

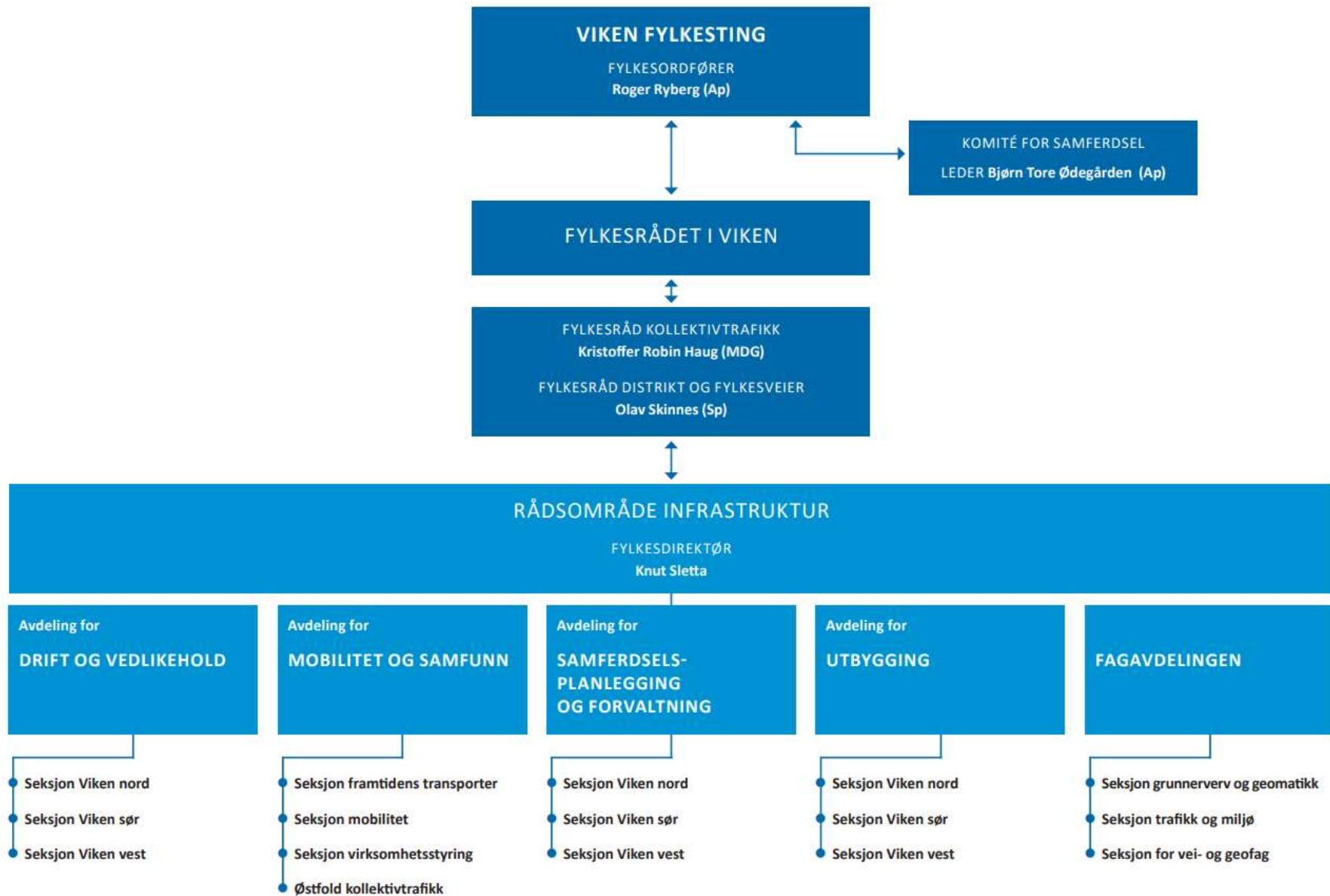


Møter med kommuneregionene Hadelandregionen

Juni 2020

Agenda

1. *Organisering av samferdsel i Viken fylkeskommune etter regionreformen*
2. *Temastrategi for samferdsel – En samling av overordnede føringer for fylkesveier og kollektivtransport som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogram 2022-2025*
3. *NTP – dialog om fylkeskommunens innspill til NTP så langt*
4. *Eventuelle spørsmål/tema*



Temastrategi for samferdsel 2022-2033

Temastrategi for samferdsel 2022-33

Oppbygging av gjeldende planleggings- og styringssystem i Viken

1 - Regional planstrategi

Den eneste planen det er lovpålagt for fylkeskommunen å utarbeide. Beskriver utviklingstrekk og prioriterte planoppgaver for Vikensamfunnet. Skal gi overordnede føringer og strategier og beskrive hvilke andre typer planer det er behov for at Viken fylkeskommune må ha.

Utarbeidelse av regional planstrategi pågår nå, det vil være høring av planen i perioden fremover

2 - Regionale planer for areal og transport samt andre fagområder

Hjemlet i plan- og bygningsloven. Regionale planer skal legges til grunn både for regionale, statlige og kommunale myndigheter. Disse kan omhandle geografiske områder eller temaer som areal, folkehelse, kulturminner og så videre.

Følges opp ved utarbeidelse av handlingsprogram.

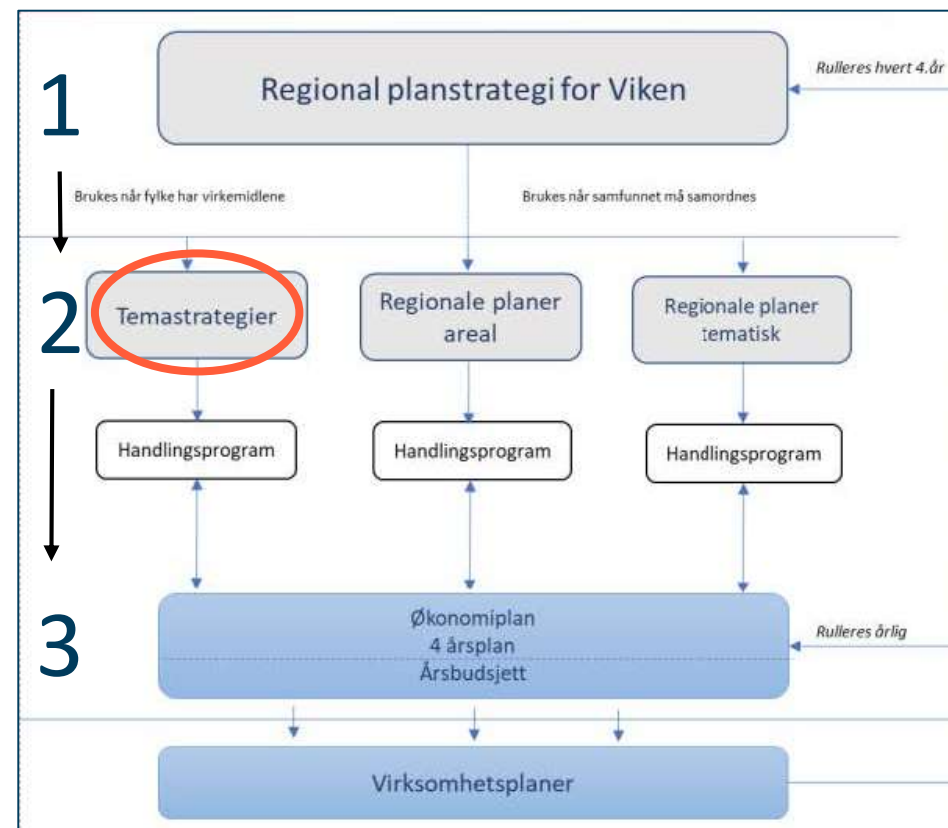
2 - Temastrategier

Et styringsdokument for fylkeskommunens virksomhet innenfor et bestemt tema eller fagområde, som f. eks samferdsel, tannhelse eller innovasjon. Beskriver mål og strategier for fylkeskommunens egne virkemidler og ressurser

Følges opp ved utarbeidelse av handlingsprogram.

3 - Økonomiplan og årsbudsjett

Bygger på innhold i handlingsprogram for aktuelle planer. Følges opp ved utarbeidelse av Virksomhetsplaner for ulike områder.



Temastrategi for samferdsel 2022-33

Oppbygging av gjeldende planleggings- og styringssystem i Viken

Temastrategi samferdsel 2022-2033 skal gi prioriteringer for samferdsel tilpasset Viken fylkeskommune. Det tilhørende handlingsprogrammet skal ligge til grunn for årsbudsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025

Arbeidet med Temastrategi samferdsel er inndelt i to hovedfaser

1. Utarbeide et overordnet dokument med mål, strategier og prioriteringskriterier – *pågår nå, planlagt vedtatt i fylkestinget i nov. 2020.*

- I stor grad en intern arbeidsprosess
- Fokus på å sammenstille gjeldende planer og nye føringer
- Politiske orienteringsmøter med kommuneregionene

2. Utarbeide handlingsprogram for Temastrategien med konkrete prioriteringer innen drift, investering og arbeidsoppdrag for årene 2022-2025 – *planlagt oppstart høst 2020.*

Medvirkning vil skje gjennom

- Politiske orienteringsmøter, nivå må avklares
- Næringsliv, organisasjoner og brukerråd
- Utkast til handlingsprogram vil bli sendt på ekstern høring



Temastrategi for samferdsel 2022-33

Hvorfor er det behov for en Temastrategi?

Gjeldende planer for samferdsel fra Akershus, Buskerud og Østfold fokuserer alle på:

- Satsing på gange, sykkel og kollektiv i byområdene
- Innhenting av vedlikeholdsetterslep
- Fremkommelighet for næringslivet
- Arbeid i tråd med nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

Likevel - Behov for samordning av de overordnede føringene for samferdsel i Viken.

Det er bestemt at dette skal skje gjennom utarbeidelse av Temastrategi for samferdsel.

- Temastrategien skal ta utgangspunkt i regionale planer og vedtak som ikke er opphevet. Samtidig er det viktig at politiske føringer for Viken fylkeskommune blir tatt hensyn til.

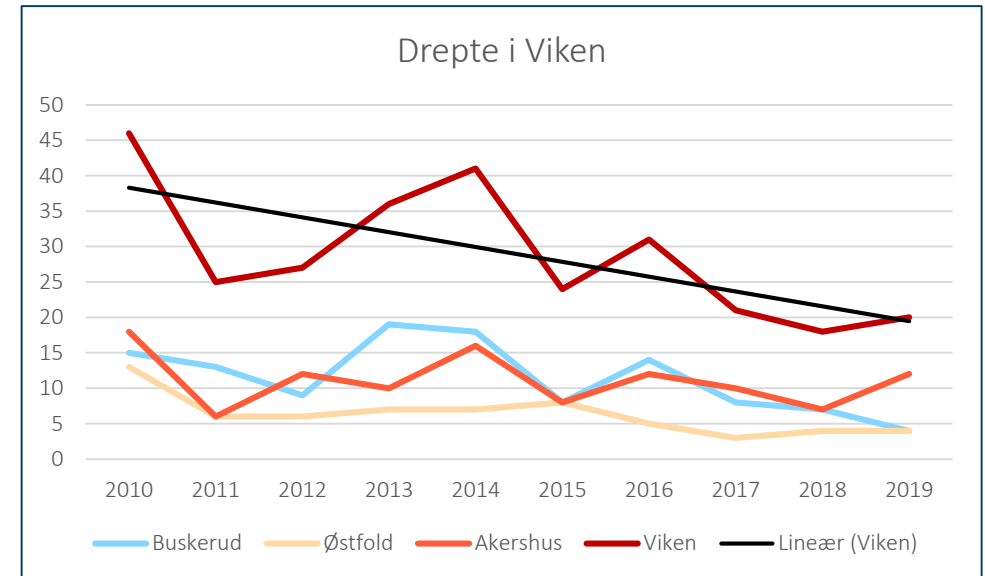
Hvordan Viken
fylkeskommune løser
sine oppgaver,
er avgjørende for
innbyggernes og
næringslivets
mobilitet



Temastrategi for samferdsel 2022-33

Utvalgte nøkkeltall samferdsel

- Viken fylkeskommune eier 5446,7 km fylkesvei. Anlegg for gående og syklende kommer i tillegg og utgjør 624,8 km.
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene utgjør anslagsvis 6,5-8,5 mrd kroner.
- Nær 80% av fylkesveiene har mindre enn 3000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Kun 1,8% eller nær 100 km har over 12000 i ÅDT.
- Kollektivandeler: 16% for Akershus, mens i underkant av 10% for Nedre Glomma og Buskerudbyen
- Bilandeler: Høyest i Nedre Glomma på 70% for bilførere og passasjerer, 66% for Buskerudbyen og 46% for Oslo og Akershus.



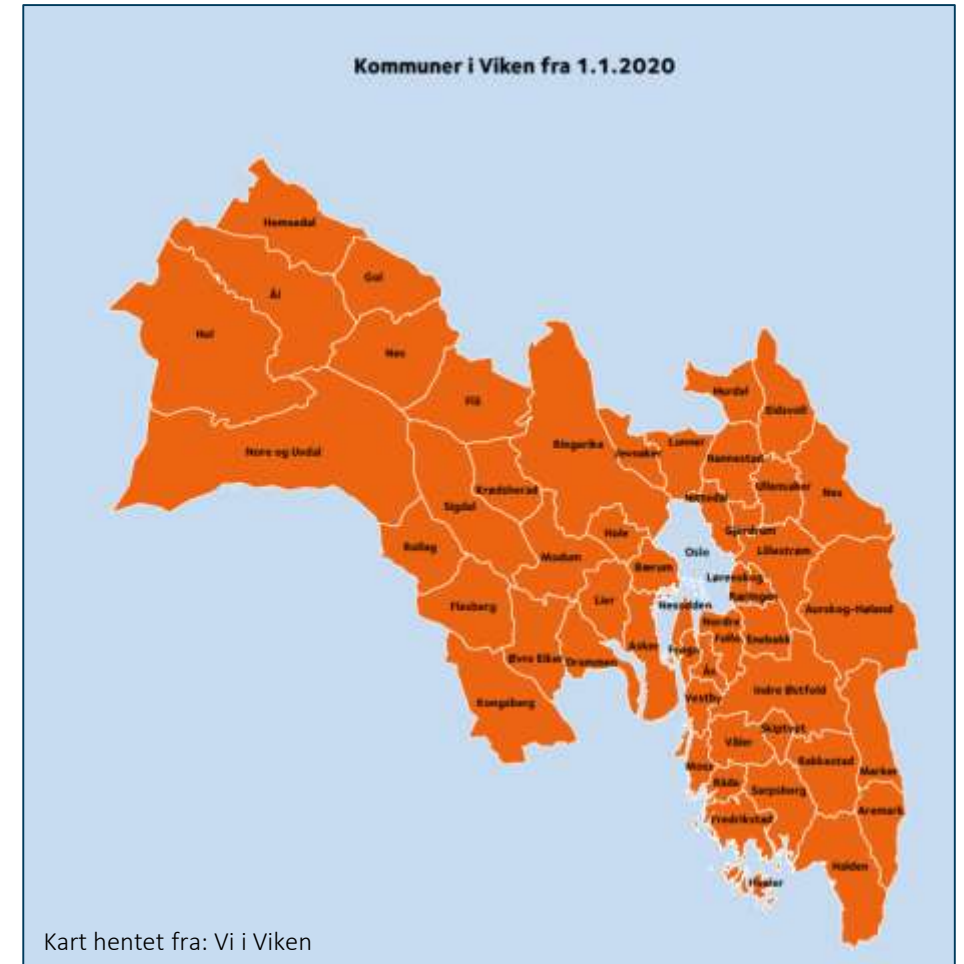
Temastrategi for samferdsel 2022-33

Ulike steder krever ulike løsninger

- Effektiv bruk av infrastruktur og oppfyllelse av nullvisjonen vil kreve ulike strategier i Fredrikstad, Lillestrøm, Aremark, Hønefoss og Hemsedal
- Innbyggernes mobilitetsbehov og -ønsker påvirkes av avstander, befolkningstetthet, næringsstruktur og så videre
- Ulike utfordringer knyttet til trafiksikkerhet på landevei og i bysentrum

I Temastrategi for samferdsel vil det være viktig å:

- Se områder med tilgang på de samme virkemidlene i sammenheng
- Se områder med de samme utfordringene i sammenheng
- Finne strategier som kan kombinere utfordringer og virkemidler på en god måte



Temastrategi for samferdsel 2022-33

Samfunns mål og hovedstrategier i Temastrategien

Å definere mål, strategier og tiltak hjelper fylkeskommunen til å jobbe systematisk for å løse sine oppgaver. Mål beskriver hvor vi skal, mens strategiene beskriver veivalget frem mot målet. Tiltak er hvordan vi faktisk tar oss frem langs den valgte ruta. Prioriteringskriterier hjelper oss å velge de tiltakene som tar oss frem på best mulig måte.

SAMFUNNSMÅL

Viken fylkeskommune vil bygge sin politikk og prioriteringer på FNs bærekraftsmål og planetens tålegrens, og bidrar til å redusere Vikensamfunnets klima- og miljøavtrykk.

Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med

- Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur
- Mobilitetsløsninger som er funksjonelle, sikre og enkle å bruke for alle trafikanter og kjøretøygrupper
- Gode bomiljøer og attraktive omgivelser

HOVEDSTRATEGIER

- Å sette inn rett innsats på rett sted.
- Å nedskalere investeringer og prioritere drift, vedlikehold og istandsetting av eksisterende infrastruktur fremfor å bygge nye anlegg. Ved eventuelle kapasitetsøkende tiltak, skal kollektiv, sykkel og gange prioriteres.
- Å vektlegge både sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft innen oppfølging av drift, investering og arbeidsoppdrag.



Nasjonalt transportplan 2022-2033

Møte med kommuneregionene

Meir strategisk og overordna plan

- NTP går over 12 år
 - Første 6 år: Konkrete prosjekt/tiltak/løysingar
 - Siste 6 år: Strategisk og heilskapleg, vekt på transportkorridorar
- Prioritere dei mest effektive løysingane som løyser dei viktigaste utfordringane fyrst

Foto: Scandinavian Stockphoto



«Sak 1»: Vikens innspill til prioriteringer

- Fylkesrådet behandlet saken 2. april og avga innstilling til fylkestinget. En av de første større sakene til fylkestinget i Viken.
- Mottatte innspill fra kommunene, regionråd, næringslivet m.fl. er gjennomgått og vektlagt.
- Innspillene er lagt ut på Viken.no. De vil også bli benyttet i andre sammenhenger (regionalt planarbeid, videre arbeid med NTP m.m.)

Behandlingen av sak 1 i komite for samferdsel og fylkestinget

- Saken var oppe til behandling i møte 29. april
- Omfattet bl.a. en høring der NHO Viken, LO Viken, Norges Lastebileierforbund og Natur og Ungdom holdt innlegg.
- Saken ble ferdigbehandlet i komiteen 6. mai. Enkelte justeringer av fylkesrådets forslag, men stor grad av enighet.
- Saken ble behandlet av fylkestinget 20. mai.

Transportvirksomhetenes prioriteringer – «sak 2»

- Transportvirksomhetene hadde frist til midten av mars til å komme med sine forslag til prioriteringer. Det siste av ni utredningsoppdrag.
- 18. mars sendte Samferdselsdepartementet svarene på alle utredningsoppdragene på høring med frist 1. juli 2020.
- Fylkesrådet har lagt fram en sak for fylkestinget.
- Kommunene/kommuneregionene har mulighet til å sende uttalelse direkte til Sd.

Bakgrunn for transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer

- Prioriteringene med to nivåer bygger på Samferdselsdepartementets økonomiske rammer:
- Ramme A: tilsvarer nivået for statsbudsjettet for 2020.
- Ramme B: tilsvarer gjennomsnittlig nivå for NTP 2018-2029.
- For byområdene er det bare én økonomisk ramme (på 45,4 mrd. kr). Går til å videreføre belønningsavtaler og byvekstavtaler, herunder tilbud/framforhandlede byvekstavtaler for de fire største byområdene.
- En rekke større utbyggingsprosjekter regnes som bundet (ikke gjenstand for ny vurdering). Her inngår bl.a. E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2.

Fylkesrådets innstilling i sak 2

- Fylkesrådet avga innstilling 30. april.
- Behandlet i komite for samferdsel 27. mai/4. juni. Behandles i fylkestinget 18. juni.
- I tillegg til å være tydeligere på prioritering av konkrete prosjekter kommenterer fylkesrådet en del rundt forutsetningene for prioriteringene.

Jernbane

- Fylkesrådet mener det er svært uheldig med utsettelsene i Østfold og for Ringeriksbanen.
- Utbygging av InterCity må fortsatt være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet.
- Fylkesrådet mener at framtidens «timesregion» rundt Oslo bør bestå av InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og en rekke grenbaner, bl.a. Gjøvikbanen.
- I tråd med flere utredninger bør kapasiteten gjennom Oslo økes før ny sentrumstunnel er på plass.

Vei

- Fylkesrådet vil prioritere programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprosjekter (både riks- og fylkesveier).
- Opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic.
- Fylkesrådet ønsker ikke endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029.
- Positivt at Statens vegvesen vil øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse.
- Positivt at midlene til utbedringsstekingner økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak.

Vei forts.

- For 2022-2027 har Sd bedt om at det kun prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er kriteriene noe bredere. Fylkesrådet mener at modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges.
- Fylkesrådet mener det bør stilles spørsmålstegn ved forutsetningen om og prioriteringen av «fergefri E39» (fra Stavanger til Trondheim) som vil kreve svært store midler.
- Midlene til byområdene på 45,4 mrd. kr er ikke tilstrekkelige til å opprettholde nivået for byvekstavtaler/belønningsmidler etter 2029.

Aktuelle prosjekter/tiltak for Hadelandregionen

- Gjøvikbanen: Nytt signalanlegg (ERTMS) i 2022/2023. I første seksårsperiode fullføres også effektpakken med diverse mindre tiltak som muliggjør å gå fra ett tog hver annen time til ett tog i timen mellom Oslo og Gjøvik. Disse prosjektene er bundne.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken): Prioritert i NTP 2018-2029. Utkast til bompengeprop. sendt Samferdselsdept. Ikke prioritert av transportvirksomhetene for 2022-2033.
- Rv 4 Kjøl – Rotnes (Nittedal): Tatt inn i NTP 2018-2029 av stortingskomiteen. Prioritert av Statens vegvesen under programområdetiltak i SVVs handlingsprogram for 2018-2023 (2029).
- E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum: Byggingen pågår. I følge statsbudsjettet for 2020: trafikkåpning i 2022.
- Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16: Regjeringen har varslet investeringsbeslutning i forbindelse med RNB i mai 2021. Bompengesaken for E16 Skaret - Hønefoss behandles av Viken fylkesting i juni 2020.
- Fylkesrådet har prioritert to nye veiprosjekter som ikke er med i NTP 2018-2029: E16 Nymoen – Eggemoen og kryss på rv 35 ved Åmot.