



Informasjon om arbeidet med Nasjonal transportplan i Viken fylkeskommune

Ny modell for arbeidet med NTP

Nye regioner,
med nytt ansvar
og nye roller

Mindre
handlingsrom i
norsk økonomi

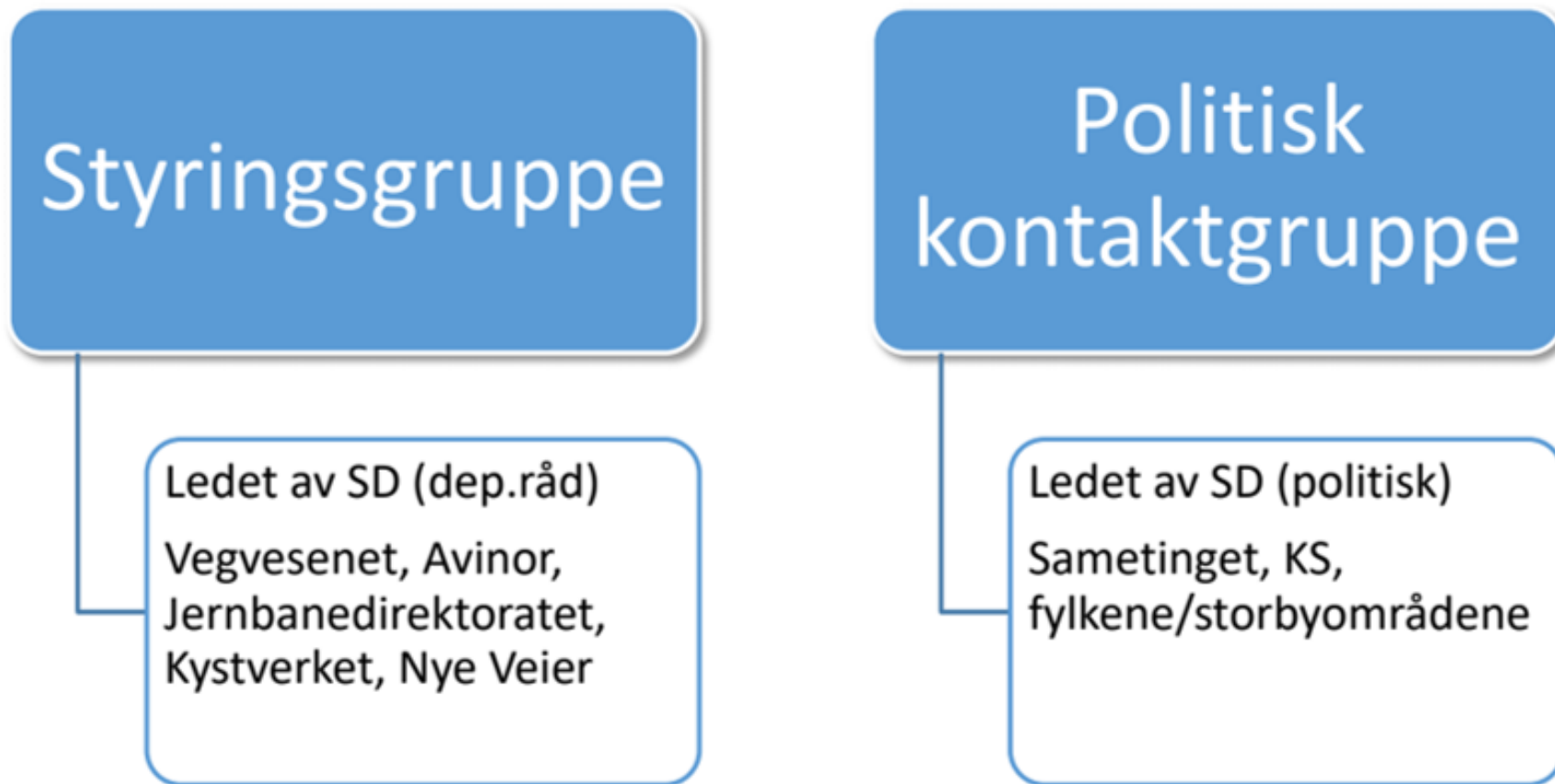
Departementet
med tydelegere
styringsrolle
i NTP-arbeidet

En mer
dynamisk
prosess med
våre etatar og
virksomheter

Effektivisere
Optimalisere
Prioritere



Organisering av arbeidet i planfasen



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



Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050

Enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet

Meir for pengane

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepne og hardt skadde

Bidra til oppfyljing av Noregs klima- og miljømål



Overordna tidsplan NTP 2022-2033

Vår

2019

Haust

Vår

2020

Haust

Vår 2021

TRANSPORTVERKSEMDENE

Svar på oppdrag

POLITISK KONTAKTGRUPPE + FYLKE, BYAR OG SAMETINGET

Utfordringar

Dialog-
møte

Prioriteringar

Dialog-
møte

Dialog-
møte

NÆRINGSLIV OG INTERESSEORGANISASJONAR

Dialog-
møte

Høring eller
dialogmøte

Dialog-
møte

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Arbeid med oppdrag, innspel, høring, stortingsmelding



Hva har Viken gjort tidligere?

Innspill til SD fra Viken fellesnemnd

- Sak i fellesnemnda med innspill på de største utfordringene (mai 2019)
- Politisk dialogmøte med Samferdselsministeren om de største utfordringene (mai 2019)
- Sak i fellesnemnda – høring på ekspertutvalgets teknologirapport (august 2019)

Hva er fylkeskommunene invitert til

- I første seksårsperiode (2022-2027) ber departementet fortsatt om prioriteringer for konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå.
- For de siste seks årene i planperioden (2028-2033) ønsker Samferdselsdepartementet ikke innspill om konkrete prosjekter og tiltak. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor konkrete utbyggingsprosjekter.

Involvering av kommuner/kommuneregioner og organisasjoner

- Gjennomført dialogmøte 3.desember 2019
- Invitasjon til kommuner/regioner og organisasjoner til å komme med skriftlige innspill innen 2.mars 2020
- Gjennom KS ble Sd oppfordret til å utsette fristen for prioriteringer slik at kommunene fikk bedre tid (dette ble ikke imøtekommet)

Involvering av kommuner/kommuneregioner og organisasjoner

- Gjennomført dialogmøte 3.desember 2019
- Invitasjon til kommuner/regioner og organisasjoner til å komme med skriftlige innspill innen 2.mars 2020
- Gjennom KS ble Sd oppfordret til å utsette fristen for prioriteringer slik at kommunene fikk bedre tid (dette ble ikke imøtekommet)



Politisk behandling i Viken fylkeskommune

- 2. mars - Frist for kommunene å sende innspill til Viken
- (17. mars – frist for transportetatene til å komme med sine prioriteringer til Sd)
- 2. april - Behandling i fylkesrådet
- 15. april – Infomøte
- 29. april - Behandling i komité for samferdsel i Viken
- 14. mai - Innspill fra Viken leveres Samferdselsdepartementet, med forbehold om vedtak i fylkestinget
- 20. mai - Endelig behandling i Viken fylkesting
- Mai/juni 2020 - Dialog mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene

Fylkesrådets behandling

- Fylkesrådet behandlet saken 2. april og avga innstilling til fylkestinget.
- 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 m.m.)

Overordnet utgangspunkt i fylkesrådets innstilling

- Investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljø, økonomi og sosial utvikling blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål og Parisavtalen.
- Byområdene i Viken står overfor fortsatt kraftig befolkningsvekst. Mobilitetsstrategier må bygges på å redusere transportbehovet
- Parallelt må transportmidlene gjøres fossilfrie og person- og godstransport overføres til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer.
- Fylkesrådet er generelt opptatt av trafikksikkerhet og vedlikehold på vei, samt tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Vil derfor flytte investeringsmidlene fra kapasitetsøkende veiutbygginger til disse formålene.

Klimagass og befolkningsvekst i byområdene

Reduksjon av klimagass, reduksjon av biltrafikk



Miljøvennlig og effektiv trafikkvekst



Kapasitet på jernbane



Vekst og finansiering av kollektivtransport



Fremkommelighet



Spredt bebyggelse og utvikling av knutepunkt



Trafikksikkerhet

- Nullvisjonen må fortsatt legges til grunn for arbeidet med trafikksikkerhet. Viktig at Regjeringen har et høyt ambisjonsnivå og at det fastsettes ambisiøse etappemål.
- Anbefaler økt bruk av automatisk trafikkontroll som har meget god effekt til lav kostnad. Skeptisk til høyere fartsgrenser som vil øke ulykkene.
- Ber om at det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei (særlig skolevei).
- Reduksjon av etterslepet på fylkesveiene er et godt trafikksikkerhetstiltak som også skaper konkurransekraft for næringslivet og muliggjør bosetting og næringsutvikling i hele fylket.

Trafikksikkerhet – særlig for myke trafikanter

Trafikksikkerhet langs skolevei



Trafikksikker ferdsel for sykkel og gange



Jernbane

- Jernbanen må utvikles for å redusere klimagassutslippene, håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig opp mot privatbilisme.
- Øke jernbanetilbudet både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. Gjennomføre InterCity-satsingen så raskt som mulig.
- Samarbeide med Sverige om raskere forbindelser til Stockholm og særlig Gøteborg/København.
- Prioritere kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold i påvente av de store jernbaneprosjektene.
- Legge til rette for overføring av godstransport fra vei til bane.
- Fylkesrådet mener at prioriteringene for jernbane i Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres.

Vei

- Prioritere programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprojekter (både riksveier og fylkesveier).
- For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer.
- Siste del av planperioden: prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic.
- Fylkesrådet ønsker ikke endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029.

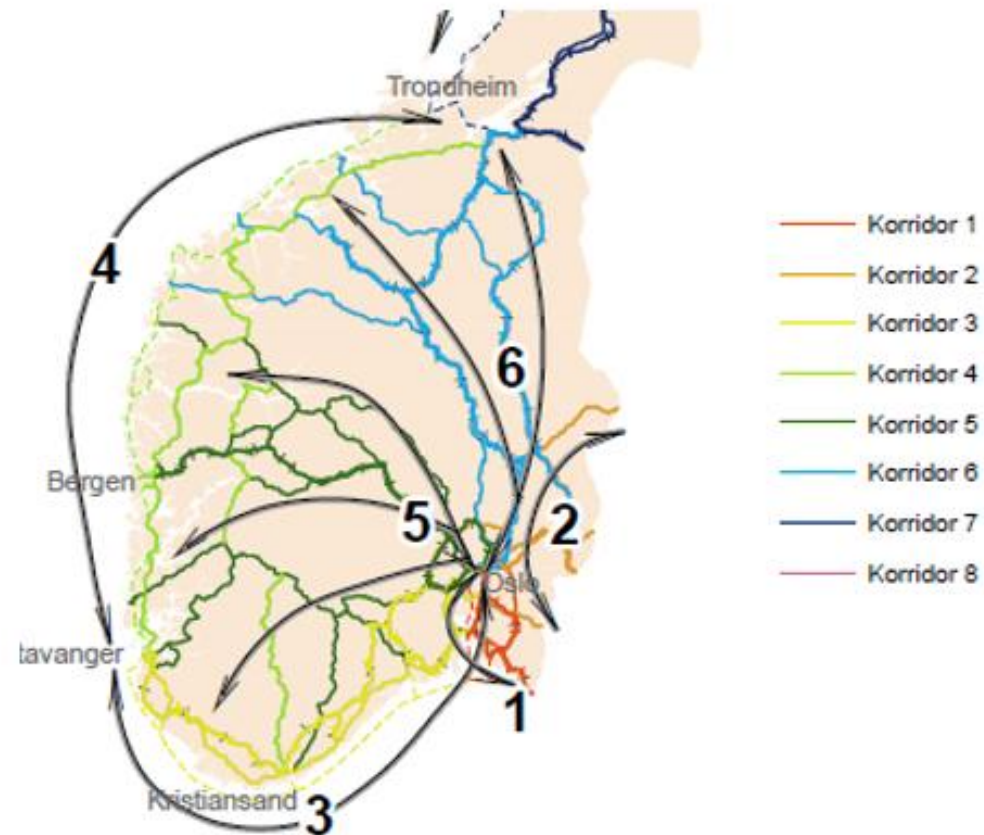
Vedlikehold



Overordnet transportsystem

- Mot neste revisjon av NTP foreslår fylkesrådet at både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet blir utredet og analysert samlet. Til nå er riksveiene blitt analysert korridorvis og i liten grad som et samlet system.
- Oslofjorden bør sees på som en mulig transportåre og vurderes i en slik utredning.
- Planene om en tredje rullebane på Gardermoen bør skrinlegges.

Viken og NTP's transportkorridorer



Byområdene

- Ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene i landet må styrkes og videreutvikles.
- Det er lokale vurderinger som bør legges til grunn for bomtakstsystemene i bypakkene.
- Regjeringens krav om egenandel på 20 pst. for fylkeskommunale/kommunale prosjekter i bypakkene må utgå.
- Forutsatt at det ikke går på bekostning av de ni største byområdene, må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder.

Kollektivtiltak/distrikt

- Invitere staten til å delta i arbeidet med å utrede bygdemiljøpakker.
- Miljøvennlig transport og god mobilitet også i områder uten byvekstavtaler.
- Generelt store utfordringer ved finansiering av nødvendige kollektivtiltak innenfor fylkeskommunens ansvar. Statens bidrag må derfor økes.

Ny teknologi

- I NTP må det settes av midler til å utvikle informasjonsteknologi og betalingsløsninger på tvers av ulike transportformer.
- En nasjonal oppgave å sikre felles nasjonal infrastruktur med utveksling av data, felles standarder og åpne grensesnitt.
- Fylkesrådet mener at økt bruk av ny teknologi og smart infrastruktur kan investeringene i infrastruktur og materiell reduseres betydelig., særlig der det er kapasitetsproblemer.
- Ny teknologi må sikre sosial bærekraft der alle får tilgang til transport. Differensierte løsninger for byområder og distrikter.

Kostnadsreduksjoner og redusert planleggingstid

- Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunene om forslag til hvordan de kan bidra til kostnadsreduksjoner i utbyggingsprosjekter og kortere planleggingstid.
- Fylkesrådet mener at ulike statlige myndigheter bør samordne seg i betydelig større grad enn i dag.
- God samordning ved planlegging og utbygging av samferdselsprosjekter er avgjørende for tidsbruk, kostnader og for å finne gode løsninger. Ulike forvaltningsnivåer bør samordnes ved avtalebasert tilnærming.
- Statlige myndigheter/utbyggere er pålagt å følge regionale planer i tråd med plan- og bygningsloven.

Sjøtransport/kyst

- Fylkesrådet mener at de kystinvesteringene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres.
- Videreutvikling med større satsing på å legge til rette for utslippsfrie løsninger.
- Marine økosystemer må hensyntas.

Forutsigbarhet/prosess

- Fylkesrådet mener at i det videre arbeidet med NTP er det viktig med stor forutsigbarhet slik at fylkeskommunene kan gjennomføre gode prosesser bl.a. overfor kommunene.
- Samferdselsdepartementet har nå sendt transportvirksomhetenes svar på alle de 9 utredningsoppdragene på høring med frist 1. juli 2020.