opp at disse prosjektene gjennomføres i henhold til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Høyre, **FrP, Venstre, Fp, KrF** viser til at det bare er deletappe 1 E18 Lysaker – Ramstadsletta som omtales og at Oslopakke 3-avtalen legger til grunn at også etappe 2 og 3 og en ny kollektivterminal på Lysaker bygges.

Komiteens medlemmer fra **Rødt, MDG, Senterpartiet og Arbeiderpartiet, Høyre, FrP, Venstre og FP, KrF** mener at E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 samt E134 -forbindelsen Dagslett- E18 (Viker) skal være Vikens prioritet 1. Disse medlemmer viser til at dette prosjektet er avgjørende for at Oslofjordsforbindelsen skal følge Tunnelsikkerhetsforskriften, og bidra til mindre kø og en mer sikker tunnel. Disse medlemmer viser også til at E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 ligger øverst på statens vegvesens porteføljeprioritering som ble lagt fram i mai 2022.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, FP, KrF** g Arbeiderpartiet understreker behovet for å prioritere helhetlig planlegging av Rv 4. Det inkluderer strekningen Kjøl-Rotnes, en strekning staten har forpliktet seg til gjennom Oslopakke 3.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, KrF og FP** vil påpeke at flere av prosjektene som prioriteres vil være en del av Ring 4-konseptet. Disse medlemmer viser til at en Ring 4 rundt Oslo kan bidra til at en større del av godstrafikken ikke trenger å kjøre gjennom Oslo sentrum, i tillegg til de miljømessige gevinstene ved at bilister og busser vil få en bedre vei, med bedre trafikkflyt og redusert risiko for trafikkskade, rundt Oslo.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, KrF og FP** understreker at en utredning av behovet for en tredje rullebane på Gardermoen er under utarbeidelse og mener en endelig konklusjon bør fattes på bakgrunn av denne.

Fylkestingets behandling i møte den 21.06.2023:

Saksordfører: Håkon Tolsby (Sp)

Innstilling til fylkestinget fra komité for samferdsel:

Høringsvar fra Viken fylkeskommune vedtas og oversendes Samferdselsdepartementet. Underliggende saksdokumenter oversendes ikke.

Viken fylkeskommunes innspill og betraktninger

Nasjonal transportplan skal være en samlet plan for all transport på tvers av forvaltningsnivåer, transportselskaper og andre aktører, ikke bare en plan for statens investeringer innenfor samferdsel.

Et helhetlig transportsystem vil bli enda viktigere de neste årene på grunn av utfordringer knyttet til klima, miljø, samfunnsikkerhet og beredskap.

Det innebærer bl.a. at riksveier og fylkesveier ses i sammenheng, at en bygger sammenhengende sykkelveinett i byområder med omland uavhengig av hvem som eier veien, og at statlig og fylkeskommunal kollektivtransport samordnes bedre. Mer sømløse kollektivreiser og bedre kapasitetsutnyttelse av materiell og infrastruktur vil bidra til et mer effektivt og konkurransedyktig kollektivsystem.

FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter.

Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene fra transport, jordbruk, bygg og avfall med minst 55 prosent sammenlignet med 1990-nivået innen 2030. De siste rapportene fra FN viser at situasjonen for klimaet er enda mer alvorlig enn tidligere lagt til grunn. Norges forpliktelser i Paris-avtalen og Montreal-avtalen må legge rammene for politikken i praksis, også areal- og samferdselspolitikken. I Viken er målet for den regionale planstrategien, som ble vedtatt i fylkestinget i desember 2020, at klimagassutslippene skal reduseres med minst 80 prosent innen 2030. Dette arbeidet videreføres i de tre nye fylkene etter Vikens oppløsning.

Over 30 prosent av klimagassutslippene innenlands kommer fra transportsektoren – og vesentlig mer i Viken hvor 46 prosent kom fra veitrafikk alene i 2019. Et viktig bidrag til å følge opp bærekraftmålene og Paris-avtalen vil derfor være å investere i robust infrastruktur og legge til rette for miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig mobilitet gjennom en vesentlig forsterking av dagens virkemidler og/eller nye, kraftige virkemidler. Ifølge analysene som ligger til grunn for regionale planer i Viken er de tiltakene som monner mest for å kutte utslipp raskere skjepepe nullvekstmål for personbil, hurtigere innfasing av elektriske personbiler, hurtigere innfasing av elektriske lastebiler, økt bruk av biodrivstoff på tvers av alle sektorer, og biogass i lastebiler. Gjennomføringen av de prioriterte samferdselsprosjektene må dessuten skje på en mer bærekraftig måte.

Arealendringer, bl.a. som følge av samferdselsprosjekter, er den fremste årsaken til tap av naturmangfold i Norge. Norge var i desember 2022 med på å inngå en ny global avtale om biologisk mangfold som bl.a. har som mål å verne eller bevare 30 prosent av natur på land, hav, innsjøer og elver innen 2030, samt restaurere 30 prosent av ødelagt natur.

Viken fylkeskommune mener at et strengt jordvern skal ligge til grunn i alle utbyggingsprosjekter i NTP. Viken fylkeskommune støtter derfor transportvirksomhetenes konklusjon om at hensynet til natur og arealbruk skal veie tungt i samferdselsplanleggingen. Eksempelvis i prosjektet RV4 Gjøvik - Oslo er det viktig at naturvern og jordvern hensyntas.

I forbindelse med samferdselsprosjekter der det tidligere ikke er gjennomført kartlegging av naturverdier, bør naturtypekartlegging gjennomføres. I de prosjektene som skal gjennomføres bør arealbeslag begrenses. Dette vil også redusere klimagassutslipp og energiforbruk, samt gi lavere kostnader.

Et viktig virkemiddel for å nå klimamålene er å utnytte ledig kapasitet på jernbanen. Bl.a. må

staten øke offentlige kjøp på grenbanene. Det bør innføres rabatter som gjør toget til et reelt alternativ også for fritidsreiser (familierabatt/grupperabatt). Togreiser må gjøres mer konkurransedyktige gjennom takstsamarbeid med fylkeskommunene og sømløse billettløsninger, og det bør tilbys tilleggsprodukter med økt service og komfort i togene. I ny nasjonal transportplan må Regjeringen vise hvilke tiltak den vil gjennomføre for å nå de nasjonale klimamålene.

Nullvisjonen skal fortsatt ligge til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet, på tvers av nivåer.

Det er et nasjonalt mål at langt flere reiser i byområdene skal foretas til fots eller på sykkel. Dette krever at trafikksikkerhet for gående og syklende i byområdene prioriteres høyere. Et viktig bidrag vil være utbygging av sammenhengende sykkelveinett i byområder, uavhengig av hvem som eier veien. Underrapportering av ulykker som involverer syklister og fotgjengere er i dag et problem. Viken fylkeskommune ser derfor positivt på at det er satt i gang et prosjekt for å koble politi- og helsestatistikk, og ønsker at dette blir en prioritert nasjonal oppgave. Dette vil gi bedre datagrunnlag for å iverksette treffsikre tiltak for å redusere antallet drepte og hardt skadde.

På landsplan er det fortsatt et godt stykke igjen til målet om at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Både av hensyn til folkehelse, klima og trafikksikkerhet er det viktig å sikre skoleveiene og på andre måter legge til rette for mer aktiv mobilitet. Regjeringen må prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, og staten må legge til rette for bedre samhandling mellom de ulike aktørene som arbeider med folkehelse og trafikksikkerhet.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er relativt sett vesentlig høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Viken fylkeskommune forventer at trafikksikkerheten på fylkesveiene blir tema i ny nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune understreker at skiltmyndigheten snarlig må overføres til fylkeskommunen.

Viken fylkeskommune viser til tidligere innspill til departementet vedrørende sikkerhet i buss, og ber staten utforme strengere standardkrav til bussmateriell for å sikre sjåfører og passasjerer bedre.

Det må settes fokus på å utbedre usikrede overganger. Enkelte overganger fungerer også som skolevei.

Viken fylkeskommune forventer at trafikksikkerheten på fylkesveiene blir tema i ny nasjonal transportplan og at regjeringen prioriterer satsning på fylkesveier i fremtidige Statsbudsjetter.

Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet

Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er en prioritert oppgave i Viken fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2022-2025. Forfallet på fylkesveinettet var et viktig tema for Viken i innspillene til NTP 2022-2033. Ved å redusere

vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av bedre framkommelighet og reduserte transportkostnader for kollektivtrafikk, næringstransport og andre trafikanter, samt bedre trafiksikkerhet.

I 2020 ble det gjennomført en kartlegging der etterslepet på fylkesveinettet i Viken ble anslått til om lag 10 milliarder kroner. Siden har det vært en kraftig kostnadsvekst bl.a. på drift, vedlikehold og utbedringsarbeider. Viken fylkeskommune forventer at Regjeringen i ny NTP gir en grundig omtale av dagens tilstand på fylkesveinettet. Samferdselsdepartementet er godt kjent med behovet for økte rammer til vedlikehold av fylkesveiene.

I NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn et nytt tilskudd under post 65 i statsbudsjettet rettet mot vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene. Tilskuddet er fulgt opp i statsbudsjettet for 2022 og 2033. Viken fylkeskommune ser meget positivt på dette.

Viken foreslår at ny nasjonal transportplan fokuserer på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng. Staten bør delta i et nasjonalt partnerskap som strekker seg over NTP-perioden, med vekt på å styrke trafiksikkerheten på fylkesveiene. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og samfunnssikkerhet.

Generell økt ramme til vedlikehold av fylkesveier bør forsterkes med en målrettet finansieringspakke rettet inn mot brovedlikehold.

Statens virkemidler må være bedre koordinert. I tråd med statens ønsker har lokale og regionale myndigheter tatt viktige grep for at virkemidlene skal sees i sammenheng.

Viken fylkeskommune mener at statens virkemidler må bli mer samordnet og forutsigbare enn i dag. Dette gjelder f.eks. togtilbud, arealutvikling rundt stasjoner/knutepunkter, parkeringspolitikk, sømløse pris- og betalingsløsninger, lokalisering av statlige virksomheter m.m.

Dette innebærer også at alle statlige sektormyndigheter må følge de vedtatte regionale planene som fylkeskommunen har ansvaret for. Viken fylkeskommune forventer at staten sikrer tilstrekkelige virkemidler for å gjennomføre samordnet arealpolitikk. Samordningen av statlige virkemidler bør vurderes bredt i ny NTP.

Både staten og fylkeskommunen ønsker å legge til rette for at statlig og fylkeskommunal kollektivtransport er bedre samordnet, blant annet gjennom rute, pris – og billettsamarbeid. At statlig og fylkeskommunal kollektivtransport samordnes bidrar til et mer samlet og effektivt kollektivsystem, som igjen vil kunne forsterke kollektivtransportens konkurransekraft, gi sømløse kollektivreiser og øke kapasitetsutnyttelsen i materiell og infrastruktur.

Fylkeskommunale takster på kollektivreiser er ofte lavere enn statens takster på tog. For å etablere gode takstsamarbeidsavtaler forventer fylkeskommunen at staten bidrar til å gjøre kollektivreisene mer sømløse og attraktive. I klimarapporten som etatene leverte til prioriteringsoppdraget pekes det på lavere billettpriser som et virkemiddel for å nå klimamålene. Dette kan minske gapet mellom statlig og fylkeskommunal kollektivtransport.

Det er viktig at man i NTP legger til rette for en nasjonal tilnærming til sømløse og attraktive billettsystemer som stimulerer til mer bruk av kollektivtransport ikke bare innenfor en region, men på tvers av regioner og fylker. Kunnskapen bak det sømløse billettsystem i Viken og erfaringene med dette bør kunne danne grunnlag for en nasjonal satsing på prising av kollektivtransport.

Utfordringer i byområdene/bypolitikk

Situasjonen i byområdene/bypolitikk har vært et svært viktig tema i dialogen mellom transportvirksomhetene og fylkeskommunene. En hovedutfordring er å utvikle og opprettholde effektive kollektivtilbud. Stor prisvekst har gjort det utfordrende å finansiere driften av kollektivtilbudet, samtidig som investeringsprosjektene blir dyrere. Flere av kommunene i Viken har påpekt hvor viktig et godt togtilbud er i forbindelse med utbyggingsprosjekter for å ta unna store trafikkmengder med kollektivtransport. Togtilbudet må derfor videreutvikles med dette som utgangspunkt.

Viken fylkeskommune vil berømme statlige samferdselsmyndigheter for den grundige medvirkningsprosessen med byområdene og fylkeskommunene. Byvekstavtaler er fortsatt et godt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Vi støtter transportvirksomhetenes forslag om å tydeliggjøre ansvar og beslutningsprosesser, forenkle tilskuddsordningene i byvekstavtalene, og prøve ut nye virkemidler for å redusere klimagassutslippene og øke framkommeligheten i byområdene (ulike former for veiprising og miljødifferensierte takster, null- og lavutslippssoner og mulighet for å pålegge betaling på privat parkering). Viken fylkeskommune understreker at dette ikke må gå ut over forutsigbarheten i den statlige finansieringen eller begrense muligheten til å gjøre lokale prioriteringer.

For Oslo-området og Bergen, Trondheim og Nord-Jæren er det inngått 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. Også de fem byområdene som følger i størrelse er aktuelle for byvekstavtale. I Viken gjelder dette Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) og Buskerudbyen (Drammensområdet). Lokale og regionale myndigheter har tatt viktige grep for at person- og næringstransport skal bygge opp under nullvekstmålet og målene om bærekraftige og attraktive byer. Det er derfor svært uheldig at regjeringen vil vente med å reforhandle byvekstavtalen for Oslo-området og starte forhandlinger om nye byvekstavtaler til tilskuddsordningene for byområdene er ferdig evaluert.

Viken fylkeskommune ber om en snarlig avklaring om byvekstavtalene for Nedre Glomma og Buskerudbyen.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Viken har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. For å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder. I tillegg til ressurser og virkemidler til persontransport bør godstransport prioriteres. Behovet for bypakker eller andre alternative løsninger må vurderes.

Viken fylkeskommune understreker at det må settes av tilstrekkelig med midler til å møte de utfordringene i byområdene vi her har pekt på, både i de største byområdene og i mindre og mellomstore byer. Byområdene er viktige for å nå klimamålene.

Viken fylkeskommune viser til at statens bidrag til Fornebubanen er svært viktig for gjennomføringen av prosjektet. Det er derfor viktig at utbetalingene fra staten skjer som forutsatt.

Energisituasjonen for transportsektoren og konsekvenser for Norges klima- og miljømål

I NTP 2022-2033 ble det vist til at transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge. Det er en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005. I NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn at dette i stor grad skal skje ved innføring av null- og lavutslippsteknologi som krever økt tilførsel av fornybar energi. Siden NTP 2022-2033 ble behandlet, har energisituasjonen i Europa blitt svært krevende, og Norge er en del av et internasjonalt energimarked. Prisene er gjennomgående betydelig høyere enn tidligere, og etterspørselen etter særlig fornybar energi er stor. Dette får konsekvenser ikke minst for godstransporten.

Ny nasjonal transportplan må drøfte konsekvensene av energisituasjonen for transportsektoren og hvordan denne vil påvirke måloppnåelsen for Norges klima- og miljømål. Regjeringen har lagt fram Nasjonal ladestrategi om hvordan ladetilbudet skal utvikles for å sikre overgang til strøm, både for personer og gods. Viken fylkeskommune forutsetter at ladestrategien følges opp med tilstrekkelige tiltak og utvikles videre. Bl.a. må viktige fylkesveier inngå i lade- og fylleinfrastrukturen.

Den økonomiske situasjonen for driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i en omstillingsperiode.

Kollektivtrafikken har vært gjennom en krevende koronaperiode med reduserte passasjertall, der staten stilte opp og kompenserte for tapte billettinntekter. Forrige og inneværende år har kostnadsøkninger, som følge av energikrise og krig i Europa, blitt en større utfordring. I tillegg er også økte kostnadene ved omlegging til utslippsfri drift en betydelig utfordring.

Våren 2022 ble aktørene innenfor kollektivtrafikken utfordret av Samferdselsdepartementet til å spille inn forslag til hvordan man kan gjenreise kollektivtrafikkens konkurransekraft etter koronaen. Tilbakemeldingene er blant annet at billetttilbudet må bli bedre tilpasset et mer fleksibelt arbeidsmønster, og at el-bilfordelene bør reduseres. Under arbeidet kom det også fram at krisen har forsterket behovet for en omlegging av kollektivtilbudet i retning av et mer etterspørselsdrevet tilbud. Dette er nødvendig for å lykkes i konkurransen med privatbilen ved reiser på kryss og tvers.

Omstilling av kollektivtilbudet vil i første omgang kreve investeringer som må løses parallelt med at et godt kollektivtilbud opprettholdes i en periode med presset økonomi. Å gjenreise kollektivtransportens attraktivitet vil kreve en satsing som gjør tilbudet konkurransedyktig både på pris og tilgjengelighet. Derfor er det behov for at staten tar del i et slikt omstillingsarbeid i form av utredninger, forsøk og finansiell prosjektstøtte. Som del av

kommende NTP er det behov for å drøfte en omstilling av dagens offentlige transporttilbud med tilhørende billettløsninger med sikte på at staten kan bidra effektivt.

Utvikling av togtilbudet som bidrag i arbeidet med å nå klimamålene

I fylkestingets vedtak av 20. mai 2020 om NTP 2022-2033 prioriterte Viken fylkeskommune å satse på jernbanen og utvikle denne videre for å redusere klimagassutslippene, håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig overfor privatbilisme. Viken fylkeskommune opprettholder denne prioriteringen.

For innbyggerne i Viken er det avgjørende viktig at staten setter av nødvendige ressurser for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Etterslepet på Jernbanen fører til signalfeil, strømstans og kanseleringer som gjør at toget ikke oppleves som pålitelig av pendlere i hovedstadsregionen. Dette utfordrer jernbanen konkurransekraft mot bilen og er helt nødvendig å løse.

Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjø/havn. Ny nasjonal transportplan må også ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transport fra fly og landeveistransport til mer miljøvennlige transportformer som tog.

Transportvirksomhetene har pekt på jernbanens rolle som bidrag til å nå klimamålene.

Det må vurderes å øke statens kjøp av persontransport-tjenester for å overføre trafikk fra vei til jernbane. På Østlandet vil jernbanen være ryggraden i transportsystemet og i mange pendlere sin hverdag. Samtidig opplever folk at de ikke lenger kan stole på togene i vår region. I 2022 var ett av tre tog enten forsinket eller innstilt som en følge av stadige signalfeil og andre problemer med toginfrastrukturen. Dette er uholdbart hvis vi skal få flere til å ta kollektivtransport og velge miljøvennlige reiser. Hvis vi skal nå klimamålene, må vi snu utviklingen i retning av at flere i Viken bruker bilen når de reiser etter pandemien. Derfor er det nødvendig å fjerne det store vedlikeholdsetterslepet og satse kraftig på opprustning av jernbanen. Folk må få tilbake tilliten til at jernbanen fungerer i hverdagen.

InterCity er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt både for transport av personer og gods. Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging. Dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må være det langsiktige målet, men samtidig bør man på kort sikt kunne åpne for å vurdere andre løsninger på enkeltstrekninger, forutsatt at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet kan opprettholdes.

Det bør satses på en raskere utbygging av krysningsspor selv om dobbeltspor er det langsiktige målet. Med flere krysningsspor vil man raskere nå målet om flere avganger på mange strekninger, og det bør være en aktuell strategi både på Kongsbergbanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Utvikling av togtilbudet som bidrag i arbeidet med å nå klimamålene

I fylkestingets vedtak av 20. mai 2020 om NTP 2022-2033 prioriterte Viken fylkeskommune å satse på jernbanen og utvikle denne videre for å redusere klimagassutslippene, håndtere

befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig overfor privatbilisme. Viken fylkeskommune opprettholder denne prioriteringen.

For innbyggerne i Viken er det avgjørende viktig at staten setter av nødvendige ressurser for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Etterslepet på Jernbanen fører til signalfeil, strømstans og kanseleringer som gjør at toget ikke oppleves som pålitelig av pendlere i hovedstadsregionen. Dette utfordrer jernbanen konkurransekraft mot bilen og er helt nødvendig å løse.

Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjø/havn. Ny nasjonal transportplan må også ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transport fra fly og landeveistransport til mer miljøvennlige transportformer som tog. Transportvirksomhetene har pekt på jernbanens rolle som bidrag til å nå klimamålene.

Det må vurderes å øke statens kjøp av persontransport-tjenester for å overføre trafikk fra vei til jernbane. På Østlandet vil jernbanen være ryggraden i transportsystemet og i mange pendlere sin hverdag. Samtidig opplever folk at de ikke lenger kan stole på togene i vår region. I 2022 var ett av tre tog enten forsinket eller innstilt som en følge av stadige signalfeil og andre problemer med toginfrastrukturen. Dette er uholdbart hvis vi skal få flere til å ta kollektivtransport og velge miljøvennlige reiser. Hvis vi skal nå klimamålene, må vi snu utviklingen i retning av at flere i Viken bruker bilen når de reiser etter pandemien. Derfor er det nødvendig å fjerne det store vedlikeholdsetterslepet og satse kraftig på opprustning av jernbanen. Folk må få tilbake tilliten til at jernbanen fungerer i hverdagen.

InterCity er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt både for transport av personer og gods. Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging. Dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må være det langsiktige målet, men samtidig bør man på kort sikt kunne åpne for å vurdere andre løsninger på enkeltstrekninger, forutsatt at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet kan opprettholdes.

Det bør satses på en raskere utbygging av krysningsspor selv om dobbeltspor er det langsiktige målet. Med flere krysningsspor vil man raskere nå målet om flere avganger på mange strekninger, og det bør være en aktuell strategi både på Kongsbergbanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Prosjekter nær Oslo har nytte for mange togreisende, og det er her utfordringen med lange reisetider og liten kapasitet er størst. Derfor er det viktig at man kommer i gang med gjenstående prosjekter på indre InterCity som går til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad. For Viken fylkeskommune er det svært viktig at Ringeriksbanen gjennomføres så snart som mulig. Prosjektet legger til rette for et utvidet bo- og arbeidsmarked, og redusert reisetid på Bergensbanen vil overføre passasjerer fra fly til tog.

Viken fylkeskommune er opptatt av at Rikstunnelen får høy prioritet. Kapasitetsutvidelser her er viktige for å kunne ta ut potensialet i InterCity-utbyggingen og økt togfrekvens på

grenbanene.

Viken fylkeskommune prioriterer utvikling av tilbudet på grenbanene i hovedstadsområdet. Viken fylkeskommune er opptatt av å øke frekvensen til to tog i timen til Kongsberg på Østfoldbanen og Kongsvingerbanen, pluss persontrafikk på Randsfjordbanen mellom Hokksund og Roa og persontransport på Østre Linje til Sarpsborg.

Viken fylkeskommune ber staten avklare om det er teknisk mulig å etablere en frekvens på to tog i timen til Kongsberg uten å bygge dobbeltspor på hele strekningen. Hvis en slik løsning viser seg mulig, bør aktuelle tiltak prioriteres høyt. Planleggingen av to tog i timen på Østfoldbanens vestre linje forutsettes også rask framdrift.

Klimarapporten peker på statens mulighet til å utvide offentlige kjøp til strekninger hvor det i dag ikke er persontransport. Det er flere slike jernbanestrekninger i Viken. Vi ber staten vurdere om offentlig kjøp på disse strekningene kan være et nyttig virkemiddel for å utvide jernbanens rolle i Viken.

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

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

I gjeldende NTP er grunnlaget for godsterminalstrategien i Oslofjordområdet basert på en ensidig satsing på Alnabruterminalen fram mot 2040. Denne strategien må oppdateres og suppleres med flere scenarier for utvikling av en helhetlig og effektiv gods- og logistikknæring i regionen. Mulige scenarier bør omfatte plassering av godsterminal på Vestby, Berg (Halden) og utvidelse av tømmerterminal på Norsenga.

Statens veiprosjekter

Regjeringen har lagt fram Nasjonal ladestrategi om hvordan ladetilbudet skal utvikles for å sikre overgang til strøm, både for personer og gods. Viken fylkeskommune forutsetter at ladestrategien følges opp med tilstrekkelige tiltak og utvikles videre. Bl.a. må viktige fylkesveier inngå i lade- og fylleinfrastrukturen.

På samme måte som for fylkesveiene, nevnt over, er Viken fylkeskommune opptatt av at staten avsetter nødvendige midler for vedlikehold på riksveinettet for å sikre framkommelighet og reduserte transportkostnader for kollektivtrafikk, næringstransport og andre trafikanter, samt bedre trafiksikkerhet.

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

insentiver til helhetlig sykkelveiplanlegging og utbygging, med særlig vekt på å tette "hull" i eksisterende sykkelruter. Trygg sykkelparkering og gode sykkelveiløsninger i tilknytning til jernbanestasjonene kan bidra til økt kollektivandel og dermed dempe presset på veiene i bynære strøk.

Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til RV7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik), og med målsetting om å realisere hele Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika - Gol).

E134 fra Frogn til Karmøy er en viktig korridor for næringstransport på tvers av Oslofjorden og fra Østlandet til Vestlandet, med stor betydning for utviklingen i regionen. Tiltakene nytt tunnellop fra Frogn til Asker og Dagslett – kryss E18 (Vikeralternativet) er en viktig strekning for å knytte Viken fylke sammen. Viken fylkeskommune er opptatt av en rask og effektiv løsning som sikrer kapasitet, sikkerhet, klima og miljøhensyn og ber staten påse at det etableres tilstrekkelig veikapasitet på hele strekningen.

E134 gjennom Drammen og tilkobling til E18 har ikke tilfredsstillende kapasitet og funksjon i dag, med stadig kø ved stor trafikk og ved hendelser i trafikken. Forventet økt trafikkbelastning vil føre til ytterligere kø og forsinkelser. Det er i denne forbindelsen stor bekymring rundt fremkommeligheten til det nye sykehuset i Drammen for store pasientgrupper som er avhengig av dette veisystemet. I forrige NTP lå det planer om et nytt løp i Strømsåstunnellen for å øke kapasiteten på E134, i gjeldende NTP er dette tiltaket ikke med da tiltaket ikke vurderes å gi nødvendig effekt. Viken fylkeskommune vil understreke at det er viktig at staten tar ansvar for å planlegge og etablere en funksjonell løsning for transportbehovet i denne korridoren, eksempelvis ved kobling av E134 vestfra til E18, herunder å vurdere ny trasé mellom Eiker og Drammen, slik at Drammen sentrum avlastes for gjennomgangstrafikk.

Viken fylkeskommune er bekymret for den totale trafiksituasjonen i Moss og vil understreke at det er viktig at staten tar ansvar og prioriterer nødvendige midler til RV19.

Viken fylkeskommune understreker at det er viktig at det søkes lokalpolitisk forankring for riksveiprosjekter, eksempelvis for E18 Retvet – Vinterbro.

Viken fylkeskommune legger til grunn at Staten følger opp inngåtte avtaler og forpliktelser i påbegynte prosjekter og tiltak i Oslopakke3-samarbeidet, slik som Fornebubanen, bane/kollektivløsning Nedre Romerike, E16, E18 og RV4.

Pilotprosjekter og uttesting av ny teknologi

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

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

Kyst- og vannvei

Viken fylkeskommune mener kyst- og vannveier må utnyttes bedre for å tilrettelegge bedre kollektivløsninger og avlaste eksisterende landbasert infrastruktur. I Oslofjorden bør det satses videre på miljøvennlige byferjer, hurtigbåter og korresponderende mating av båtreisende inn i det øvrige kollektivsystemet via gode knutepunktsløsninger. Det forutsettes at staten stiller opp for en slik satsing.

Viken fylkeskommune forutsetter at den allerede igangsatte mudringen ved Borg havn må gjennomføres rasjonelt og på en miljømessig god måte med beste tilgjengelige teknologi. Viken Fylkeskommune ber om at Kystverket stanser sine planer om å sprengte ut ny farled vest for Håøya i Drøbaksundet.

Viken fylkeskommune forventer at staten bidrar ved lokalisering og finansiering av framtidig tømmerterminal i Drammensområdet.

Luftfart

Viken fylkeskommune gjentar at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en tredje rullebane på Oslo Lufthavn ut fra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.

Viken fylkeskommune mener at Gardermoen fortsatt skal være Norges hovedflyplass, og være et nasjonalt knutepunkt for innenlands og internasjonal trafikk.

Viken fylkeskommune støtter utviklingen av mye null- og lavutslippsløsninger innen luftfarten, tilpasset endringer i reisebehov og reisemønstre og den teknologiske utviklingen.

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

Viken fylkeskommunes innspill til prioriteringer i ny Nasjonal transportplan

Økonomiske rammer

Viken fylkeskommune forutsetter at den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan 2025-2036 minst tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget. Dette er helt nødvendig for å hente inn vedlikeholdsetterslepet på vei og jernbane og ruste samferdselssektoren for det grønne skiftet.

Viken fylkeskommune viser til at transportvirksomhetene legger opp til å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying av jernbane og vei. Vi støtter denne prioriteringen.

Viken fylkeskommune støtter innføring av veiprisering og rushtidsavgifter slik at eksisterende infrastruktur kan utnyttes bedre og det blir mindre arealinngrep og klimautslipp. Det er viktig

at utfordringer med personvern blir ivaretatt og at det vurderes hvordan aktuelle finansieringsmodeller kan fungere sosialt utjevne.

Pilotprosjekter og uttesting av ny teknologi

I ny NTP må det settes av midler til pilotprosjekter og ny teknologi. Viken fylkeskommune deltar i en rekke slike prosjekter. Uttesting bør skje i samarbeid mellom bl.a. statlige myndigheter og utbyggere, fylkeskommunene, kollektivselskapene, kommunene og næringslivet.

Fylkesvegnettet

Viken fylkeskommune vil peke på behovet for økte midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet inkludert bruer. Dette er viktig for trafiksikkerheten, næringslivets transport og bosettingen i distriktene. Vi ber om at staten deltar i en forpliktende opptrappingsplan for fylkesveiene med betydelig styrking av den statlige innsatsen. Viken fylkeskommune mener satsing på fylkesvegnettet må forsterkes i statsbudsjettet. Generell økt ramme til vedlikehold av fylkesveier bør forsterkes med en målrettet finansieringspakke rettet inn mot bruvedlikehold.

Bypakker

Viken fylkeskommune understreker det det er viktig å sette av tilstrekkelig med midler til byområdene slik at man kan møte de utfordringene vi har pekt på i høringssvaret, både i de største byområdene og i mindre og mellomstore byer. Byområdene har en viktig rolle i å nå klimamålene.

Viken fylkeskommune ber om en snarlig avklaring om byvekstavgiftene for Nedre Glomma og Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune viser til at statens bidrag til Fornebubanen er svært viktig for gjennomføringen av prosjektet. Det er derfor viktig at utbetalingene fra staten skjer som forutsatt.

Viken fylkeskommunes prioritering av jernbaneprosjekter:

1. Ringeriksbanen/FRE16: Viken fylkeskommune mener Ringeriksbanen/FRE16 må ha oppstart i første seksårsperiode.
2. Flere tog i Oslo-navet: For å øke antall avganger er det behov for flere større og mindre tiltak i og rundt Oslo S. Økt kapasitet gjennom Oslo /Rikstunnelen.
3. Bedre nettdekning: Store deler av jernbanen går gjennom lite bebygde områder, og flesteparten av de eksisterende jernbanetunnelene er ikke tilrettelagt for mobildekning.
4. Bedre kapasitet for kombigods på strekningene:
 - Oslo – Narvik (Kongsvingerbanen / Hovedbanen Nord – Tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger, og optimalisere Norsenga tømmerterminal. Dette er viktig også for å øke kapasitet for persontog på Kongsvingerbanen.)
 - Oslo – Bergen
 - Oslo – Trondheim:
 - Signalanlegg Alnabru

Blant tiltakene for å legge til rette for mer kapasitet ligger strømforsyning, hensetting og

kryssingsspor.

5. Prioriterte tiltak for planlegging og videre utvikling:

- Økt kapasitet Østfoldbanen, østre og vestre linje for region-, fjern- og godstog, inkl. TEN-T. Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig at staten legger tilrettefor grensekryssende jernbane som knytter oss til Europa, via Gøteborg.
- Økt kapasitet som gir plass for to tog i timen Kongsberg – Oslo, inkl. endelig avklaring om dette er mulig å løse ved hjelp av nye kryssingsspor på Kongsbergbane-strekningen.
- Tiltak for gods- og persontilbudet på Hovedbanen Nord
- Økt kapasitet Gjøvikbanen, Roa – Oslo S
- Grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg. (Kan finansieres utenom NTP)

Viken fylkeskommunes prioritering av ordinære veiprosjekter:

1. E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og E134 Dagslett – E18 (kobling E6 - E134 – E18 – Vikar-alternativet)
2. Rv. 291 Holmenbrua.
3. E16 Nymoan – Eggemoen.
4. Rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken.
5. Rv. 22 Glommakryssing.
6. E18 Retvet – Vinterbro.
7. RV19 Moss, (E6 – Moss fergekai)
8. Rv 4 Gjøvik – Oslo, planlegge en helhetlig løsning fra Gjelleråsen til Roa
9. Tiltak på rv. 22 fra Sarpsborg (Årum) til Lillestrøm, jf. konseptvalgutredningen om veiforbindelser øst for Oslo.
10. Planlegging av E134 vestfra – kobling E18.

Viken fylkeskommunes prioritering av prosjekter i regi av Nye Veier:

Viken fylkeskommune gir høyeste prioritet til Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen. I tillegg til Ringeriksbanen omfatter prosjektet også veistrekningen Skaret – Hønefoss på E16. Viken fylkeskommune prioriterer delstrekningen Høgstet – Hønefoss framfor delstrekningen Skaret – Høgstet.

Nye Veier har også ansvaret for E16 Kløfta – Kongsvinger. Viken fylkeskommune mener at det må prioriteres å bygge ut den gjenstående delstrekningen fra Slomarka til Nybakk for å løse utfordringene for alle trafikantgrupper inkl. fotgjengere, syklist og lokaltrafikk. Løsningen bør utnytte dagens veiareal så langt det er mulig.

Votering:

Innstillingen fra komité for samferdsel ble enstemmig vedtatt.

Merknader

Komiteens medlemmer fra Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, FP, KrF. Høyre og Pp vil understreke at det er viktig at Nasjonal Transportplan viser tydelig hvordan

transportsektoren skal kutte klimagassutslipp og bidra til nå klimamålene. På landsbasis kommer ca en tredjedel av klimagassutslippene innenlands fra transportsektoren. I Viken er andelen betydelig høyere; I 2019 var 46% av utslippene i Viken fra vegtrafikken alene. Tiltaksanalysen om klimagassutslipp i Viken peker på at de viktigste tiltakene for å kutte utslipp raskere i Viken er skjerpede nullvekstmål for personbil, hurtigere innfasing av elektriske personbiler, hurtigere innfasing av elektriske lastebiler, økt bruk av biodrivstoff på tvers av alle sektorer, og biogass i lastebiler.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, KrF, FP og Høyre** viser til at aktørene innenfor kollektivtrafikken våren 2022 ble utfordret av Samferdselsdepartementet til å spille inn forslag til hvordan man kan gjenreise kollektivtrafikkens konkurransekraft etter pandemien. Tilbakemeldingene var blant annet at billetttilbudet må bli bedre tilpasset et mer fleksibelt arbeidsmønster, og at el-bilfordelene bør reduseres. Under arbeidet kom det også fram at krisen har forsterket behovet for en omlegging av kollektivtilbudet i retning av et mer etterspørselsdrevet tilbud. Dette for å kunne lykkes i konkurransen med privatbilens fordeler ved reiser på kryss og tvers.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, MDG, Høyre, KrF, Pp** vil påpeke at forslaget om å redusere elbil-fordelene er i direkte motstrid med anbefalingen fra tiltaksanalysen om kutt i klimagassutslipp, om hurtigere innfasing av elektriske personbiler og tyngre kjøretøy. Disse medlemmer mener at det viktigste for å øke kollektivtrafikkens attraktivitet er å gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt. Innføring av den fleksible enkeltbilletten Reis er en god start på et mer fleksibelt billettsystem, men det gjenstår mye arbeid for å få på plass sømløs billettering og ruteplanlegging i kollektivtrafikken. Disse medlemmer vil understreke at lavere pris og flere avganger på buss, tog, bane og båt er det aller viktigste for å øke kollektivtrafikkens konkurransekraft, og mener at dette må prioriteres.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, KrF, MDG, FP, Pp** mener at det per i dag ikke er behov for å bygge noen ny tømmerterminal i Drammensområdet, herunder inkludert Lier og Asker, da det er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende havner. Dette medlem mener at skognæringen selv må finne løsninger på eventuelle utfordringer knyttet til mellomlagring av tømmer før utskipping. Disse medlemmer vil videre presisere at det uansett bør være uaktuelt å anlegge en ny tømmerterminal uten tilknytning til jernbane.

Komiteens medlemmer fra **Venstre, Rødt, MDG, Senterpartiet, Arbeiderpartiet, Høyre og KrF** er glade for bred enighet i komiteen om at kystverkets planer om å sprengte ut en ny farled vest for Håøya i Drøbaksundet må stanses.

Komiteens medlem fra **MDG** viser til at kapasitetsøkning av veier i seg selv er trafikkøkende og mener trafikkutfordringene på E134 mellom Dagslett og E18 bør løses med økt bruk av kollektivtransport, trafikkreduserende tiltak og skjerming av lokalsamfunn fra tungtrafikk heller enn utvidelse til firefelts vei.

Komiteens medlem fra **MDG** mener E16 og Ringeriksbanen bør ses på som to prosjekter, og at Ringeriksbanen bør prioriteres.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til at E18 Retvet – Vinterbro risikerer å beslaglegge både matjord og natur, og mener primært at dette prosjektet ikke bør prioriteres.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til at den tryggeste måten å skjerme matjord og natur ved Rv 4, er å bygge minst mulig ny vei.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** mener det viktigste virkemiddelet for å håndtere

trafikkutfordringene inn mot Drammen er en større satsning på tog og kollektivtransport generelt.

Komiteens medlem fra **MDG og Rødt** viser til den sårbare tilstanden i Oslofjorden og påpeker at man trenger en overordnet plan for telekom-infrastruktur, så utbyggingen av kommunikasjonslinjer ikke går utover verneverdige områder i sjøen.

Komiteens medlem fra MDG og Rødt mener et godt prosjekt i forbindelse med kapasitetsøkningen vi går inn for på jernbanen, vil være å gjenåpne togstasjonen på Minnesund.

Komiteens medlemmer fra **AP, SP, MDG, Rødt og V** viser til at en god måte begrense arealbeslag er gjennom bedre tilpasning til terrenget, lavere fartsgrense og bedre utnytting av dagens veiareal.

Merknader fra Fremskrittspartiet:

Generelt: Denne representant mener god infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Viken skal vise vei ved utvikling av en robust, trygg og helhetlig vei og bane struktur. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt og enkelt frem til markedet. Folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid og fritidsaktiviteter.

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

Klimaendringene påfører samfunnet store kostnader og folket lidelser. Løsningene må finnes gjennom internasjonalt samarbeid. I Viken må vi fokusere på å dimensjonere offentlig infrastruktur slik at den tåler konsekvensene av de endringene som skjer.

Vi kan i liten grad påvirke dem, men det er vårt ansvar å bygge veier, jernbane og benytte areal på en slik måte at vi håndterer og forebygger konsekvensene. All utbygging må skje på en måte som balanserer hensynet til natur, miljø og klima med samfunnets behov for vekst og utvikling.

Skal kollektiv transport være et alternativ så må gode arealfornuftige innfartsparkeringer prioriteres.

Kødannelse på norske veier og jernbaner kommer av at samfunnet over lengre tid har nedprioritert infrastrukturen. Det er derfor viktig at det den økonomiske rammen for NTP 2025-2036 tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget som et minimum.

Denne representant ser den kraftige befolkningsveksten Viken står i, og med Oslo som presser seg utover sine grenser og inn i Viken. Dette gjør at en bærekraftig mobilitet er viktigere enn noen annet sted i landet. Derfor har en RING 4 for bilistene presset seg frem som en av de største samferdselsbehovene i Viken, utover det bør NTP for Vikens del ikke nedskaleres slik signalene fra regjering er, men at man legger til grunn 3 ramme som et minimum.

Viken har flere veier blant annet E18 med sin forbindelse mellom sør, vest og øst Norge. Dette er dermed et statelig ansvar og verken kommune eller bilistene sitt. I tillegg til behovet ferdigstille Vestkorridoren igjennom Asker-Bærum er det flere broer i Viken som må 100% finansieres av Staten. Dette gjelder Holmenbro i Drammen (rv282), Sarpsbro over Glomma (fv118). Begge disse prosjektene har i lengre tid hatt behov for å byttes ut og fornyes. Statens vegvesen har tatt ut rv 19 i Moss. Dette er prosjekter med over 1 mrd kr. Veinettet rundt rv 19 er kaotisk og skaper kø kork og kaos i regionen. Dette er i et klimaperspektiv ikke

bærekraftig og bidrar ikke til at Moss ferjen, som idag er hel elektrisk, ikke er et valgt alternativ for godstrafikken. Denne representant forventer at rv.19 prosjektet med 1 mrd kr blir tatt inn igjen i NTP og første del. Dett slik at man legger til rette for at godstrafikk og bilister velger ferje løsning fra Moss i stede for lang omkjøring om Oslo.

For å få et helhetlig trygt veinett er det viktig å prioritere ferdigstilling av påbegynte veistrekninger som E18 Vinterbro-Ørje, E16-Kløfta-Kongsviner og Rv4 Kjøl-Rotnes-Roa. Denne representant ber også at staten prioriterer ytterligere statlige midler til Rv 7 i Hallingdal slik at den siste del kan ferdigstilles mellom Ørgenvika til Kittilsviken med høy trafiksikkerhet slik prosjektet og strekningen er påbegynt. God infrastruktur og fleksible løsninger gjør at bolig- og arbeidsmarkedet utvidet, og at folk bruker mindre av sin hverdag på transportoppgaver.

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

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

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

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

Vei

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

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

Denne representant mener veier bør klassifiseres som stamveier, øvrige riksveier og kommuneveier. Dette betyr at deler av forvaltningsreformen reverseres slik at veiene fylkene

overtok fra staten i 2010 tilbakeføres, og at de resterende fylkesveiene fordeles mellom staten og kommunene.

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

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

Ved igangsetting av bygging av nye veitraseer skal det sikres videre utbyggingsmuligheter. Kommunale veier skal utbygges og prioriteres både ut fra sikkerhetsmessige hensyn og fremkommelighetshensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveier og rundt andre samlingssteder som idrettshaller og lignende være svært høyt prioriterte oppgaver.

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

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

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

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

Denne representant merker seg det kraftige vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, det må derfor en kraftig økning av midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet inkl. bruer, dette er viktig for trafikksikkerheten, næringslivets transport og bosetning i distriktene. Staten skal bidra med minst like stor andel som fylkeskommunen selv.

Denne representant mener veinettet gjennom hovedstaden er så presset at det er helt nødvendig med en forbedring av veinettet og veisikkerhet i ytre ring. Fra RV/FV120 igjennom Enebakk kommune må en utbedring til på hele strekningen, dette for både bilistene, fotgjengere og syklistene.

Nye Veier

Denne representant gir høyeste prioritet til Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen. I tillegg til Ringeriksbanen omfatter prosjektet også veistrekningen Skaret – Hønefoss på E16.

Denne representant prioriterer delstrekningen Høgkastet – Hønefoss fremfor delstrekningen Skaret – Høgkastet.

Nye Veier har også ansvaret for E16 Kløfta – Kongsvinger. Denne representant mener at det må prioriteres å bygge ut gjenstående delstrekning fra Nybakk – Kongsvinger. Løsningen må

avlaste dagens vei og løse utfordringene for alle trafikantgrupper inkl. Fotgjengere, syklistere og lokaltrafikk. Når delstrekningen er utbygd, blir det en sammenhengende standard fra Kløfta/E6 til Kongsvinger.

Jernbane

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

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

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

Denne representant vil understreke at flere tog i regionen er viktig og påpeker spesielt to tog i timen til Kongsberg, og på Østrelinje/Indre Østfold. Samt at Østrelinje tilkobling på Ski prioriteres.

Denne representant vil løfte viktigheten av Ahus-banen prioriteres med planarbeid helt frem til Kjeller.

Denne representant påpeker at det er viktig å tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger og optimalisere Norsenga tømmerterminal. Dette for å øke kapasitet for persontog på Kongsvinger banen.

Denne representant mener sikkerheten ved stasjonene i Viken er viktig. Derfor bør de mest trafikkerte togstasjonene ikke ha bomovergang. Ved Dal stasjon (Eidsvoll kommune) er dt bom overgang. Denne må prioriteres på grunn av sikkerhet til planovergang.

Luftfart

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

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

Kyst

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

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

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

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

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

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

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, MDG, KrF, Rødt, Høyre, FrP, Venstre og FP mener at jernbanen først vil bli et reelt alternativ til fly og kunne konkurrere om passasjerer som skal ut av landet når reisetiden går ned og antallet avganger blir flere. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å satse på høyhastighetstog til Stockholm og Gøteborg og videre til kontinentet, Dette vil bidra til å gjøre toget til et alternativ for reisende og pendlere utenfor Norge.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre og FP, KrF** viser videre til at Høyre, Venstre, KrF, FrP i regjering gjennomførte en historisk satsning på tog gjennom blant annet økte budsjetter, satsning på teknologi og jernbanereformen. Disse medlemmer mener at jernbanereformen var et viktig grep for å få en mer strømlinjeformet organisasjon, blant annet med en klar avgrensning mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Disse medlemmer mener at gjennom en mer effektiv drift av jernbanesektoren vil man blant annet kunne bygge mer jernbane og få flere avganger. Disse medlemmer merker seg at regjeringen ikke har fortsatt denne storsatsningen på jernbane og at det dessverre vil gå utover passasjerene og skattebetalerne.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, og FP, KrF** mener at satsninger på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveien skal tas gjennom rammetilskuddet til inntektssystemet og viser til at det i nytt inntektssystem for fylkeskommunene som skal virke fra 1. januar 2024 er vedlikeholdsetterslepet vektet mer i den nye delkostnadsnøkkelen enn i den tidligere. Komiteens medlemmer fra Høyre, FrP, Venstre, FP, MDG, Rødt, KrF, Senterpartiet og Arbeiderpartiet mener at det er viktig at man ovenfor Storting og Regjering viser til at vedlikeholdsetterslepet må prioriteres og reduseres, samtidig mener disse medlemmer at innspillet om å øke midlene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet inkl. bruker ikke bør legges inn i forslaget til prioriteringsrekkefølgen på vei, uten at den skal tas ut fra denne listen og få en egen omtale.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, Fp, KrF, Senterpartiet og Arbeiderpartiet** viser til at staten har forpliktet seg til bidrag til en rekke prosjekter i Oslopakke 3. Blant annet E16, E18 og Rv4. Følgende prosjekt regnes som bundet/påbegynt og derfor ikke er til gjenstand for ny vurdering i NTP:

- E18 Lysaker – Ramstadsletta.
- E16 Bjørnum – Skaret.
- Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Lygnabakken (delprosjektet Jaren – Lygnabakken ligger i Innlandet)

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, Fp, KrF** forutsetter at fylkesrådet følger opp at disse prosjektene gjennomføres i henhold til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Høyre, **FrP, Venstre, Fp, KrF** viser til at det bare er deletappe 1 E18 Lysaker – Ramstadsletta som omtales og at Oslopakke 3-avtalen legger til grunn at også etappe 2 og 3 og en ny kollektivterminal på Lysaker bygges.

Komiteens medlemmer fra **Rødt, MDG, Senterpartiet og Arbeiderpartiet, Høyre, FrP, Venstre og FP, KrF** mener at E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 samt E134 -forbindelsen Dagslett- E18 (Viker) skal være Vikens prioritet 1. Disse medlemmer viser til at dette prosjektet er avgjørende for at Oslofjordsforbindelsen skal følge Tunnelsikkerhetsforskriften, og bidra til mindre kø og en mer sikker tunnel. Disse medlemmer viser også til at E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 ligger øverst på statens vegvesens porteføljeprioritering som ble lagt fram i mai 2022.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, Venstre, FP, KrF** g Arbeiderpartiet understreker behovet for å prioritere helhetlig planlegging av Rv 4. Det inkluderer strekningen Kjøl-Rotnes, en strekning staten har forpliktet seg til gjennom Oslopakke 3.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, KrF og FP** vil påpeke at flere av prosjektene som prioriteres vil være en del av Ring 4-konseptet. Disse medlemmer viser til at en Ring4 rundt

Oslo kan bidra til at en større del av godstrafikken ikke trenger å kjøre gjennom Oslo sentrum, i tillegg til de miljømessige gevinstene ved at bilister og busser vil få en bedre vei, med bedre trafikkflyt og redusert risiko for trafikkskadde, rundt Oslo.

Komiteens medlemmer fra **Høyre, FrP, KrF og FP** understreker at en utredning av behovet for en tredje rullebane på Gardermoen er under utarbeidelse og mener en endelig konklusjon bør fattes på bakgrunn av denne.