



RÅDSOMRÅDE SAMFERDSEL

Handlingsprogram samferdsel 2022 – 2025

VIKEN FYLKESKOMMUNE

VIKEN, 24. FEBRUAR 2022



Tittel: Handlingsprogram samferdsel 2022 - 2025

Type dokument: Handlingsprogram

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Forfatter: Elin Nilssen Strand

Første gang opprettet: 30.06.2021

Sist oppdatert/versjoner: 24.02.2022

Vedtatt av: Fylkestinget

Dato vedtatt: 24.02.2022

Saksnummer: [nnnn/nn]

ISBN nr: [nnn-n-nn-nnnnnn-n]

Fotograf forside: Ove Tøpfer, FMVfoto

Se mer på [HP-Samferdsel \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

viken.no

Innhold

Sammendrag.....	5
Fylkestingets vedtak den 24.02.2022	9
Del 1.....	15
1 Innledning.....	15
1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel	15
1.2 Grensesnitt og rullering.....	16
1.3 Organisering og medvirkning.....	16
2 Overordnede føringer.....	18
2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi	18
2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033	19
3 Mål og satsingsområder	20
3.1 Samfunns mål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033	20
3.2 Delmål.....	20
3.3 Satsingsområder	22
3.4 Sammenheng mellom innsatsområder	23
4 Framtidsbilder for 2033.....	25
4.1 Hva er de største usikkerhetene?.....	25
4.2 Fire framtidbilder for Viken i 2033.....	27
4.3 Vikens ambisjonsnivå.....	29
5 Et helhetlig mobilitetstilbud	30
5.1 Helhetlig virkemiddelbruk	30
5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet.....	32
5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.....	33
5.4 Gående, syklende og kollektivtransport.....	37
5.5 Trafikksikkerhet	38
6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	41
6.1 Drift- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet.....	41
6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei.....	41
6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei	43
6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep	45



6.5	Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser	49
7	Drift av kollektivtransport.....	50
7.1	Tilpasninger etter koronapandemien	51
7.2	Kollektivtrafikken inn i en ny tid	52
7.3	Organisering av kollektivtransporten	52
7.4	Pris og betaling	53
7.5	Bussanlegg og sjåførfasiliteter	54
7.6	Utslippsfri kollektivtrafikk.....	55
7.7	Skoleskyss	56
7.8	Tilrettelagt transport (TT-ordningen)	57
7.9	Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport	57
7.10	Transport på vannveiene	57
8	Øvrige driftsoppgaver	59
8.1	Forvaltning.....	59
8.2	FOU, utredning og samarbeider	59
8.3	Tilskudd til bredbåndsutbygging.....	60
9	Investeringer på fylkesveinettet	62
9.1	Måloppnåelse	62
9.2	Prioriteringsmetode.....	62
9.3	Bindinger.....	63
9.4	Porteføljestyling	63
9.5	Tiltakstyper	64
9.6	Retningslinjer og krav til forskuttering	66
9.7	Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere.....	67
9.8	Bruk av bompenger for å finansiere enkeltprosjekter	67
9.9	Bypakker/byvekstvtaler	69
9.10	Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak.....	70
Del 2:	Prioriteringer i handlingsprogramperioden	71
10	Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	71
10.1	Økonomisk handlingsrom.....	71
10.2	Forutsetninger for gjennomføring.....	71

11 Drift av kollektivtransport.....	72
11.1 Økonomisk handlingsrom.....	72
11.2 Forutsetninger for gjennomføring og prioriterte utredninger i perioden.....	72
12 Øvrige driftsoppgaver.....	73
12.1 Strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid.....	73
12.2 Forskning, pilotering og medlemskap.....	73
12.3 Strategiske og overordnede planarbeid.....	74
13 Investering fylkesvei.....	75
13.1 Økonomiske rammer.....	75
13.2 Bypakker og byvekstavtaler.....	76
13.3 Innhold i prosjektlister.....	77
13.4 Planleggingsportefølje.....	77
13.5 Utbyggingsportefølje.....	78
13.6 Forutsetninger for gjennomføring.....	88
14 Vedlegg.....	89
14.1 Marginalliste.....	89
14.2 Planleggingsportefølje.....	90
14.3 Oversikt, driftskontrakter.....	93

Sammendrag

Handlingsprogram for samferdsel er et styrings- og prioriteringsdokument for Viken fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Dokumentet er inndelt i to deler, der del 1 angir føringer for hele handlingsprogramperioden. Del 2 inneholder detaljerte prioriteringer innen drift og investering, og selv om disse føringene også skal skape forutsigbarhet, vil denne delen være mer fleksibel og gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra økonomiske rammer og utvikling innen det enkelte prosjekt. Økonomiske rammer i Økonomiplan 2022-2025 ligger til grunn for prioriteringene i handlingsprogrammet, men endelige økonomiske rammer fastsettes gjennom den årlige behandlingen av årsbudsjett og økonomiplan.

Overordnede føringer

Kapittel 2 og 3 beskriver overordnede føringer og hvordan disse leder fram til mål og satsingsområder innen samferdsel. FN's bærekraftsmål og regional planstrategi 2021-2024 med fem utviklingsmål og seks innsatsområder, ligger til grunn for hele Viken fylkeskommunes virksomhet. På samferdselsområdet er dette fulgt opp gjennom Samferdselsstrategi 2022-2033 og et målhierarki som inngår i handlingsprogrammet. Grunnleggende er at innbyggere og næringsliv skal få dekket sitt mobilitetsbehov på en enkel og brukervennlig måte, samtidig som negative virkninger for enkeltpersoner og samfunn reduseres.

Delmålene som handlingsprogrammet skal bidra til å oppfylle, gjelder for samferdselsstrategiperioden på 12 år. Delmålene er:

- 1) Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet
- 2) Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle
- 3) Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger
- 4) Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser
- 5) Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform
- 6) Reisenettet er sømløst og universelt utformet
- 7) Mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål

Handlingsprogrammet peker ut fire satsingsområder. Gjennom disse satsingsområdene vil fylkeskommunen bruke sine samlede virkemidler på en kraftfull og forutsigbar måte, noe som vil gi best samlet måloppnåelse innenfor handlingsprogramperioden. Følgende satsingsområder vil være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer:

- Innhenting av vedlikeholdsetterslep
- Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur
- Sømløs og brukertilpasset mobilitet
- Gående, syklende og kollektivtransport

Disse satsingsområdene kommer i tillegg til gjennomgående temaer som skal kjennetegne all aktivitet: Nullvisjonen for drepte og hardt skadde, nullvekst i personbiltrafikken i byområdene og universell utforming.

Helhetlig virkemiddelbruk og helhetlig mobilitetstilbud

Både økonomiske rammer og graden av helhetlig virkemiddelbruk har stor betydning for graden av måloppnåelse på samferdselsområdet. Fylkeskommunen har gjennomført en analyse med bruk av forenklet scenariometodikk som tydeliggjør behovet for å se regulerende, økonomiske, informative og

utviklende virkemidler i sammenheng. Handlingsprogrammet beskriver disse funnene i kapittel 4. Kapittel 5 omtaler oppfølging i form av en helhetlig tilnærming til mobilitet og virkemidler.

Bærekraftig samferdsel betinger at ulike aktører går sammen for å utløse potensialet innen de ulike mobilitetsformene. Dette innebærer blant annet å legge til rette for digital mobilitet og utbygging av framtidrettet bredbåndskapasitet i hele Viken. Økt digital mobilitet kan blant annet bidra til omstilling i næringslivet og redusert behov for veitransport. Økt bruk av hjemmekontor og digitale møter er eksempler på dette.

Ved siden av å unngå unødig transport, har Viken fylkeskommune mål om å påvirke transportmiddelvalg i retning av alternativer som er mer klima- og miljøvennlige og som tar mindre areal. I byområder og tettsteder er det stort potensial for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt, og motorisert transport kan bruke mer miljøvennlig drivstoff. Eksisterende infrastruktur kan benyttes mer effektivt, herunder også vannveiene som transportåre. Det legges vekt på å sette inn rett innsats på rett sted, blant annet gjennom samarbeid om bypakker og bygdemiljøpakker. Selv om mobilitetstilbudet er avhengig av mange offentlige og private aktører, skal innbyggere oppleve tilbudet som sømløst og brukertilpasset. Organisering av kollektivtransporten og kvalitetsforbedring av knutepunkt og byttepunkt blir derfor viktig i handlingsprogramperioden.

Helhetlig og koordinert planlegging blir viktig for å nå målene, der staten, fylkeskommunen og kommunene går sammen om planlegging, lokalisering og utforming. Samarbeid med kommunene blir viktig også innen trafiksikkerhet og tilrettelegging for gående og syklende. Samtidig er det slik at mange av framtidens løsninger ennå ikke finnes, og fylkeskommunen vil delta aktivt i pilotering og forsknings- og utviklingsprosjekter for å utvikle og ta i bruk ny teknologi og nye løsninger.

Bruk av virkemidler over driftsbudsjettet

Mange av virkemidlene på samferdselsområdet er knyttet til fylkeskommunens driftsbudsjett. Dette handler om bruk av fylkeskommunens kompetanse og deltagelse i prosjekter og samarbeid, samt årlig drift av fylkesveier og kollektivtilbud. Kapittel 6, 7 og 8 omhandler Viken fylkeskommunes samferdselsoppgaver innen drift.

Drift- og vedlikehold skal sikre at fylkesveinettet blir ivaretatt på en god måte for ulike mobilitetsgrupper. Drift omhandler den daglige innsatsen og aktiviteten som er nødvendig for å sikre at veiene er farbare og trygge. Vedlikehold er innsatsen for å opprettholde eller gjenskape den standarden en vei er bygd for. Å innhente vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er en særlig prioritert oppgave i handlingsprogramperioden. Den langsiktige målsettingen som strekker seg utover 2025 er at alle fylkesveiene skal ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk og ikke ha telerestriksjoner. Andre prioriterte oppgaver i handlingsprogramperioden handler om å utarbeide og iverksette ny driftsstrategi og vedlikeholdsstrategi, overta eierskap til kommunalt veilys langs fylkesvei og dele inn veinettet i funksjonsklasser.

En betydelig andel av driftsbudsjettet går årlig til det fylkeskommunale kollektivtilbudet. Dette omfatter det ordinære kollektivtilbudet, skoleskyss, samt forvaltning av drosjeløyver og TT-transport. I tillegg kommer midler fra billettinntekter, bompenger, belønningsmidler og statlige tilskudd. Ruter AS, Brakar AS og Østfold Kollektivtrafikk som står for gjennomføring av det ordinære kollektivtilbudet for fylkeskommunen, må drifte innenfor samme tilskuddsnivå som foregående fireårsperiode gjennom handlingsprogramperioden, men med stor usikkerhet knyttet til etterspørsel og andre inntekter, særlig etter stor passasjenedgang under korona-tiden. Samtidig er mobilitetstilbudet i endring med nye mikromobilitets- og delingsalternativer og nye forretningsmodeller. Dette gir potensial for å møte mobilitetsbehovet på mer brukertilpasset måte, noe som også kan være mer areal- og kostnadseffektivt. Fylkeskommunen vil benytte handlingsprogramperioden til å tilpasse seg og ta del i disse endringene, parallelt med å vurdere framtidig

organisering og takststruktur. Viken fylkeskommune har som prioritert mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Viken og statlig jernbanetilbud. Bedre sjåførfasiliteter, omlegging til fossilfri transport og økt bruk av vannveiene blir prioriterte oppgaver. Fylkeskommunen skal ivareta tilbudet til personer med få mobilitetsalternativer gjennom universell utforming av hele reisekjeder, transporttjenesten for funksjonshemmede og ulike fleksible transportordninger/bestillingsløsninger. Drosjer sees også som en del av kollektivtilbudet.

Øvrige driftsoppgaver handler om bruk av fagkompetanse, samarbeid, deltagelse i prosjekter og bruk av tilskuddsordninger. Fylkeskommunens arbeid for å ivareta regionale hensyn i den kommunale planleggingen, er av stor betydning for å nå et bærekraftig mobilitetstilbud. Gjennom fylkeskommunens samarbeid med andre aktører, kan flere virkemidler sees i sammenheng og benyttes på en kraftfull måte, både innen utvikling og testing av ny teknologi, trafiksikkerhet og endrede reisevaner. Tilskudd til bredbåndsutbygging er viktig for å utnytte potensialet innen digital mobilitet, forenkle hverdagen for innbyggere og næringsliv og redusere transportbehovet.

Føringer for utbyggingsporteføljen

Investering i infrastruktur innebærer å bygge noe nytt eller å oppgradere eksisterende infrastruktur til en høyere standard enn det den opprinnelig var bygd for. Hovedvekten av tiltak i handlingsprogrammet er ulike former for oppgradering. Det vil i liten grad være rom for bygging av nye anlegg. I kapittel 9, det siste kapitlet i del 1, beskrives metodikk og rammer innenfor investeringer på samferdselsområdet. Planleggings- og utbyggingsprosjekter som skal finansieres over investeringsbudsjettet, er vurdert ut fra en prioriteringsmetodikk for å bidra til høyest mulig måloppnåelse. Dette skal gi forutsigbarhet og gjennomsiktighet i prioriteringen av investeringsressurser. Delmål og satsinger, prosjektets modenhet, kostnader, samt en balansert fordeling av prosjekter i Viken utgjør en sentral del av prioriteringsgrunnlaget i handlingsprogrammet. Siden planlegging av infrastrukturprosjekter er tidkrevende, vil utbyggingsporteføljen i stor grad springe ut av prioriteringer i de tidligere fylkeskommunene, blant annet gjennom bundne prosjekter, men gradvis vil planleggings- og utbyggingsprosjekter i Viken fylkeskommune gjenspeile nye regionalpolitiske mål og prioriteringer. Styring av investeringsprosjektene vil skje på porteføljenivå innenfor ulike tiltakstyper.

Fylkeskommunen finansierer som hovedregel investeringsprosjektene med fylkeskommunale midler. I tillegg kommer bompenger, midler fra bypakker og byvekstavtaler og alternativ finansiering av gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Framtidige prosjekter kan også framskyndes gjennom kommunal forskuttering.

Handlingsrom og prioriteringer

Handlingsprogrammets del 2 inneholder konkrete prioriteringer for handlingsprogramperioden. Prioriteringene i handlingsprogrammet skjer innenfor rammene fastsatt i de årlige budsjett- og økonomiplanprosessene.

Innen drift av fylkesvei vil Viken fylkeskommune prioritere bærekraftige og klimavennlige løsninger. Dette kan ha økonomiske konsekvenser som må vurderes i sammenheng med øvrige prioriteringer. Innen drift av kollektivtilbudet legger fylkeskommunen til grunn en videreføring av dagens tilskuddsnivå, supplert med belønningsmidler og annen ekstern finansiering. Reduserte billettinntekter og ønsker om økt kvalitet kan gi behov for omprioriteringer både gjennom justering av tilbud og billettpriser, samt eventuell utsettelse av satsinger og klima- og miljøtiltak. For øvrig prioriterer fylkeskommunen strategisk og holdningsskapende mobilitetsarbeid, forskning, pilotering, samarbeid og utredning.

I handlingsprogramperioden vil Viken fylkeskommune legge til rette for pakker og avtaler som kutter utslipp, gir bedre luft, kutter i antall biler i bysentrum og styrker kollektiv- og sykkeltilbudet. Byvekstavtale er inngått for Oslopakke 3, og fylkeskommunen har som ambisjon å oppnå det samme for Nedre Glomma

og Buskerudbyen i handlingsprogramperioden. Fylkeskommunen vil sette av midler til fylkeskommunale egenandeler i alle de tre byområdene.

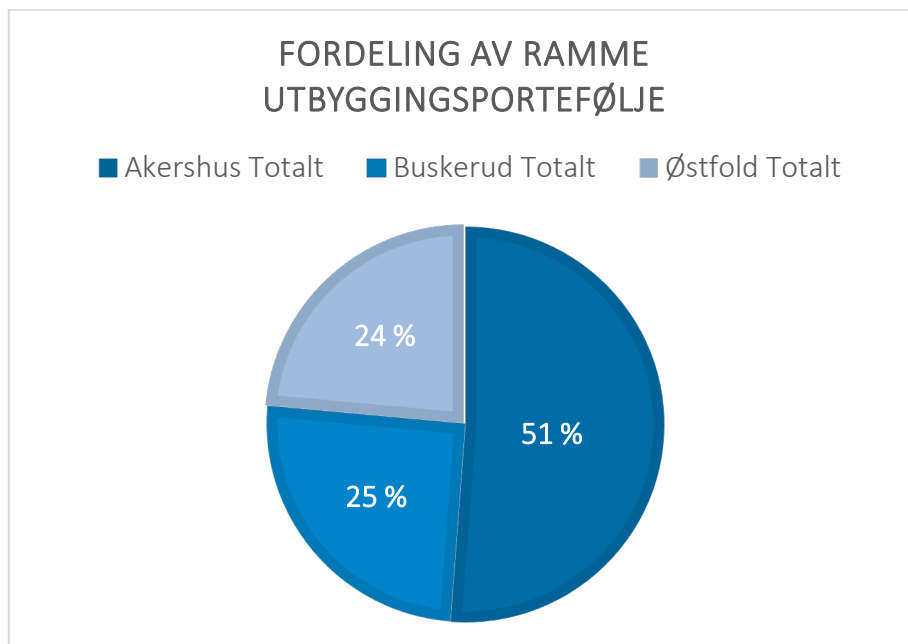
Innen investeringer prioriteres midler til planlegging og utbygging av prosjekter innenfor de ulike tiltakstypene. Følgende overordnede prinsipper er lagt til grunn i prioriteringer til utbyggingsporteføljen for handlingsprogramperioden:

- God samlet måloppnåelse
- Sikre god gjennomføringsevne for Viken fylkeskommune ved å prioritere prosjekter som snart er klare for utbygging
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid
- Ivareta fylkeskommunens ansvarsområder innenfor trafiksikkerhet, gående, syklende og kollektivtransport
- Opprettholde framkommeligheten og utbedre flaskehals (bruer) på veier med regional funksjon og strekninger med høy trafikk
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien

Det har vært vektlagt å sikre tilstrekkelig antall prosjekter til kommunene i Oslopakke 3-samarbeidet, og Buskerudbyområdet samt Bypakke Nedre Glomma området.

Resultatet av prioriteringene er at forfallsinnhenting og tilrettelegging for gående og syklende er prioritert særskilt i handlingsprogramperioden. Ved siden av prioritering av konkrete plan- og utbyggingsprosjekter, er det satt av midler til samleposter innen planlegging, forfallsinnhenting og mindre utbedringer, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak og kollektivtiltak.

Viken fylkeskommune ble opprettet 1.1.2020. I Vikens første handlingsprogram for samferdsel har det vært viktig å videreføre fordeling av utbyggingsporteføljen på tilsvarende nivå som de tidligere fylkeskommunene kom inn i Viken fylkeskommune med. Dette sikrer aktivitet og forutsigbarhet i samhandling med vikensamfunnet.



Fordeling av ramme utbyggingsportefølje per tidligere fylke

Fylkestingets vedtak den 24.02.2022

Sak: PS 4/2022 Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

1. Handlingsprogram for samferdsel 2022 – 2025 vedtas med følgende endringer i fylkesrådets fremlagte forslag:

	Endringer
A	<p>1. Hva er handlingsprogram for samferdsel, avsnittet “Viken modellen” <u>Siste setning endres til:</u> Fylkeskommunens oppfølging av kravene vil skje blant annet gjennom samarbeid med Skatteetaten, ta i bruk LO-koordinatorer, vektlegging av deltagelse i kvalitetsprogrammer for seriøsitet i arbeidslivet som eksempelvis “Fair Transport” ved anskaffelser, styrke intern oppfølging og bruk av systemer for digital oppfølging.</p>
B	<p>5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet, <u>Tillegg i innledning, andre avsnitt:</u> Viken fylkeskommune vil utarbeide en oversikt over strekninger og kommuner som mangler nødvendig ladeinfrastruktur. Oversikten vil danne grunnlag for prioritering av tiltak.</p>
C	<p>5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur, avsnitt «Miljø- og klimatilpasninger» <u>Nytt kulepunkt:</u> Bruke lokale stein- og grusmasser ved bygging og vedlikehold av veier der det er hensiktsmessig.</p>
D	<p>5.4 Gående, syklende og kollektivtransport, s. 30 første avsnitt etter bilde. <u>Første avsnitt etter bildet erstattes av følgende tre avsnitt:</u> Satsing på et helhetlig sykkelnett bør innebære å tilrettelegge for et mest mulig sammenhengende sykkelnett i og rundt viktige målepunkt, trygge skoleveier, tilrettelegge for sykkelparkeringer ved kollektivknutepunkt, skilting og oppmerking av sykkelfelt. Omdisponering av eksisterende veiareal for å gi mer plass til sykkel skal gjennomføres på utvalgte strekninger langs fylkesveinettet der det er hensiktsmessig. Etablering/opprusting av snarveier skal vurderes der dette er hensiktsmessig, både for å redusere kostnader og samlet reisetid, og for å utnytte eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte. Det må i ulike prosjekter vurderes om bygging av gang- og sykkelvei kan gjøres rimeligere og mer effektivt, og etter mer forenklede standarder enn Statens Vegvesens veinorm. Ved bygging av nye fylkesveier hvor det er et uttalt behov for sykkelvei, men arealene ikke er tilstrekkelige, skal man vurdere å bygge egne felt med rød-asfalt og sykkelvei sammen med bilveien.</p>
E	<p>5.5 Trafikksikkerhet, s. 32 andre avsnitt, fjerde setning <u>S. 32 andre avsnitt, fjerde setning erstattes med:</u> Vikens trafikksikkerhetsutvalg ledes i 2021 av fylkesråd for samferdsel, og består av medlemmer fra Statens vegvesen, Politiet, UP, Trygg Trafikk og kommuneregionene (regionrådslederne). Fra 2023 vil trafikksikkerhetsutvalget ledes av fylkesråd for samferdsel, og bestå av to medlemmer fra komite for samferdsel, medlemmer fra Statens vegvesen, Politiet, UP, Trygg Trafikk, Fylkeslegen og kommuneregionene (regionrådslederne). Endringen vil føre til at samferdselskomiteen skal kunne ta en mer aktiv rolle i trafikksikkerhetsutvalget.</p>
F	<p>6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei, undertittel “Økt bruk av piloter og forsøksordninger” <u>Tilføyelse i andre avsnitt:</u> Viken fylkeskommune skal bruke eierskap i samferdselsinfrastruktur,</p>

	eierskap i kollektivselskaper, anskaffelsesmakt og rollen som regional utviklingsaktør til å samle og bygge opp om regionens verdiskapingspotensial innen samferdselsteknologi.
G	<p>6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei (innhold i ny driftsstrategi – tiltaksliste)</p> <p><u>Tredje kulepunkt endres til:</u> Stille strengere krav til at hovedentreprenør (HE) skal gjennomføre spesifikke deler av kontraktsarbeidene i egenregi. Kravet i dagens kontrakter er at entreprenørens egne ansatte skal utføre minst 25 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet, samt at den administrative ledelsen skal være ansatt av HE. Viken fylkeskommune skal i nye kontrakter legge til grunn krav om at minst 40 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet skal utføres av HE. I kontrakten skal fremgå konkret hvilke deler det stilles krav til at HE utfører med egne ressurser. Kontraktskriterier som bygger opp om et seriøst arbeidsliv og “Viken-modellen” skal innarbeides.</p>
H	<p>6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei (innhold i ny driftsstrategi – tiltaksliste)</p> <p><u>Nytt kulepunkt:</u> Kontraktskriterier som bygger opp om et seriøst arbeidsliv og “Viken-modellen” legges til grunn for alle driftskontrakter. Oversikt over driftskontrakter med kontaktdata til HE og jevnlig oppdatert oversikt over HEs underleverandører i kontrakten skal være tilgjengelig på fylkeskommunens nettside.</p>
I	<p>6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei (innhold i ny driftsstrategi – tiltaksliste)</p> <p><u>Nytt kulepunkt:</u> Viken Fylkeskommune vil arbeide for å sikre vinterregularitet med godt vintervedlikehold på fylkesveiene. Dette er spesielt viktig over fylkets fjelloverganger og for å bedre trafiksikkerheten for kjørende, gående og syklende i vinterhalvåret.</p>
J	<p>6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep.</p> <p><u>S. 40 i handlingsprogrammet: Kulepunkt «innspill fra brukere - NLF, tømmernæring, kollektivtrafikk» tilføyes:</u> «syklister og gående»</p>
K	<p>6.5 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser</p> <p><u>Nytt avsnitt:</u> Basert på klassifiseringen av eksisterende veinett skal det igangsettes en prosess med full gjennomgang av veinettet for å få en enhetlig praksis når det gjelder forholdet mellom hva som skal være kommunal vei, fylkeskommunal vei og statlig vei i Viken.</p>
L	<p>7. Drift av kollektivtransport</p> <p><u>Andre avsnitt endres til:</u> Viken fylkeskommune bruker i dag det heleide selskapet Brakar AS, det deleide selskapet Ruter AS (Oslo 60% Viken 40%) samt Østfold kollektivtrafikk (som er en del av fylkeskommunens ordinære organisasjon) til å organisere fylkeskommunens kollektivtransport. Selskapene eier i hovedsak ikke transportmidlene selv, men inngår kontrakter med ulike operatører. Ved siden av tradisjonelle bussruter, omfatter tilbudet også båtruter, t-bane og ulike former for bestillingsruter.</p>
M	<p>7. Drift av kollektivtransport</p> <p><u>Siste avsnitt endres til:</u> Viken fylkeskommune vil tilrettelegge for at Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk får i oppdrag å planlegge og utforme kollektivtilbud og mobilitet for sine områder innenfor forutsigbare tilskuddsrammer med utgangspunkt i fylkeskommunens tilskudd og kjøp av skoleskysstjenester i foregående fireårsperiode. Det forutsettes at justeringer i kollektivtilbudet som følge av eventuelle endringer i tilskuddsnivå, etterspørsel og billettinntekter gjennomføres med</p>



	nødvendig politisk forankring. Fylkestinget holdes informert om justeringer i kollektivtilbudet gjennom fylkesrådets tertialrapporter og eventuelt i egne saker der fylkesrådet finner dette nødvendig eller hensiktsmessig
N	7.3 Organisering av kollektivtransporten <u>Tillegg, nytt avsnitt, settes inn før eksisterende tekst:</u> Fylkestinget forutsetter at igangsatte prosesser for endret organisering av kollektivtransporten i Viken og Oslo ender opp i en modell som gir tydelige rammer for fylkeskommunens eierskap, eierstyringsmekanismer, bestillingsprosesser og endringsprosesser for kollektivtransporten slik at fylkestingets prioriteringer innenfor kollektivtransporten kan iverksettes på en ubyråkratisk og kostnadseffektiv måte.
O	7.4 Pris og betaling <u>Nytt avsnitt, settes inn etter eksisterende tekst:</u> Viken fylkeskommune skal være en pådriver for økt statlig tilskudd til kollektivtrafikken slik at kollektivtrafikken kan håndtere større andel av transportbehovet og med det redusere behovet for statlige veiinvesteringer.
P	7.5 Bussanlegg og sjåførfasiliteter <u>Tillegg, nytt siste avsnitt etter eksisterende tekst:</u> Det forutsettes at det er tilrettelagt nødvendige sjåførfasiliteter for alle kollektivruter som opereres av eller for Viken fylkeskommune.
Q	7.6 Utslippsfri kollektivtrafikk <u>Tillegg, nytt avsnitt settes inn foran siste avsnitt i eksisterende tekst:</u> Viken fylkeskommune skal stille strenge krav til kollektivselskaperes kontraktsoppfølging og kontraktsforutsetninger knyttet til redusert klimagassutslipp fra buss. All ruteproduksjon med buss på vegne av Viken fylkeskommune, også i løpende kontrakter, skal så langt som praktisk mulig skje med bruk av den energibæreren som gir lavest mulig klimagassutslipp fra det kontraktsfestede bussmateriellet.
R	7.7 Skoleskyss <u>Tillegg:</u> Fylkestinget har gjennom forskrift for skoleskyss for elever i grunnskolen og forskrift for skoleskyss for elever i videregående skole fastsatt rammene for skoleskyss i Viken gjeldende fra skoleåret 2022/2023. Fakta om skoleskyss, forskrifter mv. kan leses her: https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/skoleskyss/
S	7.7 Skoleskyss <u>Tillegg, nytt avsnitt i tekst under 7.7:</u> Skoleskyss: Viken Fylkeskommune skal i handlingsprogramperioden ha vurdert løsninger for hvordan man kan benytte eksisterende tilbud, for eksempel drosjer, som supplement til kollektivtilbudet i områder hvor skoleskyss er det eneste reelle kollektivtilbudet. Dette gjelder spesielt i skoleferiene.
T	7.8 Tilrettelagt Transport <u>Tillegg, nytt siste avsnitt:</u> Målet for kollektivtransporten er at den skal være så universelt utformet at alle ruter skal være mulig for alle innbyggere i viken. Alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid, både gjennom de løsninger vi har i dag og de løsninger teknologien gir oss i fremtiden. Viken fylkeskommune skal være et foregangsfylke når det gjelder tilrettelagt transport og universell utforming, samt bygge ned de mobilitetsbarrierer vi finner i samfunnet. Det er i dag fortsatt barrierer i kollektivtrafikken i fylket og det er da viktig at vi har en god og forutsigbar TT-ordning som er tilpasset den enkelte brukers behov.

U	<p>7.10 Transport på vannveiene <u>Tillegg, nytt første avsnitt:</u> Økt bruk av vannveiene blir viktig for å nå Viken fylkeskommunes mål om utslippsfri kollektivtrafikk og en renere fjord. Med ny teknologi i rask utvikling, tilgang til betydelig støtte gjennom statens virkemiddelapparat og regjeringens varslede støtte til fylkeskommunens anskaffelse av utslippsfrie hurtigbåttjenester har Viken Fylkeskommune store muligheter til å sikre et godt og helhetlig, utslippsfritt hurtigbåttilbud på Oslofjorden i løpet av få år, og uten at merkostnader ved overgangen til nullutslippsteknologi begrenser utviklingen av kollektivtilbudet.</p> <p>Å bruke vannveiene for å avlaste veiene vil bidra til mindre kø, kork og kaos på eksisterende veinett og redusere presset på nye store statlige veiinvesteringer i områder med arealknapphet. Avlastning av de store hovedveiene langs Oslofjorden er en viktig målsetting for et styrket hurtigbåttilbud på fjorden.</p> <p>Viken fylkeskommune skal utfordre mekanismene i eksisterende lover, forskrifter og planverk og bidra til å endre disse slik at transport på vannveiene kan bli et viktigere redskap og et reelt alternativ til ensidige myndighetskrav til økt veikapasitet for utvikling av eksisterende og nye områder langs fjorden.</p>
V	<p>8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging <u>Tillegg, nytt punkt:</u> Kommunene i Viken er avhengig av gode digitale løsninger for å møte fremtidens tjenestebehov. Dette fordrer også at utbyggingen av digital infrastruktur er gjennomtenkt og god, både i tettbebygde og mer rurale strøk. Utbyggingen av 5G-nettet må sees i sammenheng med den mangeårige satsningen på bredbåndsutbygging som fylkene har ansvaret for. 9 av 10 bor i dag i områder med godt utbygd bredbånd, men samtidig bor 10 % av befolkningen i områder uten høyhastighetsnett.</p> <p>Viken Fylkeskommune skal være en aktiv pådriver overfor styresmaktene til å videreutvikle NKOM-ordningen, og til å sikre høyt statlig trykk på utbygging av 5G-nettet. Ordningen med NKOM-midler bør i større grad rettes inn mot utbygging av 5G-nettet, både der hvor utbyggingen av 5G ikke er kommersielt lønnsomt og spesielt der hvor det ikke er aktuelt å legge fibernet.</p>
W	<p>8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging <u>Tillegg, nytt punkt:</u> Når det bygges eller utbedres bil-, gang- og sykkelveier skal det legges trekkerør for fiber. Viken fylkeskommune skal sørge for at disse er tilgjengelig slik at man sikrer lik konkurranse og leveringssikkerhet.</p>
X	<p>9.8 Bruk av bompenger for å finansiere enkeltprosjekter: <u>Endre fra «kan» til «skal som hovedregel» i siste setning i kapittel 9.8 slik at ny setning blir: «Gang-, sykkel- og kollektivtiltak skal som hovedregel inngå i enkeltprosjekter på fylkesvei som finansieres med bompenger.» (s. 59)'</u></p>
Y	<p>9.9 Bypakker/byvekstavgifter. <u>Tilleggspunkt:</u> Viken fylkeskommune skal være pådriver for at ordningen med bypakker/byvekstavgifter kan utvides til å omfatte alle storbyområdene i Viken, og legge til rette for nye, liknende ordninger som sikrer at også mindre byer i Viken får løst lokale samferdselsutfordringer.</p>
Z	<p>9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak. <u>Nytt avsnitt:</u> Viken fylkeskommune skal stimulere til økt bruk av "enkle løsninger" for etablering av</p>

	nye gang og sykkelveier. Det forutsettes at minimum 20% av nye tiltak gjennomføres som “enkle løsninger”. Fylkesrådet rapporterer årlig omfanget av slike tiltak.
Æ	<p>13.5 Utbyggingsportefølje, Trafikksikkerhetstiltak</p> <p>Formuleringen “Flere steder i Viken går fylkesveien gjennom gårdstun. Viken fylkeskommune vil utarbeide en oversikt over disse punktene, som vil danne grunnlag for prioritering av tiltak.”</p> <p><u>Erstattes med:</u> Flere steder i Viken følger fylkesveien gamle traséer som er trafikkfarlige. Det er for eksempel fylkesveier som går gjennom gårdstun og fylkesveier med krappe, farlige kurver. Viken fylkeskommune vil utarbeide en oversikt over trafikkfarlige gårdstun, som vil danne grunnlag for prioritering av tiltak. Endring av veitrase skal alltid vurderes ved større utbedringer.</p>
Ø	<p>13.5 Utbyggingsportefølje, Trafikksikkerhetstiltak</p> <p><u>Nytt kulepunkt under – Aktuelle tiltak under samlepost kan være:</u></p> <p>Tiltak for myke trafikanter som fartshumper, krysningspunkter, hjertesonetiltak osv.</p>
Å	<p>15.2 Planleggingsportefølje</p> <p><u>Følgende tiltak innarbeides:</u></p> <p>Fellesplan for innfartsparkering og knutepunktparkeringer (BaneNor, kommunene, Viken osv.)</p>

2. Handlingsprogram for samferdsel 2022 – 2025 legges til grunn for prioritering av virkemidler i planperioden.
3. Økonomiske prioriteringer oppdateres årlig i tråd med gjennomføring av planleggings- og utbyggingsportefølje og rammene i Viken fylkeskommunes årsbudsjett og økonomiplan.
4. Fylkestinget ber om at fylkesrådet legger fram en sak med oversikt over elever som får skoleskyss på grunn av farlig skolevei og hvordan denne andelen kan reduseres ved målretta trafikksikkerhetstiltak.
5. Fylkestinget ber fylkesrådet forsere arbeidet for å få godkjent at fylkeskommunen kan overta skiltmyndigheten for fylkesveiene fra staten.
6. Fylkestinget viser til vedtatte verbalpunkt nr. 15 til budsjett 2022 for Viken, og ber fylkesrådet følge opp dette og legge fram en sak om potensialet for å omprioritere bruken av eksisterende vegbane med mer plass for gående og syklende og mindre for biler på fylkesveier i byområder og langs prioriterte sykkelruter.
7. Fylkestinget ber fylkesrådet invitere kommunene i Viken til å lage en oversikt over muligheter for og med konkrete forslag til opprusting av stier og grusveier som et supplement til utbygging av gang- og sykkelveier.
8. Fylkestingets føringer for rullering av handlingsprogram for samferdsel:
 - a. Før rullering av handlingsprogram for samferdsel skal det gjennomføres en faglig analyse av handlingsprogrammets klimakonsekvenser. Analysen må ta for seg handlingsprogrammet i sin helhet, ikke bare henvise til enkelttiltak.
 - b. Ved rullering av neste HP skal det synliggjøres hvordan Viken ligger an i forhold til målsetningen om at 80% av elever skal sykle eller gå til skolen. Det skal synliggjøres hvilke tiltak som er gjort, både av trafikksikkerhetstiltak og nye sykkel- og gangveier.
 - c. Økt andel kollektivreiser og redusert bilkjøring er hovedmål, og når handlingsprogrammet rulleres, skal det tydeliggjøres hvordan Viken ligger an til å nå disse målene. Det skal rapporteres på antall kollektivreiser, antall bompasseringer,

resultater fra reisevaneundersøkelser osv., i et oppsett med tydelige og sammenlignbare tall fra år til år.

- d. Før neste rullering skal det gjennomføres en evaluering av Vikens trafiksikkerhetsutvalg og valgt organisering.
9. Fylkestinget ber fylkesrådet lage en ti års-plan for trygging av skoleveier i hele Viken. Planen skal inneholde oversikt over status, planstatus, prioritering og mulig finansiering.
10. Fylkesrådet bes sikre at hurtigbåtene på Oslofjorden er utslippsfrie fra 2024 i tråd med tidligere vedtak.
11. Fylkesrådet bes gjøre en ny vurdering av prioriteringen av prosjekter på marginallista der gjennomføringa finansieres i spleiselag med kommuner, eksempelvis Fv 7514 Nøsteveien i Lier. Dette for å sikre godt samarbeid, forutsigbarhet og god framdrift, alternativt tilrettelegge for at kommunen kan forskuttere fylkeskommunens bidrag til prosjektet.
12. Fylkestinget får egen sak om overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei. Saken må fremlegges tidsmessig slik at overtagelse kan sees inn mot revidert budsjett første kvartal 2022 og budsjett 2023.
13. Fylkestinget ber fylkesrådet prioritere fremkommelighet for kollektivtrafikken i traseen Kjeller – Lillestrøm by og Oslo grense, og baneløsning på Nedre Romerike i forhandlinger om revideringen av Oslo pakke 3, slik at tiltak kan iverksettes snarest mulig. Dette skal skje i tett dialog med de berørte kommunene.

Del 1

1 Innledning

1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel

Viken fylkeskommune har ansvaret for fylkesveier, fylkeskommunalt kollektivtilbud, transporttjenesten for funksjonshemmede, bredbåndsutbygging i distriktene og utviklingsoppgaver innen transport.

Fylkeskommunen skal gjennom sine samferdselsoppgaver legge til rette for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov, noe som både omfatter transport av mennesker, gods og informasjon. Samferdselsløsningene skal ta hensyn til klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunn.

Handlingsprogram for samferdsel er et styrings- og prioriteringsdokument for Viken fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Til grunn ligger føringer fra regional planstrategi 2021-2024 som er utgangspunktet for fylkeskommunens plan- og styringssystem. I tillegg ligger Samferdselsstrategi 2022-2033 til grunn, som fastsetter de langsiktige prioriteringer for samferdselsområdet. I årlige vedtak av fylkeskommunens økonomiplan settes de økonomiske rammene for hva som reelt kan gjennomføres.

I handlingsprogrammet er overordnede føringer og rammer fulgt opp gjennom konkrete mål, satsingsområder og prioriteringer. Programmet gir en oversikt over hva som skal prioriteres gjennomført i de fire årene handlingsprogrammet gjelder for. I tillegg danner handlingsprogrammet et grunnlag for avtalene med kollektivselskapene i fylket, henholdsvis Østfold kollektivtrafikk, Brakar og Ruter.

Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er fylkeskommunens verktøy for å knytte samferdselsområdet i Viken til FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. Oppfølgingen av oppgavene skal skje i tråd med fullmakter i delegasjonsreglement, kvalitetssystem og øvrige reglementer i Viken fylkeskommune. Dette innebærer også at aktiviteten på samferdselsområdet følger opp lovgivning og nasjonale føringer.

Handlingsprogrammet er i tillegg et verktøy for å nå konkrete politiske mål i form av å innhente vedlikeholdsetterslep, legge til rette for smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og bidra til sømløs og brukertilpasset mobilitet. Dette innebærer også å vurdere økt bruk av vannveiene. Den digitale mobiliteten blir stadig viktigere, og en sentral oppgave er derfor å sørge for bredbåndsdekning i hele fylket. Muligheten for å benytte eksisterende infrastruktur smartere og mer effektivt vil stå sentralt.

Viken-modellen

Viken fylkeskommune ønsker å bidra til å bekjempe arbeidslivskriminalitet, sosial dumping og svart økonomi. Det er derfor utviklet en egen Viken-modell hvor det stilles seriøsitetskrav til leverandører for alle bygg- og anleggskontrakter og andre kontrakter hvor risikoen for arbeidslivskriminalitet vurderes som høy. Fylkeskommunens oppfølging av kravene vil skje blant annet gjennom:

- samarbeid med Skatteetaten
- ta i bruk LO-koordinatorer
- vektlegging av deltakelse i kvalitetsprogrammer for seriøsitet i arbeidslivet som eksempelvis «Fair Transport» ved anskaffelser
- styrke intern oppfølging og bruk av systemer for digital oppfølging.

1.2 Grensesnitt og rullering

Viken er fortsatt en ung fylkeskommune. Selv om det er gjort mye godt arbeid for å samordne virkemidler og se hele vikensamfunnet under ett, er dette et førstegenerasjons handlingsprogram der politikk og organisering fortsatt er under utvikling. Temaer behandles derfor med ulik detaljeringsgrad og med ulik grad av usikkerhet.

Handlingsprogram for samferdsel har en planperiode på fire år. Handlingsprogrammets del 1 ligger fast gjennom handlingsprogramperioden 2022-2025. Del 2, som inneholder de konkrete prioriteringene, skal være mer fleksibel og behandles i tråd med prinsippene som nedfelles for prosjekt- og tiltaksstyring.

Ved siden av handlingsprogram for samferdsel, utarbeides egne handlingsprogram for Oslopakke 3 og for Buskerudbyen. Dette er bysamarbeid der flere parter bidrar med virkemidler og står sammen om prioriteringer. I handlingsprogramperioden er det aktuelt med en tilsvarende løsning for Bypakke Nedre Glomma. I handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 synliggjør fylkeskommunen sammenhengen med de andre handlingsprogrammene og de fylkeskommunale forpliktelsene som følger av disse.

I løpet av handlingsprogramperioden skal fylkeskommunen utarbeide en regional plan for areal og mobilitet i Viken. Fylkeskommunen vil rullere Samferdselsstrategi 2022-2033 i tråd med denne. Å vurdere behovet for rullering av handlingsprogrammet før planperiodens utløp inngår i dette arbeidet.

Viken fylkeskommune har mange temastrategier som er under utarbeidelse eller som allerede er utarbeidet. Dette omfatter blant annet strategier knyttet til anskaffelser, fossilfri virksomhet, biologisk mangfold, universell utforming, utdanning og digitalisering. Samarbeid på tvers av rådsområder underveis i arbeidet med handlingsprogrammet gir grunnlag for god sammenheng mellom ulike planer og strategier. Det bidrar også til at virkemidler sees i sammenheng for å nå vikensamfunnets overordnede mål, og sikrer at beslutninger som gjøres på samferdselsområdet er til det beste for vikensamfunnet som helhet. Nye strategier vil også kunne ha innvirkning på framtidige prioriteringer på samferdselsområdet.

Innenfor samferdselsområdet pågår flere arbeider med betydning for handlingsprogrammet. Eksempler er framtidig organisering av kollektivtilbudet, plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep og strategi for driftskontrakter. Handlingsprogrammet tar hensyn til disse pågående prosessene, men arbeidet vil fortsette etter at handlingsprogrammet er vedtatt. Resultater vil derfor innarbeides i framtidige rulleringer av handlingsprogrammet.

Eierskap og ansvar har blitt håndtert noe ulikt i de tidligere fylkeskommunene, og det vil derfor være behov for en harmonisering i handlingsprogramperioden. Dette vil særskilt gjelde tre områder: eierskap til kollektivterminaler, eierskap til anlegg for gående og syklende langs fylkesvei og ansvaret for tilgjengeligheten til friluftsliv. Her kan det både være ulik praksis mellom ulike deler av fylkeskommunen og mellom fylkeskommunen og kommunene. Det er viktig å prioritere harmonisering på disse områdene for å sikre likebehandling og tydelig oppfølging av handlingsprogrammet.

1.3 Organisering og medvirkning

Arbeidet med handlingsprogrammet har vært organisert gjennom en prosjektgruppe fra rådsområde Samferdsel som har hatt det redaksjonelle ansvaret. Prosjektgruppa har ivaretatt medvirkning internt i Viken fylkeskommune og eksternt mot andre private og offentlige aktører.

Kommuneregionene, kollektivselskapene og organisasjoner ble invitert til å komme med innspill på et overordnet nivå tidlig i prosessen. Det ble bl.a. avholdt informasjonsmøter med aktuelle representanter fra kommuner og kollektivselskapene i januar 2021.

Kollektivselskapene har deltatt i delprosjektgrupper våren 2021.

Det har vært avholdt egne møter med brukerrådene i Viken (eldrerådet, ungdområdet, råd for personer med funksjonsnedsettelse).

Forslag til handlingsprogram ble sendt på høring 30.6.-15.9.2021. Gjennom denne høringen har de som ønsket det (for eksempel innbyggere i Viken, organisasjoner, andre etater, institusjoner og kommuner) hatt mulighet til å gi innspill på forslaget. Det kom inn høringsinnspill fra 95 ulike høringsparter.

Alle høringsinnspill er vurdert av Viken fylkeskommune før endelig behandling i Fylkestinget i desember 2021.



Foto: loops7/Gettyimages

2 Overordnede føringer

2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi

Regional planstrategi 2020-2024 «Veien til et bærekraftig Viken» bygger på FNs bærekraftsmål og angir fem langsiktige utviklingsmål for Vikensamfunnet. Disse målene er knyttet til sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, kombinert med omstilling og samarbeid. Hele vikensamfunnet skal følge opp dette gjennom seks innsatsområder som beskriver hvilke utfordringer og mål som sees i sammenheng for at Viken skal bli et bærekraftig samfunn. Handlingsprogram for samferdsel er en videre konkretisering av hva dette betyr for prioriteringer på samferdselsområdet.

Innsatsområde 1 handler om livskvalitet, velferd og like muligheter, med et mål om reduserte forskjeller. På samferdselsområdet innebærer dette å utvikle mobilitetsstilbud for innbyggere med manglende mobilitetsalternativer, og å vektlegge sosiale faktorer i valg og utforming av prosjekter. Oppfølging av nullvisjonen for drepte og hardt skadde og tilrettelegging for trygg ferdsel i lokalsamfunnet står også sentralt for å ivareta helse og livskvalitet. Mobilitet for alle er et grunnleggende mål, og universell utforming er blant temaene som rådsområde samferdsel følger opp i samarbeid med andre rådsområder.

Det andre innsatsområdet er bærekraftig verdiskaping og et rettferdig økonomisk system. Dette er konkretisert gjennom mål om grønn omstilling, sirkulærøkonomi, nyskaping, entreprenørskap, inkludering og digitalisering. Viken trenger mobilitetsløsninger som ivaretar næringslivets behov og legger til rette for sosial og miljømessig omstilling. I tillegg må mobilitetsløsningene fungere inkluderende for å fremme deltagelse i samfunnets aktiviteter. Innhenting av vedlikeholdsetterslep vil ha stor betydning for verdiskapingen. Samferdselsstrategien og handlingsprogrammet skal bygge opp under fylkeskommunens innsats innen næring, kompetanse og FOU. Fylkeskommunens arbeid innen bredbåndsutbygging er viktig både for å styrke verdiskapingen og for å redusere transportbehovet gjennom digital tilgang til tjenester.

Innsatsområde 3 omhandler bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring. Arealbruk skal ta hensyn til matjord, biologisk mangfold, friluftsliv og karbonlagring. Dette innebærer at transportbehovet må reduseres, og de minst arealkrevende mobilitetsløsningene må ta en betydelig større andel av det samlede transportvolumet. Her er det viktig med samarbeid på tvers av rådsområder i planforvaltningen og med kommunen som planmyndighet. I tillegg skal arealbeslag vektlegges i større grad i valg og utforming av infrastrukturprosjekter.

Reduserte klimagassutslipp og energiomlegging er *innsatsområde 4*. Her er samferdselsområdet viktig for at Viken skal nå sine mål. Dette skal skje gjennom en kombinasjon av redusert transport, overgang til miljøvennlige transportalternativer, innfasing av miljøvennlige og fossilfrie drivstoff og reduserte utslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av infrastrukturen. Rådsområde samferdsel vil samarbeide med andre rådsområder om blant annet anskaffelser og fossilfristrategi med betydning for dette innsatsområdet.

Innsatsområde 5 om helhetlig by- og stedsutvikling innebærer å se det fysiske miljøet i sammenheng med det sosiale livet og menneskers opplevelser. Kutt i fossile utslipp, kommunenes egenart og behovet for beredskap vektlegges. Lokalsamfunnene skal være miljøvennlige og fremme helse, trivsel og tilhørighet. Infrastrukturen og mobilitetsløsningene må være tilpasset lokale forhold og ta hensyn til omgivelsene, i tillegg til at det skal legge til rette for deltagelse. Flere samarbeidsprosjekter bygger opp under dette innsatsområdet, blant annet samarbeid med byområdene om bypakker og byvekstavtaler, samt utvikling av bygdemiljøpakker.

Miljø, økosystemer og biologisk mangfold ivaretas gjennom *innsatsområde 6*. Infrastruktur beslaglegger areal, og både bruk, drift og vedlikehold av infrastrukturen påvirker omgivelsene og biologisk mangfold. Miljøvennlig drift blir vektlagt på rådsområdet, blant annet gjennom en egen strategi for driftskontraktene. God arealplanlegging er vesentlig for å redusere infrastrukturens og transportens miljøpåvirkning, der rådsområde samferdsel samarbeider med andre rådsområder om planforvaltning og prinsipper for arealpolitikken.

2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033

Samferdselsstrategi 2022-2033 er en temastrategi for Viken fylkeskommune. Denne samler gjeldende føringer for fylkeskommunens oppgaver på samferdselsområdet og ble vedtatt av Fylkestinget i 2020. Samferdselsstrategien er basert på planer fra de tidligere fylkeskommunene, satt inn i en Viken-kontekst. Strategien ligger til grunn for handlingsprogram for samferdsel 2022-2025.

Viken fylkeskommune skal bruke sine virkemidler for å sikre god samfunnsutvikling og møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov på en bærekraftig måte. Dette innebærer blant annet å bidra til funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger, samtidig som klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunnsutvikling blir tatt hensyn til. Muligheten for å benytte eksisterende infrastruktur smartere er førende, herunder vurdering av potensialet for økt bruk av vannveiene. Samferdselsstrategien behandler samferdsel som et kraftfullt virkemiddel for å nå langsiktige utviklingsmål for vikensamfunnet.

Viken er mangfoldig. Samferdselsstrategien er derfor bygd opp om et hovedgrep der strategier og virkemidler tilpasses status og utfordringer i de ulike delene av fylket, slik at rett innsats kan settes inn på rett sted. Innsatsen skreddersys for byer og større tettsteder, distrikter og regionale hovedveier/korridorer, i tillegg til supplerende strategier for Oslopakke 3-området, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.

Viken fylkeskommune vil bruke betydelige ressurser på samferdsel i handlingsprogramperioden. Samtidig er utfordringene store, og det er viktig å bruke tilgjengelige virkemidler rett for å få mest mulig mobilitet igjen for pengene. Dette innebærer blant annet å prioritere istandsetting av eksisterende infrastruktur framfor å bygge nye veianlegg. Det innebærer også at potensialet innenfor bruk av regulatoriske, kommunikasjonsmessige og innovative virkemidler må utnyttes for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov.

3 Mål og satsingsområder

3.1 Samfunnsmål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033

Følgende samfunnsmål for samferdsel er hentet fra Samferdselsstrategi 2022-2033 og legges til grunn for handlingsprogrammet.

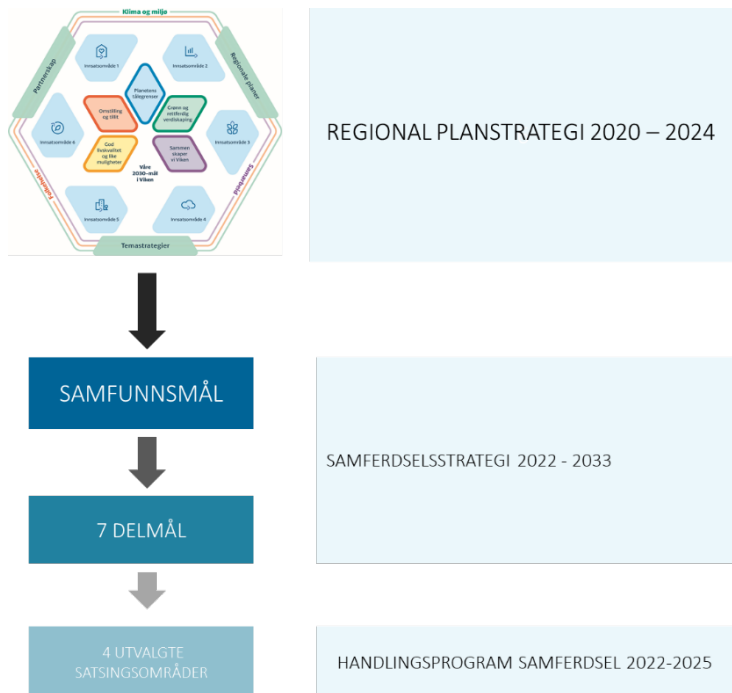
Viken fylkeskommune vil bygge sin politikk og sine prioriteringer på FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser, og bidra til å redusere vikensamfunnets klima- og miljøavtrykk.

Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med

- effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur
- mobilitetsløsninger som er funksjonelle, enkle og sikre å bruke for alle trafikanter og kjøretøygrupper
- gode bomiljøer og attraktive omgivelser

3.2 Delmål

Føringer fra regional planstrategi og Samferdselsstrategi 2022-2033 er operasjonalisert i sju delmål i handlingsprogrammet. Disse uttrykker hva som er viktig på samferdselsområdet for å oppnå et bærekraftig samfunn. I tillegg har det vært behov for å peke på fire satsingsområder for handlingsprogramperioden 2022-2025. Mens delmålene gjelder for samferdselsstrategiens 12- årsperiode, gjelder satsingsområdene for handlingsprogrammets 4-årsperiode. Figuren under viser sammenhengen mellom regional planstrategi, samferdselsstrategi og handlingsprogram.



Figur 1 Sammenheng mellom Regional planstrategi og Samferdselsstrategiens delmål og satsingsområder

1. Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet

Samferdselsprioriteringene skal sikre grunnleggende framkommelighet for alle, samtidig som hensynet til bærekraft betyr at noen mobilitetsformer og trafikantgrupper må gis særskilt prioritet. Gruppene som vil prioriteres er næringstransport, gående, syklende og kollektivtrafikk. I noen tilfeller kan det også omfatte miljøvennlig eller utslippsfri personbiltrafikk. Å bedre mulighetene til å gå, sykle og reise kollektivt er vesentlig både for å redusere klimagassutslipp, bedre folkehelsen og øke mobiliteten til innbyggere med dårlige levekår. Prioritering kan skje gjennom informasjonstiltak, trafikkregulering og nye teknologiske løsninger, ved siden av investeringer på overordnet veinett.

2. Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle

Prioritering av drift og vedlikehold skal sikre at veier oppfyller sin tiltenkte funksjon med forutsigbar reisetid for alle. Et stort vedlikeholdsetterslep gjør at mange fylkesveier ikke oppfyller funksjonen de er ment å ha. I tillegg vil økte nedbørmengder medføre at veinettet må tilpasses et endret klima.

Reisetiden kan variere gjennom døgnet og gjennom året, både som følge av trafikkmengder, føreforhold og uforutsette hendelser. Forutsigbarheten for reisende skal bedres gjennom å redusere sårbarheten i veinettet, og ved å gi de reisende mer informasjon i forkant og underveis på reisen ved bruk av ny teknologi.

3. Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger

En god arbeidsdeling mellom digital mobilitet og transport på vei, sjø og bane skal sikre god utnyttelse av tilgjengelig infrastruktur. Mobilitetsetterspørselen skal styres mot tidspunkter, infrastruktur og mobilitetsformer med uutnyttet kapasitet, noe som bidrar til å dempe transportbehovet. I tillegg skal innovasjon bidra til å utvikle klima- og miljøvennlige løsninger, både på infrastrukturnettet og i gjennomføringen av våre utbyggingsprosjekter. Teknologitvilling, nye delingsløsninger og automatisering blir viktige virkemidler sammen med en forvaltning og regulering som utvikler seg og tilpasser seg endrede behov.

4. Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser

Viken skal forvalte arealer og utvikle mobilitetsløsninger i samspill med ulike aktører og lokalmiljøet. Dette skal bidra til ønsket stedsutvikling og attraktive omgivelser, samtidig som vi skal redusere ulemper betydelig blant annet knyttet til naturmiljø, støy og lokal luftforurensning. Måloppnåelsen er avhengig av hvordan vi utvikler og planlegger egne prosjekter og hvordan vi bidrar i andres planlegging.

5. Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde ligger til grunn. Måloppnåelse vil kreve en helhetlig innsats både med tanke på fysiske, trafikantrettede tiltak og systematisk trafikksikkerhetsarbeid. Sikkerheten til myke trafikanter skal ivaretas. Å tilrettelegge for trygge skoleveier og sykkelveier skal vektlegges. Sikkerhetsperspektivet innebærer også at infrastruktur og mobilitetsløsninger skal ivareta beredskapshensyn, blant annet knyttet til framkommelighet for utrykningskjøretøy, samt smittevern, personvern og datasikkerhet.

6. Reisenettet er sømløst og universelt utformet

Et sømløst reisenett skal gjøre det enkelt å kombinere ulike transportformer uavhengig av transportmiddel, billettsystem og organisering. Begrepet "sømløst" innebærer også å sikre åpenhet, integrasjon og deling av den reisendes reisedata på tvers av aktører. Universell utforming skal legges til grunn i hele reisekjeden slik at det gir mobilitet og likeverdig tilgang for alle. Nye teknologiske løsninger skal utnyttes for å se ulike mobilitetsløsninger i sammenheng og senke terskelen for bruk.

7. Mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål

FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser legges til grunn. Bebyggelse og menneskelig aktivitet, herunder samferdselsanlegg og transport, er den viktigste årsaken til at dyre- og planteliv i Viken er truet. Gjennomføringen av både drifts- og investeringstiltak på samferdselsområdet skal ta hensyn til dette. I tråd med regional planstrategi skal mål om å kutte klimagassutslipp med minst 80 pst. innen 2030 og nullvisjon for tap av matjord og biologisk mangfold, være gjeldende. Samtidig skal samferdselsprioriteringene ivareta sosiale og økonomiske følger for mennesker og samfunn.

3.3 Satsingsområder

Samferdselsstrategien gjelder for 12 år. For å benytte fylkeskommunens virkemidler på en kraftfull og forutsigbar måte innenfor den fireårige handlingsprogramperioden, bør innsatsen konsentreres om et fåtall konkrete satsingsområder. Det er definert fire satsingsområder ut fra hva som er særlig viktig i handlingsprogramperioden for å nå Vikensamfunnets overordnede mål. Satsingsområdene er basert på regional planstrategi og de viktigste politiske signalene i Viken fylkeskommune. De vil være retningsgivende for prioriteringer i handlingsprogramperioden.

Noen temaer vil være gjennomgående for all aktivitet på samferdselsområdet, jf. avsnitt 3.2 ovenfor. Av dette blir særlig nullvisjonen for drepte og hardt skadde, mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområder og universell utforming vektlagt.

De fire satsingsområdene er beskrevet nærmere i kapittel 5.2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet, 5.3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur, 5.4 om gående, syklende og kollektivtransport og 6.4 om innhenting av vedlikeholdsetterslep.

Innhente vedlikeholdsetterslep	Sømløs og brukertilpasset mobilitet
Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur	Gående, syklende og kollektivtransport

Figur 2 Fire satsingsområder

3.4 Sammenheng mellom innsatsområder

De seks innsatsområdene fra Regional planstrategi konkretiseres i handlingsprogrammet gjennom delmål og satsingsområder. Sammenhengen mellom innsatsområdene, delmålene og satsingene er synliggjort i tabellen under.

Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024	Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
Innsatsområde 1: Livskvalitet, velferd og like muligheter	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 5 om trygg og sikker mobilitet og delmål 6 om et sømløst og universelt utformet reisenett.	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 2: Bærekraftig og rettferdig økonomisk system	Delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett med forutsigbar reisetid, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 1 om å innhente vedlikeholdsetterslep.
Innsatsområde 3: Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.
Innsatsområde 4: Redusert klimagassutslipp og energiomlegging	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 2 om funksjonstilpasset veinett (herunder også tilpasset klimaendringer), delmål 3 om effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 5: Helhetlig by- og stedsutvikling	Delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 3 om smart og

Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024	Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
	mobilitetsløsningene og deres omgivelser og delmål 6 om sømløst og universelt utformet reisenett.	miljøvennlig bruk av infrastruktur.
Innsatsområde 6: Miljø, økosystem og biologisk mangfold	Delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger, delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastrukturen.

4 Framtidsbilder for 2033

Scenariometodikk har vist seg å være nyttig i en rekke sammenhenger når organisasjoner skal planlegge, manøvrere og foreta langsiktige, strategiske valg i omgivelser som er preget av usikkerhet og uforutsette hendelser. Scenariometodikk tar gjerne utgangspunkt i to eksterne drivere som ligger utenfor kontrollen for den aktuelle organisasjonen. Driverne er faktorer vi er sikre på at vil påvirke organisasjonen, men hvor det er stor usikkerhet om hvordan påvirkningen vil bli. Formålet med scenariometodikk er å beskrive fremtiden basert på det vi ikke vet, ikke basert på det vi vet. Ved å løfte fram usikkerheter kan vi stimulere til diskusjon og refleksjon rundt fremtiden.

Som grunnlag for refleksjon rundt samferdselsprioriteringer i Viken er det gjennomført en forenklet scenariometodikk som beskriver fire framtidssbilder. Framtidssbilder er fortellinger om fremtiden som skal inspirere til kreativitet, logikk og nytenkning. De fire framtidssbildene tar utgangspunkt i økonomiske rammer og grad av helhetlig virkemiddelbruk. Dette er to forhold ved samferdselsprioriteringene som i stor grad påvirker hvordan framtidens samferdselssystem vil oppleves for brukeren.

4.1 Hva er de største usikkerhetene?

Framtidssbildene ser 12 år fram, til slutten av samferdselsstrategiperioden. Men hvor mye endrer seg på 12 år? For 12 år siden, i 2009, var det svineinfluensapandemi, turbulente børser etter finanskrisen, og Barack Obama hadde akkurat kommet til makten i USA. I Viken lanserte Ruter reiseplanlegger på mobil. De overordnede problemstillingene endrer seg vanligvis ikke så mye på 12 år, men teknologisk utvikling, nasjonal politikk og viktige hendelser i samfunnet skaper likevel usikkerhet om den framtidige utviklingen.

Det er mange faktorer som kan endre seg eller skape usikkerhet for samferdselsfeltet i Viken. For eksempel kan befolkningsutvikling, teknologitvutvikling eller klimaendringer gi nye rammer for sektoren. I handlingsprogrammet er økonomiske rammer og grad av helhetlig virkemiddelbruk valgt ut som de mest nærliggende og relevante driverne for å identifisere noen representative framtidssbilder.

Økonomiske rammer

Gjeldende økonomiplan ligger til grunn for fylkeskommunens økonomiske rammer de nærmeste årene. I perspektivmeldingen peker regjeringen på at de offentlige utgiftene i et normalår vil overstige inntektene fra 2030. Dette vil legge press på alle sektorer, og også statens overføringer til fylkeskommunen kan gå ned. Dette kan få konsekvenser for fylkeskommunens rammer til drift og investering på samferdselsområdet i Viken. Samtidig finnes andre mulige finansieringskilder, blant annet bompenger, grunneierbidrag og spleiselag.

Noen av de økonomiske usikkerhetene kan oppsummeres som følger:

- Endret aksept for bompenger, innføring av veiprising eller vesentlige endringer i trafikk over bomsnitt
- Uforutsette drifts- og vedlikeholdskostnader (klimatilpasning, værhendelser osv.)
- Endrede statlige bevilgninger, tilskuddsordninger eller skatt- og avgiftsforhold
- Bortfall av billettinntekter i kollektivtransporten (reduert bruk)
- Reduserte kostnader som følge av teknologitvutvikling
- Privat finansiering (OPS o.l.) eller privatisering av kollektivtilbud (Uber o.l.)

- Økt bruk av utbyggingsavtaler, grunneierbidrag, spleiselag og lignende som øker ekstern finansiering av fylkeskommunal infrastruktur.

Ut fra dette er det naturlig å se for seg to ulike scenarier: ett der det fylkeskommunale samferdselsområdet har en vedvarende høy finansiering, og ett der finansieringen er synkende.

Måloppnåelse på samferdselsområdet henger imidlertid ikke bare sammen med størrelsen på drifts- og investeringsbudsjett, men er knyttet til bruk av andre virkemidler. Derfor er det naturlig å se de to finansieringsscenariene i relasjon til annen virkemiddelbruk.

Grad av helhetlig virkemiddelbruk

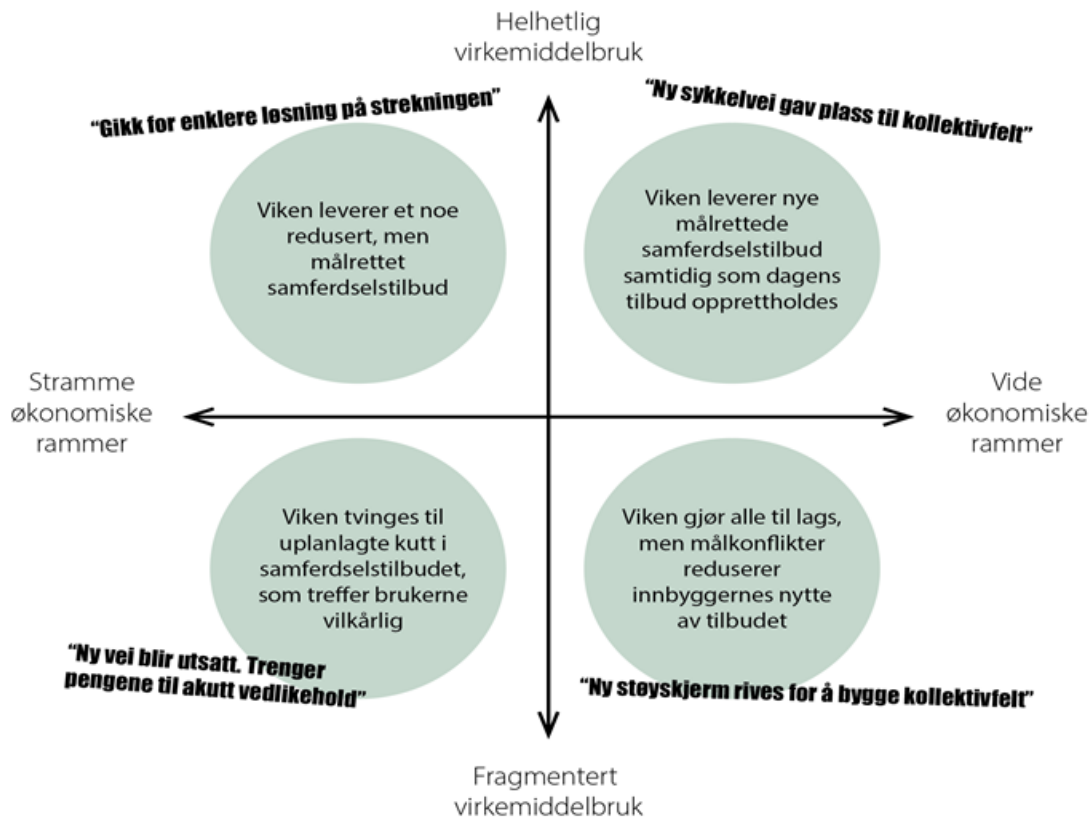
Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at ulike typer virkemidler fungerer sammen for å nå Vikens overordnede mål i tråd med FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. I Regional planstrategi er det definert fire virkemiddelkategorier for å identifisere, kartlegge og systematisere samfunnets tilgjengelige virkemidler. De fire virkemiddelkategoriene er:

- Styring, regulatoriske og juridiske virkemidler
- Økonomiske og finansielle virkemidler
- Mobiliserende og informative virkemidler
- Forskning, innovasjon og utvikling

For å oppnå helhetlig virkemiddelbruk må virkemidlene kombineres slik at man unngår målkonflikter. Forhold som bidrar til helhetlig virkemiddelbruk innen mobilitet og samferdsel er definert som følger:

- Samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer (unngå målkonflikter innenfor samme geografiske område)
- Folkelig støtte til tiltak (god informasjon/medvirkning hindrer omkamper)
- Kunnskapsbaserte beslutninger (tillit mellom administrasjon og beslutningstakere)
- God planreserve og stabil gjennomføringstakt (riktige tiltak gjennomføres til riktig tid)
- Et utredningsopplegg som gir økt bruk av ikke-finansielle virkemidler (trafikkregulering, informasjon / mobiliserende tiltak, innovasjon og FOU)

Et typisk eksempel på helhetlig virkemiddelbruk på tvers av virkemiddelkategoriene kan være igangsetting av kampanjer og holdningsskapende arbeid for å få flere til å reise kollektivt, sammen med konsentrert boligbygging rundt kollektivknutepunkt, investeringer i kollektivfelt og satsing på økt antall avganger. Motsatt kan være om en kommune tillater bilbasert utbygging i et område der fylkeskommunen velger å satse på gåing, sykling og kollektivtilbud.



Figur 3 Illustrasjon av drivere og fire mulige framtidssbilder, med tenkte avisoverskrifter som illustrerer typiske nyhetssaker fra hver utviklingsretning

4.2 Fire framtidssbilder for Viken i 2033

Hvordan ser samferdselsfeltet i Viken ut i 2033? I avsnittene under beskrives fire framtidssbilder basert på kombinasjoner av de to utviklingstrekkene:

Høy økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

Etter en lang periode med gode økonomiske rammer og stabil planlegging mot felles mål, er mye på riktig vei for samferdselssystemet i Viken. Prioriteringene som gjøres bygger i stor grad videre på det som er gjort de siste årene, og systemet forbedres sakte, men sikkert i tråd med langsiktige planer. Den målrettede innsatsen er ikke bare et resultat av enighet og økonomiske rammer i dag: En lang periode med langsiktig planlegging og stabil styring har gjort at tilliten i systemet er stor, og Viken fylkeskommune har stor gjennomføringskraft.

Godt samspill mellom arealplanlegging, stedsutvikling og regulering av trafikk har ført til at gåing, sykling og kollektivtransport er foretrukne transportformer på mange reiser. Ny teknologi og nye forretningsmodeller har bedret mobilitetsmulighetene til både innbyggere og næringsliv, noe som har gitt økt deltagelse og verdiskaping.

Dette har redusert belastningen på veiene og fjernet behovet for investeringer i økt kapasitet for biltrafikk. Mobiliteten utvikler seg innenfor det samme arealet som for 12 år siden, og både klimagassutslipp og negativ påvirkning på biologisk mangfold er redusert. Fylkeskommunen vil målrette investeringene mot

prioriterte transportformer og grupper med mangelfulle mobilitetsalternativer. Behovet for transporttjenester for funksjonshemmede er redusert, siden det ordinære mobilitetstilbudet oppleves som tilgjengelig og attraktivt for alle.

Høy økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

Det har vært brukt mye penger på utvikling av samferdselssystemet i Viken i mange år. Allikevel svarer ikke systemet til brukernes krav og behov, og mange opplever at de ulike delene av systemet i liten grad gjør hverandre gode. Gode økonomiske rammer har gjort at det har vært mulig for beslutningstakerne å strekke seg mot flere motstridende mål samtidig. Det har også gjort at ulike aktører i samferdselsfeltet har brukt virkemidler uten å koordinere seg med de andre aktørene. Beslutningssystemet er preget av lite samarbeid og mange tilfeldigheter.

Anlegg for syklende er sammenhengende på flere strekninger, noe som gjør at flere sykler på mellomlange reiser. Mer tilgjengelig areal har dempet konflikten mellom gående, syklende og nye mikromobilitetsløsninger. Antall avganger i kollektivtrafikken har økt, og nye veistrekninger har gitt økt andel holdeplasser med universell utforming. Publikum opplever likevel samferdselssystemet som usammenhengende og lite hensiktsmessig, og transportløsningene blir kostbare fordi de stadig må tilpasses ulike behov. Manglende kobling mellom arealplanlegging, stedsutvikling og samferdselssatsing gjør at bilbruken er økende.

Dette har gjort at store ressurser er bundet opp til utvidelse av veikapasiteten, med negative konsekvenser både for arealbruk, klimagassutslipp og biologisk mangfold. Siden ny kapasitet ikke har blitt benyttet til kollektiv- eller tungbilfelt, er det manglende forutsigbarhet både for kollektivtrafikken og næringslivet, særlig i byområdene. Redusert vedlikeholdsetterlep og fjerning av flaskehalsen gjør at det distriktsbaserte næringslivet opplever en bedring.

Lav økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

På grunn av lave økonomiske rammer, er det gjort få store investeringer i samferdselssystemet de senere årene. Det har imidlertid vært stor enighet om de langsiktige målene, som har gjort at det har vært færre konflikter enn forventet om de harde prioriteringene. Dermed har det vært mulig å bruke tilgjengelige virkemidler på en helhetlig måte. Publikum opplever at systemet burde vært bedre, men det er enighet om at man i Viken har fått mye ut av de midlene som har vært tilgjengelig.

Regulering av biltrafikk og kraftfulle grep innen arealplanlegging og stedsutvikling har gjort det mer attraktivt å gå og sykle i sentrumsområdene. Dette har gitt en oppblomstring for sentrumsbaserte næringsaktører. Færre bussavganger og lite sammenhengende sykkelveinett har imidlertid ført til økt bilbruk på lengre reiser, og manglende investeringer gjør at sømløse og universelt utformede reisekjeder fortsatt ikke er på plass. Noen opplever at mobilitetstilbudet er bedret, men dette varierer både med geografiske forhold og individuelle forutsetninger. Det er flere private tilbydere av nye mobilitetsløsninger, og kampen om veiarealet tilspisser seg. Det distriktsbaserte næringslivet opplever svekket konkurransevne siden veinettet ikke er tilpasset dagens trafikkbilde. Forventningene om økt veikapasitet er økende.

Lav økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

Publikum i Viken er ikke fornøyd med hvordan samferdselssystemet fungerer. Det blir gjennomført få investeringer, og begrenset samarbeid mellom aktørene gjør at virkemiddelbruken virker tilfeldig og lite koordinert. Bussholdeplasser som bygges ett år, legges ned året etter fordi det ikke finnes midler til å opprettholde bussrutene. De lave rammene er til hinder for planmessig gjennomføring av vedlikehold og det oppstår driftsforstyrrelser. Totalt sett framstår det som at det ikke er en god nok plan for bruk av de midlene som finnes.

Manglende helhetstenkning innen areal- og transportpolitikken gjør at bilen oppleves som det beste transportmidlet på de aller fleste reiser, på tross av kø og forsinkelser. Mange aktører forsøker å tilby nye mobilitetsløsninger gjennom bruk av ny teknologi, men manglende kapasitet i transportnett og manglende koordinering gjør at dette lykkes i liten grad.

Taperne er de som av økonomiske eller helsemessige grunner ikke har tilgang på privatbil. Transportnett er sårbart ved uforutsette hendelser, og næringslivet har fått svekket konkurransevne som følge av store transportkostnader.

4.3 Vikens ambisjonsnivå

Viken fylkeskommune vil arbeide målrettet for å oppnå resultater på samferdselsområdet som er til det beste for vikensamfunnet. Helhetlig virkemiddelbruk vil være grunnleggende for å nå de langsiktige utviklingsmålene i Regional planstrategi og føringer fra samferdselsstrategien om mer mobilitet for pengene og rett innsats på rett sted. Det legges til grunn at fylkeskommunen sikres økonomiske rammer som muliggjør gjennomføring av nødvendige investeringer og drift i handlingsprogramperioden.



5 Et helhetlig mobilitetstilbud

Både økonomiske rammer og graden av helhetlig virkemiddelbruk har stor betydning for graden av måloppnåelse på samferdselsområdet. Handlingsprogrammet beskriver disse funnene i kapittel 4. Kapittel 5 omtaler oppfølging i form av en helhetlig tilnærming til mobilitet og virkemidler.

5.1 Helhetlig virkemiddelbruk

Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at man på samferdselsfeltet i Viken fylkeskommune gjennomfører tiltak som trekker i samme retning når det gjelder måloppnåelse, og at forskjellige aktører samarbeider godt om virkemiddelbruken. For Viken vil et best mulig resultat være et helhetlig mobilitetstilbud for både innbyggere og næringsliv gjennom å oppnå delmålene som er definert i handlingsprogrammet.

Viken fylkeskommune har en rekke prioriterte virkemidler innenfor samferdselsområdet, i tillegg til virkemidler på andre områder som påvirker mulighetene for å nå samferdselspolitiske mål. Fylkeskommunens virkemidler innen areal- og samfunnsplanlegging er her det viktigste, men også hva fylkeskommunen gjør innen næringsutvikling, utdanning og folkehelse kan ha betydning på samferdselsområdet.

I tillegg kommer samarbeidspartnerne virkemidler som må sees i sammenheng med fylkeskommunens egne. Viken vil samarbeide med ulike aktører for å sikre at virkemidler ses i sammenheng. Et framtidig transportmønster henger sammen med valg som tas av staten, kommuner, næringsliv, privatpersoner, partene i arbeidslivet og forsknings- og utviklingsmiljøer.

Tabellen under viser eksempler på virkemidler innenfor samferdsel, i tillegg til virkemidler tilhørende andre rådsområder i Viken som påvirker mulighetene for å nå samferdselspolitiske mål.

Virkemiddeltipe	Eksempler på virkemidler innenfor samferdsel	Eksempler på virkemidler innenfor andre rådsområder i Viken
Styrende, regulerende og juridiske	Bypakker og byutviklingsavtaler som f.eks. Oslopakke 3, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen	Bygdemiljøpakker Statlige- og regionale planretningslinjer, uttalelser, faglige råd og innsigelser Statlig planretningslinjer for klima og miljø Klimabudsjett og klimaregnskap Regional planstrategi Temastrategier for eksempel biologisk mangfold, digitalisering, anskaffelser og universell utforming
Økonomiske og finansielle	Investeringer i f.eks. større og mindre utbedringer, kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende. Drift, f.eks. brøyting, strøing, asfaltering og rydding av vegetasjon	Tilskuddsordninger for næringsutvikling, innovasjon i Viken, næringsutvikling i distrikt Tilskuddsordning for tettstedsanalyser Tilskudd til holdningskampanjer (sertifisering av sykkelvennlig bedrift o.l.)

Virkemiddeltype	Eksempler på virkemidler innenfor samferdsel	Eksempler på virkemidler innenfor andre rådsområder i Viken
	Veiprising/bompenger Tilskuddsordning bredbånd	Investeringer og drift i f.eks. fangdammer, fri vandringshindre i vassdrag og tiltak for å hindre avrenning til vann og vassdrag
Mobiliserende og informative	Jernbaneforum PROSAM samarbeidet Sykkelnettverk String-samarbeid Forum for byutvikling og bytransport Partnerskapsavtaler for trafiksikkerhetsarbeid	Folkehelsenettverk Klima Viken Fossilfri 2030 Biogass Oslofjorden Nettverk for universell utforming Planforum Bærekraftsnettverk Mangfoldsrådgivning/ Mangfoldskompetanse Barnetråkkregister og snarveier Friluftslivets ferdselsårer
Forskning, innovasjon og utvikling	Effektiv varelogistikk i Vestkorridoren ITS Norway TAK by og lab	Samarbeidsavtale Zero SAMS Norway Smarte byer Fylkesnettverk for innovasjon Fylkeskommunalt IT-forum

Bygdemiljøpakker

I de største byområdene er det etablert et bypakkesamarbeid for å oppnå helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer. For å samordne innsatsen i distriktskommuner arbeider Viken fylkeskommune med Bygdemiljøpakker. Hensikten med Bygdemiljøpakker er å styrke distriktene med attraktive lokalsamfunn, næringsvekst og klimavennlig stedsutvikling.

Bærekraftig mobilitet er en utfordring i distriktene. Å få til mer bærekraftige mobilitetsløsninger vil derfor være en sentral del av arbeidet i bygdemiljøpakkene. Det skal gjennomføres pilotprosjekter for å få erfaringer til videre satsing på bygdemiljøpakker. Disse vil ha noe forskjellig innhold og gjennomføres i distriktskommuner ulike steder i fylket.

I første omgang vil innsatsen på samferdsel være å bidra med et godt kunnskapsgrunnlag for beslutninger om valg av mobilitetsløsninger. Etter hvert som partene konkretiserer innholdet i pilotene, må de vurdere hvordan fylkeskommunens andre virkemidler kan brukes. Eventuelle finansielle bidrag må fylkeskommunen vurdere ut fra samlede rammer til prosjekter og utredninger.

5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet

Som trafikant skal det være enkelt å kombinere ulike transportmidler og transportformer. Det å gå, sykle, reise kollektivt, benytte nye mikromobilitetsløsninger og reise med privatbil skal utfylle hverandre i et helhetlig mobilitetstilbud. Et sømløst reisenett skal gjøre bytter mellom ulike reiseformer og tilbydere så enkle og komfortable at de ikke utgjør en barriere. Mobilitetsløsninger som er enkle å bruke og forstå, krever at hele reisekjeden utformes slik at den fungerer inkluderende. En utfordring er å tilrettelegge for kollektivknutepunkt, omstigningsmuligheter, mating, innfartsparkering og ladeinfrastruktur/fossilfrie fyllestasjoner, slik at passasjerer på en enkel og effektiv måte kan benytte seg av ulike typer tilbud.

Viken fylkeskommune vil bidra i overgangen til en fossilfri kjøretøypark gjennom å være en pådriver for et godt utbygd tilbud for lading av elbiler langs fylkesveinettet. Fylkeskommunen vil også arbeide for at det bygges ut et tilfredsstillende nett med fyllestasjoner for gass og hydrogen. Viken fylkeskommune vil utarbeide en oversikt over strekninger og kommuner som mangler nødvendig ladeinfrastruktur. Oversikten vil danne grunnlag for prioritering av tiltak.

Tilrettelegge for helhetlig tjenester og systemer

Foruten konkrete investeringer i infrastrukturen skal Viken i handlingsprogramperioden tilrettelegge for helhetlig tjenester og systemer. Det vil ofte være flere aktører som deler på ansvaret for ulike elementer i en reisekjede. Tjenester og systemer bør ha samme grensesnitt for samme funksjoner på tvers av kommunegrenser, slik at innbyggerne opplever likhet når de forflytter seg rundt i Viken.

En viktig oppgave i handlingsprogramperioden blir derfor å få på plass en helhetlig organisering av kollektivtransporten og en plan for å forbedre kvaliteten på knute-/byttepunktene. I tillegg vil arbeid med ny pris- og betalingsmodell og organisering av kollektivtrafikken få stor betydning for fylkeskommunens økonomi og mulighetene for å kunne tilby et samlet kollektivtilbud i tråd med politiske bestillinger. Videre vil arbeid med andre utredninger, som for eksempel bygdemiljøpakker, innfartsparkeringer og helhetlig transportanalyser danne et av grunnlagene for prioritering av tiltak i perioden.

Videreutvikle og videreføre arbeid med fleksible mobilitetsløsninger

Kollektivtransporten er godt egnet for å betjene markeder med høyt passasjergrunnlag, hvor kollektivtransporten spiller en viktig rolle som alternativ til privatbil. I distriktene har kollektivtilbudet i dag få avganger og dårlig flatedekning, samtidig som det er kostbart per bruker.

Å tilrettelegge for et funksjonelt mobilitetstilbud i distriktene krever nye og fleksible mobilitetsløsninger. Eksempler på dette kan være å tilrettelegge for bestillingstransporter, offentlig initierte samkjøringstilbud, trygge sykkelparkeringsplasser ved holdeplasser og kollektivknutepunkt og matebusser til stasjonene. For å sikre et helhetlig mobilitetstilbud kan arbeidet også omfatte å legge til rette for gående og syklende i sentrum av mindre tettsteder og vurdere hvordan det kan etableres hjertesoner rundt flere skoler.

Å tilrettelegge for delemobilitet kan bidra til bærekraftige mobilitetsløsninger. Bildelingsordninger er særskilt aktuelt i byområder hvor dette kan være et substitutt for privateid bil og komplementært til kollektivreiser, sykkel og gange. Som regional samfunnsutvikler skal Viken fylkeskommune i handlingsprogramperioden stimulere til bruk og tilrettelegge for bildelingsordninger gjennom samarbeid med aktuelle parter som for eksempel i bypakken innenfor Viken. Dette kan gjøres ved å samordne faglig og økonomisk støtte, og være en kompetanserådgiver og støttespiller.

5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur

Vi har ulike former for infrastruktur for mobilitet. Veier, jernbane, havner og flyplasser legger til rette for transport av personer og gods. I tillegg har vi bredbånd og annen infrastruktur som legger til rette for digital mobilitet. Det er viktig at den digitale mobiliteten benyttes både for å øke tilgangen til tjenester, forenkle hverdagen og bidra til omstilling og verdiskaping. I tillegg kan dette redusere belastningen på annen infrastruktur, og dermed øke framkommeligheten og redusere mobilitetens klimaavtrykk.

Fylkeskommunen som veieier er avhengig av at bruken av veiinfrastrukturen skjer på en mest mulig effektiv måte. Bruken av fylkesveinettet varierer både geografisk, gjennom døgnet og gjennom året. Deler av veinettet har ledig kapasitet utenom rushtiden. Dersom flere reiser fordeles utover dagen/døgnet, kan framkommelighetsproblemene både for personbiler, næringstransport og kollektivtransport løses uten å bygge nytt. Det er et stort potensial for å utnytte infrastrukturen bedre både gjennom hvordan vi planlegger nye tiltak og hvordan vi bruker eksisterende infrastruktur. Å redusere behovet for ny infrastruktur vil redusere areal- og miljøkonflikter. Ny infrastruktur er ofte i konflikt med jordvern og biologisk mangfold. Spesielt arealer i byer og tettsteder er ofte attraktive for byutvikling og næringsvirksomhet.

Miljø- og klimatilpasninger

I de senere årene er det registrert en økning i skader på veinettet som følge av mer ekstremvær. Klimaendringene forventes å gi betydelig økte kostnader til vedlikehold i årene framover, i form av ras, vindfall, flom, intenst regn- og snøfall som fører til økt nedbryting av veikonstruksjoner. Dersom slike forhold ikke skal gi svekket sikkerhet og framkommelighet i transportsystemet, må veinettet gjøres mer robust slik at virkningene av klimaendringene begrenses.



Åpen bekk under veikulvert. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

For plan- og utbyggingsprosjekter og drift og vedlikehold skal fylkeskommunen prioritere å finne gode løsninger som tar høyde for klimaendringer og klimatilpasninger. Arbeidet skal blant annet rettes inn mot å:

- Innføre strengere utslippskrav for maskiner og utstyr i utbygging og drift av fylkesveinettet.
- Jobbe for økt bruk av miljøvennlig drivstoff i kjøretøy og anleggsmaskiner.
- Ivareta det biologiske mangfoldet i plan- og utbyggingsprosjekter og langs fylkesveiene gjennom blant annet å endre på tidspunkt og omfang av kantklipp. Kantklipp skal i størst mulig grad gjennomføres slik at artsrike veikanter ivaretas og hindre spredning av fremmede arter.
- Tilrettelegge for ulike typer vilttiltak på viktige viltpassasjer for å redusere barriereeffekten som påføres viltet.
- Finne løsninger for å gjenbruke og resirkulere trygge og miljøvennlig masser i veibygging.
- Bruke lokale stein- og grusmasser ved bygging og vedlikehold av veier der det er hensiktsmessig.
- Videreføre og utvide rapportering av klimagassutslipp bl.a. i driftskontraktene og klimaregnskap.
- Redusere saltforbruket i driftskontraktene gjennom endring av vinterdriftsstandard på strekninger, der det ut ifra framkommelighetshensyn og trafiksikkerheten, er hensiktsmessig å sette en lavere standard.
- Tilrettelegge for forsvarlig håndtering av snømasser for vinterdriften. Vurdere etablering av snødeponi for å sikre miljømessig drift.
- Prioritere god drift av gang- og sykkelveier for å legge bedre til rette for gående og syklende trafikanter.
- Vurdere kostnader i et livsløpsperspektiv, og løsninger må bl.a. ta høyde for mer flom og ekstremvær.
- Benytte effektive- og intelligente belysningsløsninger og systemer i vei- og gatebelysningen slik at de ikke forbruker mer energi enn nødvendig. Samtidig skal lysforurensing begrenses.

I handlingsprogramperioden tar de tre kollektivselskapene i Viken sikte på å legge om til fossilfri drift innen 2028. Se nærmere om dette under kap. 7.6.

Bruk av firetrinnsmetodikken i utredning og planlegging

Før ombygging eller nybygging settes i gang skal fylkeskommunen vurdere om det finnes alternative tiltak som kan avbøte eller løse problemet på en rimeligere og mer målrettet måte, for eksempel ved å påvirke transportbehovet. Firetrinnsmetodikken innebærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes. Kunnskap om bruk av ny teknologi og erfaringer ved pilotering av løsninger kan inngå i vurderingene.

Firetrinnsmetodikken er en metode innen utredning og planlegging, for å sikre at det vurderes løsninger på alle nivå; enkle løsninger, helt nye løsninger og helt nye kombinasjoner av løsninger. Løsningsutviklingen skal i fire trinn vurdere aktuelle tiltak og virkemidler som kan bidra til at målet nås:

- I trinn 1 letes det etter tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel. Dette omfatter planlegging, styring, regulering og informasjon både innen transportsystemet og samfunnet for øvrig, med sikte på å minske transportetterspørselen eller føre transporten over på mindre plasskrevende, sikrere og mer miljøvennlige transportmidler.
- I trinn 2 letes det etter tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Dette er rettet mot transportsystemets unike deler for å utnytte eksisterende transportsystem mer effektivt, sikkert og miljøvennlig.

- I trinn 3 vurderes forbedringer av eksisterende infrastruktur, som for eksempel trafiksikkerhetstiltak, forbedring av bæreevne, kurvatur eller bredde, reservedeler av veiareal til kollektivfelt, sykkelfelt eller lignende.
- I trinn 4 vurderes nyinvesteringer og større ombygginger, som større ombyggingstiltak og nybyggingstiltak, for eksempel nye veistreknings- og ombyggingstiltak som legger beslag på nye arealer.

Fylkeskommunen legger firetrinnsmetodikken til grunn for utredning og planlegging.



Figur 4. Firetrinnsmetodikken forklart.

Under planlegging av nye prosjekter vil fylkeskommunen vurdere kostnader i et livsløpsperspektiv. Løsninger må bl.a. tåle klimaendringer med mer flom og ekstremvær.

Økt bruk av piloter og forsøksordninger

Forskning, innovasjon og teknologisk utvikling vil være sentrale virkemidler for å utnytte eksisterende og utvikle nye bærekraftige mobilitetsløsninger i handlingsprogramperioden. Det kan være radikale endringer som bryter med det tradisjonelle, eller inkrementelle, gradvise innovasjoner som forbedrer og tilpasses eksisterende løsninger. Eksempler kan være å benytte teknologi og automatisering av data for beslutningsstøtte i Vikens egen oppgavegjennomføring.

Viken fylkeskommune har en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag. Dette innebærer å føre aktuelle aktører sammen, overfører kunnskap og gjennom dette bidrar til utvikling av ny teknologi, endre og tilpasse regulering og å implementere nye mobilitetsløsninger. I rollen som bestiller har Viken en viktig funksjon ved å fremme aktiv brukerinvolvering, dialog med leverandørmarkedet, kontraktsvilkår og tildelingskriterier som muliggjør innovasjon og premierer nytenkning. Viken fylkeskommune skal bruke eierskap i samferdselsinfrastruktur, eierskap i kollektivselskaper, anskaffelsesmakt og rollen som regional utviklingsaktør til å samle og bygge opp om regionens verdiskapingspotensial innen samferdselsteknologi.

Digitalisering ved bruk av intelligente transportsystemer (ITS) vil være førende for å utnytte samspillet mellom infrastrukturen og ulike former for mobilitet som både er smart, miljøvennlig og trafiksikker. I dette ligger videreutvikling av samvirkende systemer som utnytter datautveksling mellom enheter, aktører og infrastruktur. Ved bruk av firetrinnsmetodikken kan bruk av informasjonsteknologi som for eksempel trafikkstyring, bidra til å løse framkommelighetsproblemer i stedet for bygging av ny vei.

Videre utvikling og testing av intelligent trafikkstyring kan gi kollektivtrafikken fortrinn i rushtrafikk. Proaktiv styring av trafikkavviklingen ved bruk av teknologi kan gi bedre utnyttelse av veikapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikken. Dette kan redusere behovet for investering i kollektivfelt og eventuell inngripen i bebyggelse som følge av dette.

I handlingsprogramperioden vil blant annet kollektivselskapene jobbe videre med å utvikle og teste ny teknologi for å forberede framtidens kollektiv- og mobilitetstilbud innenfor;

- Ulike former for bestillingstransport
- Konsepter for selvkjørende busser
- Utvikling av nye kundetjenester for kombinert mobilitet, som for eksempel inneholder ordninger med delebil, elsykkel og kollektivtransport
- Uttesting av nye pris- og billettsystemer

Viktige drivere er teknologiutvikling innen elektrifisering, data, kjøretøy og delingsmobilitet. Mindre elektriske (autonome) kjøretøy kan stedvis løse oppgaven med mindre ressurser enn tradisjonelle kollektivlinjer. Kapasitetssterke kollektivlinjer kan utnyttes bedre med effektiv mating med sykler og små kjøretøy. Utviklingen vil kunne omdisponere areal og gi bedre opplevelser og sikkerhet for brukere. Åpen datapolitikk kan bidra til bedre planlegging og flere tjenester til publikum, og det må vurderes om og hvordan dette skal tas i bruk.

Styrke arbeidet med samordnet areal og transportplanlegging

For å bedre mobiliteten gjennom bruk av eksisterende infrastruktur i størst mulig grad, må berørte aktører jobbe systematisk med lokalisering, utforming og omgivelser. Dette krever et tett samarbeid mellom statlige etater, fylkeskommunen og kommunene. En utfordring er derfor å få de ulike aktørene til å samarbeide om å tenke helhetlige løsninger for veisystem, kollektivtrafikk, tilbud for gående og syklende og arealutvikling.

Helhetlig og samordnet arealplanlegging er avgjørende for å oppnå effektiv bruk av areal og infrastruktur. Dette kan bidra til å redusere behovet for person- og varetransport og føre til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde, en reduksjon i utslippene, mindre veislitasje og triveligere byer og tettsteder.

Fylkeskommunen vil legge vekt på samordnet planlegging med tidlig dialog, åpenhet og gjensidig involvering i planprosessene., Regional plan for areal- og mobilitet og en avtalebasert tilnærming til planlegging og gjennomføring kan bidra til en kompakt og arealeffektiv utvikling.

Endringer i arealpolitikken kan påvirke utvikling og behov på samferdselsområdet, og forventet trafikkvekst etter gjeldende regionale planer og utvikling i kommunene vil påvirkes av innstramminger eller oppmykninger i arealpolitikken. I handlingsprogramperioden skal Viken fylkeskommune vurdere potensialet og mulighetene for å tilbakeføre veier som har blitt erstattet eller supplert av nye veier, til naturen eller andre formål enn bilvei.

5.4 Gående, syklende og kollektivtransport

Viken har en rolle som regional utviklingsaktør og pådriver overfor kommunene og andre aktører. På samferdselsfeltet har vi nasjonale vedtatte mål om sykkelandel. Fylkeskommunen har i tillegg et særlig ansvar for å tilrettelegge for å få flere reisende til å velge kollektiv i stedet for personbil, samt å bidra til trafiksikkerhet og klima og miljø i egen region.

Sykkel er et prioritert satsingsområde for Viken fylkeskommune. Tiltak for gående og syklende langs fylkesveinettet er i stor grad rettet mot trygging av skoleveier slik at barn kan gå eller sykle selvstendig og trygt til skolen. Viken fylkeskommune skal også prioritere tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter, spesielt i og rundt de større byområdene. Samtidig skal strekninger som bidrar til et sammenhengende nett prioriteres.

I handlingsprogramperioden er det viktig at veieiere i Viken arbeider for å ivareta egen infrastruktur smart og effektivt. Samtidig skal fylkeskommunen ta rollen som pådriver for samarbeid mellom veieierne og som samarbeidspartner for kommune og stat. Et helhetlig sykkelnett er et viktig tiltak for å øke sykkelandelen og bidra til FNs bærekraftsmål, og det vil kreve en samordnet innsats i Viken og blant de andre partene for å lykkes med dette.



Sykkelfelt gir et eget tilbud til syklister. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

Satsing på et helhetlig sykkelnett bør innebære å tilrettelegge for et mest mulig sammenhengende sykkelnett i og rundt viktige målepunkt, trygge skoleveier, tilrettelegge for sykkelparkeringer ved kollektivknutepunkt, skilting og oppmerking av sykkelfelt.

Omdisponering av eksisterende veiareal for å gi mer plass til sykkel skal gjennomføres på utvalgte strekninger langs fylkesveinettet der det er hensiktsmessig. Etablering/opprusting av snarveier skal vurderes der dette er hensiktsmessig, både for å redusere kostnader og samlet reisetid, og for å utnytte eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte.

Det må i ulike prosjekter vurderes om bygging av gang- og sykkelvei kan gjøres rimeligere og mer effektivt, og etter mer forenklede standarder enn Statens vegvesens veinormal. Ved bygging av nye fylkesveier hvor

det er uttalt behov for sykkelvei, men arealene ikke er tilstrekkelige, skal man vurdere å bygge egne felt med rød asfalt og sykkelvei sammen med bilveien.

Viken fylkeskommunes etablerte i 2020 et sykkelnettverk for kommunene i Viken. Dette er et godt besøkt kompetanse- og faglig nettverk som vil videreføres og videreutvikles i handlingsprogramperioden.

Syklister og fotgjengere er to trafikantgrupper som har forskjellige behov og trenger ulik tilrettelegging. I handlingsprogramperioden er fotgjengere prioritert med fortau/gang- og sykkelvei, særskilt i områder med farlig skolevei.

I handlingsprogramperioden deltar fylkeskommunen i planlegging bygging av flere store infrastrukturtiltak for kollektivtransporten. Ny T-bane mellom Fornebu og Majorstua og nytt sikrings- og signalanlegg for T-banesystemet er under bygging. Begge skal etter planen stå ferdig ved utgangen av 2027. Det er satt av bompengemidler til planlegging av ny T-banetunnel, mens videre planlegging av foreslått T-baneforlengelse til Lørenskog ennå ikke er avklart og finansiert. I Bypakke Nedre Glomma tas det sikte på å ferdigstille planlegging og starte opp bygging av fv. 109 mellom Fredrikstad og Sarpsborg som del av en framtidig byvekstavtale med staten. Prosjektet vil gi økt framkommelighet for kollektivtransporten og tilrettelegge for et godt tilbud for gående og syklende på strekningen.

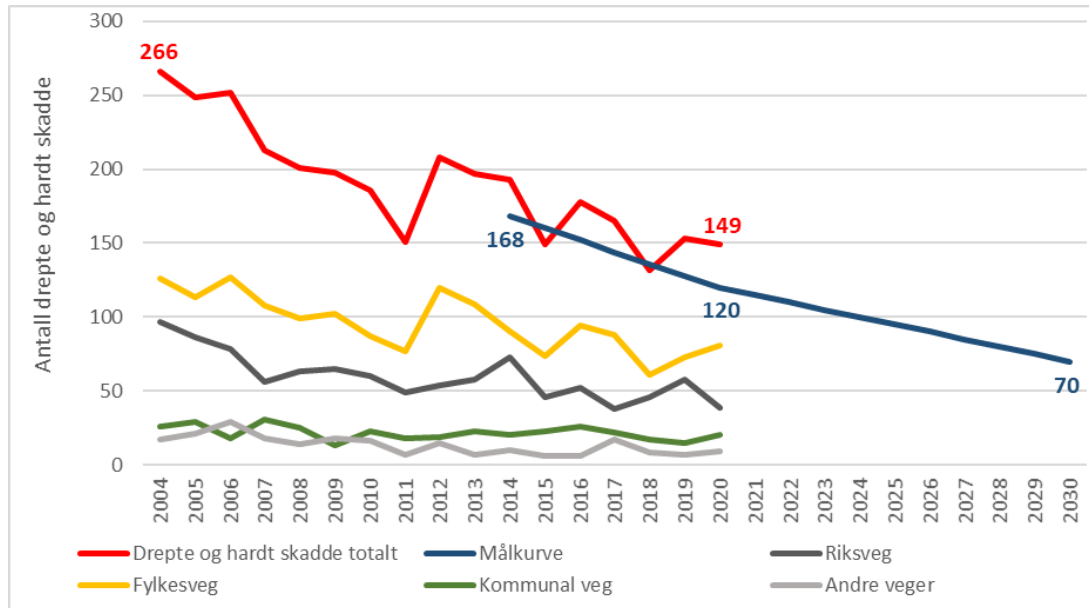
Framkommelighet for buss skal prioriteres, både i og rundt større byer, mens det i distriktene tilrettelegges for et funksjonelt mobilitetstilbud, der det også vurderes nye og fleksible mobilitetsløsninger jf. omtale under punkt 5.2. Aktuelle tiltak i handlingsprogramperioden kan være omdisponering av areal til kollektivfelt, signalprioriteringer og trafikkstyringer, etablering av holdeplasser og innfartsparkeringer.

I handlingsprogramperioden skal det arbeides effektivt og med målrettet innsats for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Viken skal følge opp politiske vedtak, og forskning og oppdatert kunnskap skal legges til grunn for beslutninger om prosjekter, løsninger og strategiske valg.

5.5 Trafikksikkerhet

Nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepte i vegtrafikken ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Viken. Det er også et nasjonalt mål at 8 av 10 barn uten rett til skoleskyss skal gå eller sykle til skolen. Måloppnåelse krever et godt samarbeid mellom myndigheter og de ulike trafikksikkerhetsaktørene, og en samordnet innsats som både innebærer fysiske, trafikantrettede og strategiske tiltak. Fylkeskommunen har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, både som veieier, skoleeier, innkjøper, planmyndighet og folkehelseaktør.

I 2030 er målet maksimalt 70 drepte og hardt skadde i Viken. Figuren under viser nødvendig utvikling for å nå dette målet.



Fylkeskommunen har også et lovpålagte ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jf. vegtrafikkloven § 40a. Samordning på tvers av sektorer blir stadig viktigere ettersom lavere ulykkestall gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede ulykkesreducerende tiltak. Dette framheves både i Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* og i Nasjonal transportplan.

Fylkeskommunen vil videreføre samarbeidet med ulike aktører, både internt i egen organisasjon og med eksterne aktører, som *Trygg Trafikk*. I 2021 etablerte fylkeskommunen en ny samhandlingsmodell for trafikksikkerhet. Modellen består av et administrativt fagnettverk for trafikksikkerhet og sykkel (Mobilitetsnettverket) og et trafikksikkerhetsutvalg. Vikens trafikksikkerhetsutvalg ledes i 2021 av fylkesråd for samferdsel, og består av medlemmer fra Statens vegvesen, Politiet, UP, Trygg Trafikk og kommuneregionene (regionrådslederne).

Fra 2023 vil trafikksikkerhetsutvalget ledes av fylkesråd for samferdsel, og bestå av to medlemmer fra komite for samferdsel, medlemmer fra Statens vegvesen, Politiet, UP, Trygg Trafikk, Fylkeslegen og kommuneregionene (regionrådslederne). Endringen vil føre til at samferdselskomiteen skal kunne ta en mer aktiv rolle i trafikksikkerhetsutvalget. Hensikten er å samordne innsatsen på trafikksikkerhet, og skape arenaer for deling av informasjon og erfaringer, øke kompetansen, og knytte kommunene tettere til det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom sine ansvarsområder har alle disse aktørene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg konkretiserer tiltak for å nå målene i Nasjonal transportplan (NTP), og legger viktige føringer for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

NTP 2022-2033 framhever at det som ligger i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* i sterkere grad enn tidligere må være koblet til fylkeskommunenes planer. Sikkerhet for myke trafikanter, og særskilt trygging av skoleveier, skal prioriteres høyt. Viken vil gjennom samarbeidet med Trygg Trafikk vektlegge hjertesone rundt skolene og trafikksikker kommune.

I handlingsprogramperioden, ønsker Viken fylkeskommune å overta skiltmyndighet fra staten på eget veinett.



Fv. 1591 Morskogen, Eidsvoll. Fotograf: Elin Nilssen Strand/ Viken fylkeskommune

6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

6.1 Drift- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet

Drift og vedlikehold skal sikre at fylkesveinettet blir ivaretatt på en god måte for ulike mobilitetsgrupper. Drift omhandler den daglige innsatsen og aktiviteten som er nødvendig for å sikre at veiene er farbare og trygge, herunder brøyting, strøing, veioppmerking, vask og rengjøring. Driftsopplegg for fylkesveier har betydning både for framkommelighet, forutsigbarhet, samspillet mellom mobilitetsalternativene, trafiksikkerhet og miljøkonsekvenser.

Vedlikehold er innsatsen for å opprettholde eller gjenskape den standarden en vei er bygd for. Med vedlikehold menes typisk tiltak for å opprettholde standarden på veidekker, bruer og tunneler. Å innhente vedlikeholdsetterlep er særlig prioritert i handlingsprogramperioden og utgjør et av de fire satsingsområdene.

Ved siden av tiltak på veiene har fylkeskommunen som veieier også en rekke forvaltnings- og myndighetsoppgaver.

I handlingsprogramperioden har Viken fylkeskommune mål om økt andel fast dekke på grusveier. Viken fylkeskommune arbeider med en plan for gjennomføring. Den langsiktige målsettingen som strekker seg utover 2025 er at alle fylkesveiene skal ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk og ingen telerestriksjoner.



6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei

Kommunene har i dag ansvaret for veilys langs en del fylkesveier. Tidligere praksis var at veilys langs riks- og fylkesveier ble kommunalt etablert og driftet, og gjerne finansiert av lokale e-verk eller velforeninger.

I år 2000 overtok staten veilys langs riksvei vederlagsfritt fra kommunene, under forutsetning av at veilysene tilfredsstilte gitte krav. 1.1.2010 ble en del riksveier omklassifisert til fylkesveier, inkl. de veilysene som ble godkjent iht. kravene. Disse anleggene driftes i dag av fylkeskommunen. Øvrig veilys langs fylkesvei er fortsatt i stor grad eid av kommunene.

Eierskapet til veilys langs fylkesvei er vurdert forskjellig i de tre tidligere fylkeskommunene. Felles erfaringer er at det er et sterkt påtrykk fra kommunene om overføring av eierskapet til fylkeskommunen, i tråd med veglova § 9: «... den enkelte vegstyresmakt ... skal bære utgiftene til drift av vegene».

Viken utredet i 2020/2021 kostnader og konsekvenser for overtagelse av veilys langs fylkesvei, som i dag eies og driftes av kommunene. Under kartleggingen fant man at det er totalt 49.394 veilyspunkter langs fylkesveiene i Viken. 16.106 punkter som kommunene eier/drifter og 33.288 der Viken selv eier/drifter.

Viken fylkeskommune har en intensjon om å overta kommunalt driftede veilys langs fylkesvei. Det må imidlertid gjøres en trafiksikkerhetsmessig vurdering av den enkelte veilysstrekningen før eventuell overtakelse. Veilysene har varierende standard, og det vil være behov for å oppgradere anleggene flere steder. Viken fylkeskommune har estimert et investeringsbehov på om lag 70 mill. kr for de anleggene kommunene driftes i dag. En slik investering vil bidra til å redusere kostnaden til drift av anleggene. Behov for midler til veilys avklares i forbindelse med årlige budsjettprosesser.

Oppsummert kostnader

Veilyset Viken drifter	
Investeringskostnader - behov (inkl. mva.)	Årlige driftskostnader (eks. mva.)
Opprusting armaturer: 42 mill. kr Opprusting sikringsskap: 10 mill. kr	Strøm: 33,3 mill. kr Øvrig drift av lysarmaturer: 33,3 mill. kr
Total investering: 52 mill. kr	Totalt årlig drift av lysarmaturer: 66,6 mill. kr
Veilyset kommunene drifter	
Investeringskostnader - behov	Årlige driftskostnader
Utskifting lysarmaturer til LED: 55-60 mill. kr Utskifting hengeledning: 4 mill. kr Skifte av tremast med råte: 6 mill. kr	Strøm: 15– 18 mill. kr Øvrig drift: 15-17 mill. kr
Total investering: 65-70 mill. kr	Totalt årlig drift: 30-35 mill. kr

6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei

Bakgrunn

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon 1.1.2020 har fylkeskommunen ansvar for driften av fylkesveinettet i Viken. Det ble derfor besluttet å utarbeide en ny driftsstrategi. Flere av temaene som omtales i driftsstrategien, gjelder også for andre områder i Viken fylkeskommune, for eksempel utbygging.

Viken fylkeskommune har overtatt kontraktsporføljen med driftskontraktene for vei og elektro. I flere av de pågående driftskontraktene ligger riks- og fylkesveier i samme kontrakt og gjennomføres ut kontraktperioden i felleskap med Statens vegvesen. Felleskontraktene vil bli gradvis faset ut fram til og med 2025-2026. Kontraktene som fornyes vil dermed kun bestå av fylkesveier med unntak av enkelte kontrakter innen drift og vedlikehold av elektroinstallasjoner til styring og overvåking av tunneler, som fortsatt gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen. Det foreligger per nå ingen plan for å gjeninnføre felleskontrakter med Statens vegvesen.

Hovedretningslinjene fra perioden med sams veiadministrasjon er i det aller vesentligste videreført etter overgangen til Viken. Eksisterende kontrakter har i stor grad blitt styrt og fulgt opp etter samme prinsipper og retningslinjer som tidligere. Driftskontraktene som ble fornyet i 2020 og 2021 er utformet og følger i stor grad samme driftsstandard som eksisterende kontrakter i porteføljen, men med enkelte nødvendige tilpasninger til ny organisasjon.

Innhold i ny driftsstrategi

Viken fylkeskommune har satt seg ambisiøse mål for miljøvennlig og bærekraftig drift med rett innsats på rett sted, økt tilrettelegging for gående og syklende, ivaretagelse av biologisk mangfold langs fylkesveiene og oppfølging av nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

Det er definert seks temaområder som den nye driftsstrategien omhandler:

- Byggherrestrategi
- Kontraktstrategi
- Anskaffelser
- Standard for drift og vedlikehold
- Prosjektstyring og kvalitetssystemer
- HMS og Ytre miljø

I tråd med driftsstrategien vil fylkeskommunen prioritere følgende tiltak

- Gjennomføre en forsøkskontrakt med økt grad av byggherrestyring. Ved å prøve ut ulike kontraktmodeller ønsker vi å høste erfaring med et større spekter av kontrakter for å bedre kunne løse lokale utfordringer, samt tilby kontrakter som etterspørres av de mindre leverandørene i markedet. Økt grad av byggherrestyring krever økt kompetanse og mer ressurser i byggherreorganisasjonen.
- Innføre kontrakter med varighet på inntil åtte år med bruk av gjensidige opsjoner. Tiltaket skal bidra til at entreprenørene kan avskrive større deler av investeringen i løpet av kontraktperioden, hvilket gir bedre stabilitet og forutsigbarhet over tid. Det gir også bedre muligheter for entreprenøren til å bygge opp robuste prosjektteam og beholde viktig nøkkelpersonell.

- Stille strengere krav til at hovedentreprenør (HE) skal gjennomføre spesifikke deler av kontraktsarbeidene i egen regi. Kravet i dagens kontrakter er at entreprenørens egne ansatte skal utføre minst 25 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet, samt at den administrative ledelsen skal være ansatt hos HE. Viken fylkeskommune skal i nye kontrakter legge til grunn krav om at minst 40 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet skal utføres av HE. I kontrakten skal framgå konkret hvilke deler det stilles krav til at HE utfører med egne ressurser.
- Kontraktskriterier som bygger opp om et seriøst arbeidsliv og «Viken-modellen» legges til grunn for alle driftskontrakter. Oversikt over driftskontrakter med kontaktdata til HE og jevnlig oppdatert oversikt over HEs underleverandører i kontrakten skal være tilgjengelig på fylkeskommunens nettside.
- Viken fylkeskommune vil arbeide for å sikre vinterregularitet med godt vintervedlikehold på fylkesveiene. Dette er spesielt viktig over fylkets fjelloverganger for å bedre trafikksikkerheten for kjørende, gående og syklende i vinterhalvåret.
- Endre og tilpasse standardkravene for enkelte vinterdriftsklasser for å tilpasse vinterdriften til fylkesveinettet, og for å nå målsetning om redusert saltforbruk og lavere kostnader. Gjennom å tilpasse standardkravene i vinterdriften, vil det medføre at det strøs mer med sand og mindre med salt, og det vil bli mindre behov for brøyting. Mindre bruk av salt og generelt lavere aktivitet, vil gi lavere kostnader og redusere miljøpåvirkningen, med den konsekvens det får for framkommeligheten.
- Endre på standardkravene for drift av veikantvegetasjon for bedre å legge til rette for biologisk mangfold og bidra til at fremmede arter ikke etablerer og sprer seg langs fylkesveiene.
- Innføre nye firmakvalifiseringskrav og andre tildelingskriterier enn laveste pris, som f. eks kvalitet, gjennomføringsevne, miljø og bærekraft. Det vil også åpne opp muligheter for at markedet kan tilby innovative miljø- og klimaløsninger. I forlengelsen av dette vil Viken også utrede muligheten for å benytte andre anbudsprosedyrer enn åpen anbudskonkurranse.
- Innføre miljø- og klimakrav i driftskontraktene rettet mot bærekraftig løsninger, lavutslipp og elektrifisering av maskiner og utstyr, ivaretagelse av biologisk mangfold og rapportering av klimagasser.
- Implementere nytt helhetlig FDV-system (forvaltning, drift og vedlikehold) for å effektivisere arbeidsprosesser og få bedre beslutningsstøtte. Som et ledd i å innføre nye effektive IKT-løsninger innen drift og vedlikehold av fylkesveinettet, er det gjennomført anskaffelse av en rammeavtale for FDV-system. Systemet skal erstatte eksisterende systemer og løsninger, samt bidra til bedre interaksjon og samhandling internt mellom fagområdene, med entreprenører og andre eksterne. Systemet gir også muligheter for sømløs kobling mot interne og eksterne it-systemer og løsningen er utviklet med direkte kobling mot Nasjonal vegdatabank (NVDB). Annen funksjonalitet til håndtering av arbeidsvarslings- og gravesøknader, HMS-oppfølging, planlegging av framtidig vedlikehold, m.m.
- Omarbeide mal og veileder for Ytre miljøplan (YM-plan) til Vikens behov og målsetninger. Vurdere å utarbeide en YM-plan for hele Viken.
- Koble på de fagressursene internt i Viken som kan bistå med miljørisikovurderinger i utarbeidelse av YM-plan.
- Vurdere om det skal anskaffes et eget helhetlig system for oppfølging av HMS, eller om det nye FDV-systemet kan være dekkende for det samlede HMS-behovet.

6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep

Veibaserte mobilitetsløsninger er avhengig av et tilstrekkelig drifts- og vedlikeholdsnivå for å fungere godt og forutsigbart. Når bevilgninger til vedlikehold ikke holder tritt med årlig forfall, oppstår et vedlikeholdsetterslep. Som et av satsingsområdene i handlingsprogramperioden vil innhenting av vedlikeholdsetterslepet være en tydelig prioritert oppgave i Viken. Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av reduserte kostnader for veiens brukere, bedre framkommelighet for brukere, kollektiv og næringstransport. Et redusert vedlikeholdsetterslep vil også bidra til et økt trafiksikkerhetsnivå som kan redusere ulykker og personskader.

I 2020 ble det gjennomført en kartlegging av etterslep på ulike kategorier hvor vedlikeholdsetterslepet for fylkesveiene ble anslått til å være rundt 10 milliarder kroner. Status på etterslepet pr 2020 er oppsummert i tabellen under

1000 (2021-) kr inkl. mva.

Kategori	Lav vurdering	Antatt vurdering	Høy vurdering
Veifundament og veidekke	3 600 000	4 400 000	4 700 000
Drenering	630 000*	630 000*	630 000*
Tunnel	300 000	500 000	600 000
Bru	1 400 000	2 500 000	2 670 000
Ras- og skredsikring	220 000	550 000	740 000
Veiutstyr	1 420 000*	1 420 000*	1 420 000*
Samlet vedlikeholdsetterslep	7 570 000	10 000 000	10 760 000

*må kartlegges, bygges kostnader på rapporten fra Statens vegvesen i 2018.

I rapporten er det synliggjort et stort behov for utbedring av dekkestandarden som står for litt under 50 pst. av det totale etterslepet på fylkesveiene. Det er i tillegg mange tyngre konstruksjoner som bruer og tunneler som også vil ha behov for betydelige oppgraderinger. Anbefalingene i rapporten viser at det vil være behov for en kartlegging av dagens tilstand for noen av kategoriene som er vist i tabellen over.

Det er flere årsaker til at det ikke har blitt tilført tilstrekkelige midler til å opprettholde ønsket kvalitet på fylkesveinettet:

- Ulik prioritering av oppgaver innen drift og vedlikehold i de tidligere fylkeskommunene
- Drifts- og vedlikeholdsoppgavene som utføres i de faste driftskontraktene har vært gjennom en kraftig kostnadsøkning de senere årene
- Drift prioriteres framfor vedlikehold
- Kostnadene ved å holde en gitt standard har vært undervurdert
- Ønsker og krav til standard har en tendens til å øke over tid
- Også andre faktorer påvirker vedlikeholdsetterslepet, for eksempel skred, flom, klimaendringer og temperatursvingninger

I avsnittene under gis det en kort beskrivelse av de ulike kategoriene med etterslep.

Veifundament og dekkelegging

I 2020 ble det asfaltert 317 km fylkesvei av totalt 5498 km i Viken. Det gir et intervall på reasfaltering på om lag 17 år.

Det er stor variasjon mellom høy- og lavtrafikkert veinett og det er et større vedlikeholdsetterslep langs det lavtrafikkerte veinettet. Veidekket følges opp med spor- og jevnhetsmålinger, samt skjønnsmessig vurdering av dekketilstand som følge av slitasje og alder.

Levetiden på asfaltdekkene kan gi en indikasjon på veiens bæreevne. Mange av fylkesveiene er gamle veier som er "blitt til" over mange år. Det finnes i liten grad en oversikt over hvordan disse veiene er bygget og hva slags bæreevne de har. Gjennomsnittlig forventet dekkelevetid ligger på i dag på 8-14 år. Er dekkelevetiden <10 år bør forsterkning før neste reasfaltering vurderes.

Dypstabilisering kan være en egnet forsterkningsmetode på fylkesveier med kort dekkelevetid og der grunnforholdene ligger til rette for det. Alternativet for disse veiene er å bygge opp veikroppen helt på ny etter dagens standard, noe som vil være svært kostbart. Forskjellen på en kontrakt med ordinær reasfaltering og en kontrakt med dypstabilisering er både arbeidet og vurderinger som blir gjort i forkant, samt tilpasninger som må gjøres når arbeidet er i gang.

Metoden går ut på:

- Forarbeider utføres, for eksempel bytte av stikkrenner og masseutskifting på enkelte punkter m.m.
- Frese opp veikroppen, inntil 50 cm fra topp dekke
- Tilsette pukkk og bitumen
- Justering, valsing og klargjøring før asfaltering.
- Ett lag med asfalt + ett lag til etter 1-3 år

Dypstabilisering er god utnyttelse av midler og en metode som bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Metoden kan ikke brukes der det er dårlig grunnforhold i form av leire, myrterreng ol.

Det er behov for en større kartlegging av bæreevnen på store deler av fylkesveinettet. En slik kartlegging vil gi et grunnlag for å vurdere hvilke typer forsterkningstiltak som er nødvendig for å øke levetiden på asfaltdekkene. Forsterkningstiltak er kostbare tiltak og det er god økonomi i å velge de rette forsterkningstiltakene.

Grusveier

Det er omtrent 288 km med grusvei i Viken. Dette utgjør om lag 5 pst. av fylkesveiene. 193 km av disse ligger i tidligere Østfold. I handlingsprogramperioden har Viken fylkeskommune mål om økt andel fast dekke på grusveier. Som en langsiktig målsetting skal alle fylkesveiene ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk, og ingen telerestriksjoner. Storparten av grusveiene ligger i områder med dårlig bæreevne, de mangler grøfter og nødvendig overbygning. Det vil derfor være kostbart å utbedre disse til veier med fast dekke.

Det er satt i gang et arbeid med kartlegging av grusveiene med tanke på hvilke av disse som kan asfalteres uten større forarbeider og hvilke veier som trenger større tiltak før det kan legges asfalt. Kostnader pr. grusvei og antall km vei som kan utbedres vil variere avhengig av grunnforhold og forsterkningstiltak som er nødvendig før man legger asfalt. Det vil derfor variere hvor lange strekninger som får fast dekke hvert år.

Drenering

For å unngå forfall på veinettet er noe av de viktigste tiltakene å drenere vann vekk fra veien og å hindre vanninntrenging i veikroppen. Grøfter, stikkrenner, kummer, drens- og overvannsledninger er viktige elementer for å hindre dette. Viken fylkeskommune har god oversikt over disse elementene selv om ikke alle er kartlagt. Utfordringen er imidlertid å ha oversikt over tilstanden på disse elementene, og vedlikeholdsetterslepet her er stort. Det vil her være behov for en bedre kartlegging for å sikre riktig prioritering av tilgjengelige midler.

All innsats rettet mot drenering, vil også være en innsats for å hindre at skader oppstår som følge av ekstremvær som flom, ras, snøsmelting, styrtregn og lignende.

Tunnel

Viken fylkeskommune forvalter 20 tunneler av varierende alder. 5 tunneler er lengre enn 500 meter og omfattes dermed av tunnelsikkerhetsforskriften.

Geologiske og periodiske inspeksjoner utføres med jevne mellomrom, normalt minst hvert 5.-6. år. Funn og rapport fra inspeksjonen gir anbefalinger av tiltak som bør utføres. Våre driftsentreprenører og byggherrepersonell utfører også rutinemessige inspeksjoner, drift og vedlikehold. Funn og vurderinger av tilstand på utstyr, utstyr som svikter, forventet gjenstående levetid, hyppighet av feil, farlige forhold er blant annet ting som vurderes. I hovedsak prioriterer fylkeskommunen tiltak etter hvor kritisk det er for tunnelsikkerheten.

Bru

Viken fylkeskommune har ansvaret for 1480 bruer (1534 bærende konstruksjoner). Store deler av bruene er 50 år og eldre. Bruer bygd etter 1990-tallet er dimensjonert for 100 års brukstid. Tidligere var det ofte 50-60 års brukstid som ble lagt til grunn. Det vil si at en betydelig andel av bruene snart vil oppnå planlagt brukstid og at kan være mer bærekraftig å erstatte dem med nye konstruksjoner enn å fortsette å vedlikeholde. Vedlikeholdsmidler fordeles til bruer med kritisk etterslep. Bruer med skader som påvirker framkommelighet og bæreevne eller trafikksikkerhet blir prioritert.

Viken fylkeskommune har en god oversikt over tilstanden på bruene og det gjennomføres jevnlig inspeksjoner av disse. Det er imidlertid behov for en langsiktig investeringsplan for å erstatte gamle bruer. Da vil det også være lettere å gjennomføre målrettet vedlikehold av de resterende bruene for å komme ajour med vedlikeholdsetterslepet.

Ras- og skredsikring

Det er mange fjellskjæringer langs fylkesveinettet. Disse må med jevnlig mellomrom renskes for løs stein. Noen partier vil ha behov for mer omfattende sikring i form av bolter og nett for å hindre steinsprang ut på veien. Langs fylkesveiene er det også enkelte partier og punkter som er utsatt for skred. Her vil det også være behov for tiltak.

Det er ikke alltid like lett å forutsi hvor det vil gå jordras. Nedbør og erosjon er gjerne faktorer som utløser denne type ras. Utsatte strekninger vil følges opp etter hendelser og gjennom planlagte utbedringstiltak.

Mange av områdene i Viken med leire eller kvikkleire er kartlagt gjennom NVE sine faresonekart for den enkelte kommune. Det er imidlertid behov for en vurdering av konsekvensene for fylkesveinettet i disse områdene. Det kan gi oss en bedre oversikt over hvilke restriksjoner på tiltak vi har i disse områdene og hvordan tiltak i slike soner skal gjennomføres.

Veitstyr

Skilt: Det finnes ikke eksakte tall på hvor stort behovet for oppgraderinger av skilt er langs fylkesveiene. Det antas et stort etterslep innen kvalitetssikring og oppdatering av skilt.

Rekkverk: Rekkverk er et viktig element i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er et stort etterslep på rekkverk. Det er strekninger med behov for helt nytt rekkverk, strekninger med behov for utskifting av gammelt og utdatert rekkverk og mange rekkverksavslutninger har behov for en oppgradering til mer trafikksikker utforming. Det er gjort registreringer av rekkverksbehov i de tidligere Akershus og Østfold. I tidligere Buskerud vil en slik registrering bli gjennomført tidlig i handlingsprogramperioden.

Veilys: Veilys langs fylkesvei omfatter både vei og gang- og sykkelvei, der det ikke er kommunalt eide anlegg. Kommunalt eide veilysanlegg er en særskilt utfordring og er omtalt under kapittel 6.2.

Veilysanleggene som Viken fylkeskommune eier er av varierende tilstand. Noen steder er det tilfredsstillende, og andre steder er det behov for utbedring. Utbedring vil i stor grad skje gjennom en oppgradering til ny LED-lys teknologi, som gir økning i levetid og reduksjon i strømforbruk.

Innhold i ny vedlikeholdsstrategi

Viken fylkeskommune har hatt behov for å utarbeide en strategi for innhenting av vedlikeholdsetterslep. Dette innebærer å videreføre nødvendig kartlegging og gjennomføre tiltak for å stoppe den negative utviklingen i etterslepet. I tillegg vurderes hvilke tiltak som må prioriteres for å innhente allerede oppstått vedlikeholdsetterslep. For å prioritere tiltak som skal utføres på kort og lang sikt er følgende kriterier lagt til grunn for vedlikeholdsstrategien:

- Trafikksikkerhet – ulykkesutsatte strekninger og punkter samt sikkerhet for myke trafikanter, med vekt på skoleveier
- Veiens funksjon og årsdøgnetrafikk
- Økonomi – innsparingseffekt
- Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Viktige næringsveier
- Nødvendige ressurser til planlegging, grunnerverv og byggeledelse
- Innspill fra brukere – NLF, tømmerindustri, kollektivtrafikk, syklende og gående

Det er nødvendig å ta hensyn til veiens funksjonsklasse og trafikkgrunnlag. Høytrafikkerte veier med regional funksjon vil ha en større oppmerksomhet enn veier med lokal funksjon. Samtidig må prioriteringene ta hensyn til en minimumsstandard på hele veinettet. Strekninger med lokal funksjon og lavt trafikkgrunnlag vil måtte prioriteres dersom minimumsstandard ikke er oppfylt. Spesielt gjelder dette strekninger som, på tross av lavt trafikkgrunnlag, har stor betydning for næringstrafikken eller trafikksikkerheten. Eller strekninger der bruene gir begrensninger for den samlede framkommeligheten.

Det må avklares hvilke tiltak og strekninger som har behov for reguleringsplan. I mange tilfeller eier ikke fylkeskommunen nok areal til å kunne gjennomføre vedlikeholdstiltakene. Arbeidet med reguleringsplan og påfølgende grunnerverv tar ofte 2-3 år fra oppstart av reguleringsarbeidet til ferdig ervervet grunn.

På kort sikt er det viktig å ha på plass et sett av tiltak som raskt kan iverksettes. Delmål, satsingsområder, og en balansert geografisk fordeling i Viken vil utgjøre en sentral del av prioriteringsgrunnlaget. Typiske tiltak her vil være dekkelegging, mindre vedlikeholdstiltak i regi av driftskontraktene, veilys, rekkverksarbeider med mer.

I Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 er det foreslått en tilskuddsordning for fylkesveiene for å kunne redusere etterslepet. Regjeringen legger vekt på to viktige kriterier for å kunne gi tilskudd: Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. En forutsetning for tilskuddet er en fylkeskommunal egenandel som minst tilsvarer den statlige andelen.

6.5 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser

Funksjonsinndeling av fylkesveinettet er et nyttig verktøy i forbindelse med valg av driftsklasse, prioritering av vedlikeholdsoppgaver og utvikling av veinettet. En funksjonsinndeling innebærer å systematisere fylkesveiene etter hvilken funksjon de har. Funksjonsinndeling vil også være nyttig i forbindelse med forvaltning av veinettet.

Nedenfor følger forslag til inndeling av veiene i funksjonsklasser og hvilke kriterier som skal ligge til grunn.

Funksjonsklasse A – Nasjonale hovedveier: Denne funksjonsklassen omfatter riksveiene og europaveiene i Viken, og er i utgangspunktet veier Statens vegvesen har ansvaret for.

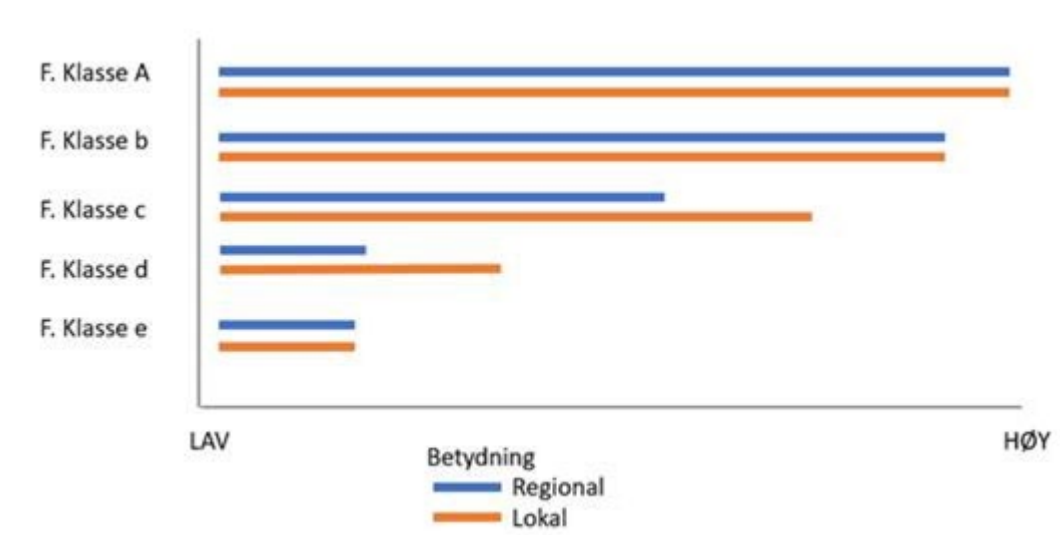
Funksjonsklasse B – Regionale hovedveier: Dette omfatter veier som i høy grad oppfyller de foreslåtte kriteriene nedenfor og som derfor er å anse som våre viktigste fylkesveier og derfor de veiene som skal prioriteres først.

Funksjonsklasse C – Lokale hovedveier: Veier som er viktige lokalt, men som ikke har noen større regional funksjon.

Funksjonsklasse D – Lokale samleveier: Veier som nesten ikke har noen regional funksjon, men fortsatt en lokal funksjon

Funksjonsklasse E – Lokale adkomstveier: Veier uten regional funksjon med en mindre viktig lokal funksjon. Dette kan eksempelvis være mindre adkomstveier til spredt bebyggelse.

Funksjonsklassene kan visualiseres på følgende måte:



For å kunne fastsette hvilken funksjon veien skal ha er følgende kriterier identifisert:

- Veiens betydning for forbindelse mellom kommuneregioner, supplering av riksvei og grenseoverganger
- Veiens betydning for og tilknytning til administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter, skoler og bysentrum.

- Veiens betydning for, og tilknytning til kollektivterminaler, pendlerparkering og viktige bussruter og arbeidspendlere
- Veiens betydning for næringstrafikk
- Veiens beredskapsfunksjon og omkjøringsfunksjon
- ÅDT, sesongvarierende, helgetrafikk, variasjon i løpet av døgnet

Basert på klassifiseringen av eksisterende veinett skal det igangsettes en prosess med full gjennomgang av veinettet for å få en enhetlig praksis når det gjelder forholdet mellom hva som skal være kommunal vei, fylkeskommunal vei og statlig vei i Viken.

7 Drift av kollektivtransport

Viken fylkeskommune har ansvar for å tilby lokal kollektivtransport for sine innbyggere gjennom tilskudd til lokal rutettransport. Fylkeskommunen har også ansvar for skoleskys og transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-transport) samt forvaltning av drosjeløyver.

Viken fylkeskommune bruker i dag det heleide selskapet Brakar AS, det deleide selskapet Ruter AS (Oslo 60 % og Viken 40 %) samt Østfold kollektivtrafikk (som er en del av fylkeskommunens ordinære organisasjon) til å organisere fylkeskommunens kollektivtransport. Selskapene eier i hovedsak ikke transportmidlene selv, men inngår kontrakter med ulike operatører. Ved siden av tradisjonelle bussruter, omfatter tilbudet også båtruter, t-bane og ulike former for bestillingsruter.

En stor andel av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til det fylkeskommunale kollektivtilbudet. I tillegg tilføres kollektivtransporten bompenger fra Oslopakke 3 og belønningssmidler fra bypakkesamarbeidene. Tilskudd til drift av kollektivtilbudet blir fastlagt og fordelt i økonomiplanen mellom Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk.

Et godt kollektivtilbud vil bidra positivt på mange av delmålene, blant annet framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper og redusert biltrafikk.

Viken fylkeskommune vil tilrettelegge for at Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk får i oppdrag å planlegge og utforme kollektivtilbud og mobilitet for sine områder innenfor forutsigbare tilskuddsrammer med utgangspunkt i fylkeskommunens tilskudd og kjøp av skoleskysstjenester som i foregående fireårsperiode. Det forutsettes at justeringer i kollektivtilbudet som følge av eventuelle endringer i tilskuddsnivå, etterspørsel og billettinntekter gjennomføres med nødvendig politisk forankring. Fylkestinget holdes informert om justeringer i kollektivtilbudet gjennom fylkesrådets tertialrapporter og eventuelt i egne saker der fylkesrådet finner dette nødvendig eller hensiktsmessig.

Fylkestinget forutsetter at igangsatte prosesser for endret organisering av kollektivtransporten i Viken og Oslo ender opp i en modell som gir tydelige rammer for fylkeskommunens eierskap, eierstyringsmekanismer, bestillingsprosesser og endringsprosesser for kollektivtransporten slik at fylkestingets prioriteringer innenfor kollektivtransporten kan iverksettes på en ubyråkratisk og kostnadseffektiv måte.



Buss utgjør en viktig del av mobilitetstilbudet i Viken. Foto: Brakar

7.1 Tilpasninger etter koronapandemien

Store deler av 2020 og 2021 ble påvirket av koronapandemien. Reiseomfanget og billettinntektene lå i store deler av pandemiperioden på under 50 pst. av normalnivået, men tilbudet har i hele perioden ble opprettholdt med hjelp av statlige støtteordninger. Viken fylkeskommunes andel av statlig kompensasjon for tapte billettinntekter i perioden mars 2020 til desember 2021 er rundt 2 330 millioner kr, fordelt på Ruter¹ (2 085 mill. kr), Brakar (153 mill. kr) og ØKT (91 mill. kr).

Pandemien ser ut til å ha medført store endringer, blant annet nye arbeids- og reisevaner. Mange gir uttrykk for ønske om varig bruk av hjemmekontor en eller flere dager i uka, men også en økt bekymring for å reise med overfylte tog og busser. Det er vanskelig å vite hvordan den nye reisehverdagen vil se ut, men våre egne selskaper og blant andre Urbanet² har anslått en mulig varig reduksjon av kollektivreiser på inntil 15 pst. Dette vil i praksis bety at det kan ta mange år før etterspørselen er tilbake til 2019-nivå, og at ettervirkningene etter korona vil prege hele handlingsprogramperioden.

De tre selskapene hadde før pandemien (2019) rundt 1,3 mrd. kr i samlede billettinntekter³ per år. Et eventuelt fall på rundt 15 pst. innebærer reduserte inntekter på rundt 200 mill. kr per år. Dette gir relativt sett størst utslag i Ruters område, fordi billettinntektene her utgjør 50 pst. av selskapets inntekter, sammenliknet med rundt 30 pst. i resten av Viken. Kollektivtilbudet finansieres ellers med offentlige tilskudd (50-70 pst.) fra Viken og staten.

Dersom ikke staten øker sine tilskudd til kompensasjon for et eventuelt varig inntektsbortfall, gjenstår det i praksis tre måter å skape balanse i økonomien:

- Redusere tilbudet

¹ Beløpet for Ruter inkluderer her tilskudd til Vy for tapte billettinntekter for jernbanen.

² UA-rapport 137/20 Endringer i reisevaner som følge av koronaviruset.

³ Eksklusive inntekter til jernbanen som utgjorde 46 pst. av Ruters billettinntekter i Akershus-delen av Viken.

- Øke billettinntektene gjennom en tilsvarende økning av takstene
- En kombinasjon av de to over

Normalt vil det få mindre negative konsekvenser om man kombinerer tiltak, slik at veldig store/brå rutekutt eller veldig store/brå økninger i billettpriser kan unngås.

Det kan også bli behov for å gjøre endringer i billettpris/produkter som en følge av nye reisevaner. I dag brukes en betydelig del av offentlige tilskudd (stat og fylke) på å gjøre månedskort rimelige, mens enkeltbillettene er relativt kostbare. Dette passer dårlig for dem som nå ønsker å jobbe hjemme noen dager i uka, og det er en fare for at flere vil gå over til å bruke bil. Mange har derfor etterspurt mer fleksible billettslag, eller rimeligere enkeltbilletter.

Selskapene må i handlingsprogramperioden ta stilling til justering av kollektivtilbudet gitt nye økonomiske rammer.

De største økonomiske utfordringene vil være innenfor Ruters område, og her må både reduksjon av tilbudet og endringer i takstene koordineres med Oslo kommune. Dette skyldes ett tett sammenvevd kollektivtilbud med grensekryssende linjer og felles takstsystem. Det kan bli behov for å avklare prinsipper for ulike tilpasninger i de to delområdene av Ruter dersom dette håndteres ulikt av Viken fylkeskommune og Oslo kommune.

7.2 Kollektivtrafikken inn i en ny tid

Mobiliteten i samfunnet er i forandring. Digital teknologi som kobler mennesker og kjøretøy enklere og raskere sammen gjør at oppmerksomheten nå flyttes fra kun tradisjonell kollektivtrafikk til en utvidet forståelse av «delt mobilitet». På mange strekninger vil flere personer i mindre kjøretøy være en bedre løsning enn å bruke store busser, ikke minst i spredtbygde områder. Mer effektive måter å løse tilbringer-funksjonen til og fra holdeplass/stasjon, slik som elektriske sykler eller automatiske kjøretøy, gjør det mulig å effektivisere bussnettet med færre og mer høyfrekvente/raskere linjer. På sikt kan man se for seg en flåte av mindre felleskjøretøy som supplerer stive busstraseer, på kryss og tvers av byområdene.

En av de største økonomiske utfordringene for fylkeskommunen, både for driften og investeringene, er arbeidspendingen inn/ut av Oslo i rushtida. Mye materiell og infrastruktur bindes opp til å løse kortvarige kapasitetsutfordringer. Koronapandemien kan gi varige endringer i arbeids- og reisevaner som vil påvirke etterspørselen og tilbudet. Det kan gi rom for et annet samspill mellom kollektivtransport og annen mobilitet, og det kan få konsekvenser for hvordan vi priser transporttjenestene. Blant annet kan det bli mer lønnsomt å reise færre dager i uka. Hvis nye transportformer og forretningsmodeller i økende grad vil supplere dagens kollektivsystem, kan dette også få konsekvenser for måten vi organiserer og styrer sektoren, jfr. neste avsnitt.

7.3 Organisering av kollektivtransporten

Kollektivtransporten i Viken er i dag ulikt organisert. Brakar og Ruter, med ansvar for kollektivtilbudet i tidligere Buskerud og Akershus er begge organisert som aksjeselskap, mens Østfold kollektivtransport (ØKT) er organisert som del av Viken fylkeskommune. Viken kollektivterminaler (VKT), med ansvar for drift av kollektivterminalene og holdeplasser i tidligere Akershus, er organisert som fylkeskommunalt foretak.

I handlingsprogramperioden skal framtidig organisering av kollektivtransporten i Oslo og Viken avklares. I den sammenheng vil det også bli behov for å avklare kollektivselskaperens framtidige rolle og ansvar for nye mobilitetstjenester. Arbeidet krever tett samarbeid med Oslo, med Ruter som felles kollektivselskap og

omfattende grensekryssende trafikk. En fagrapport (ekstern utredning) skal være ferdig i løpet av 2021. Det tas sikte på politisk behandling i løpet av 2022.

7.4 Pris og betaling

Viken fylkeskommune har som prioritert mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingsystem på tvers av Oslo, Viken og statlig jernbanetilbud. I dag er det tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem. Dette gir seg utslag i priser som ofte oppleves som urimelige. Målet er å kunne betale for hele kollektivreisen i samme kundegrensesnitt og billettsystem. Det er også ønsket om mer rettferdige priser mellom ulike områder, strekninger og transportmidler.

Oppgaven med å harmonisere prisnivået i hele Oslo/Viken-område må løse flere utfordringer. Blant annet ulik sone-struktur og ulikt prisnivå i de tre områdene, rabattordninger som ikke er tilpasset nye arbeidsformer, og varierende nivå av tilskudd, eksempelvis et betydelig driftstilskudd fra Oslopakke 3 som er knyttet til Oslo/Akershus. En harmonisering av prisnivået mellom jernbanen og fylkeskommunalt tilbud må, ikke minst, finansieres.

På vegne av Viken fylkeskommune har Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk framforhandlet og inngått avtale (mars 2021) om rute, pris- og billettsamarbeid med Jernbanedirektoratet når nye kontrakter for togoperatører starter opp på Østlandet i 2023 og 2025. Avtalen legger opp til at Oslo og Viken blir lokal takstmyndighet på tvers av tog, buss mv., dvs. slik situasjonen er i dag i Ruters område⁴. Avtalen forutsetter at fylkeskommunen/staten klarer å finansiere tilbudet⁵.

Kollektivselskapene i Oslo og Viken skal i løpet av 2021 utrede alternative pris- og betalingsmodeller for framtidens kollektiv- og mobilitetstjenester, og skal legge grunnlaget for politisk beslutning i Viken og Oslo om en retning og veivalg, hvordan ny modell kan innføres og kostnader knyttet til dette.

Innenfor en gitt kostnadsramme må nødvendigvis noen reiser bli dyrere for at andre skal bli rimeligere, med mindre man klarer å øke effektiviteten (utnyttelsesgraden) vesentlig. Mulig reduksjon i arbeidsreiser som følge av endrete arbeidsmønstre etter koronapandemien kan utfordre inntektssiden, samtidig som det også kan redusere behovet for kostbar kapasitet i rushtiden.

Viken fylkeskommune skal være en pådriver for økt statlig tilskudd til kollektivtrafikken slik at kollektivtrafikken kan håndtere større andel av transportbehovet og med det redusere behovet for statlige veiinvesteringer.

⁴ Den nye avtalen er en plattform som forplikter alle framtidige togoperatører i hele Viken å inngå i et rute-, pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale administrasjonsselskap. Ruter har allerede togavtale, og denne videreføres med ny avtale i 2023 med bedre vilkår, blant annet en sikrere og mer forutsigbar økonomimodell og deling av data.

⁵ Kostnaden knyttet til finansiering er kompensasjonen togoperatør skal ha for inntektene togoperatør ville hatt dersom det var togets priser som ble benyttet ut mot markedet. Det betyr en kompensasjon til togoperatør som følge av at fylkeskommunes priser er lavere enn jernbanens priser. Kostnadene er per i dag usikre på grunn av usikkerhet til estimert trafikkvolum og inntektsnivå i 2023. Ny pris- og betalingsmodell vil også påvirke beregningsgrunnlaget.

7.5 Bussanlegg og sjåførfasiliteter

Det er behov for oppgraderinger og modernisering av eksisterende bussanlegg og sjåførfasiliteter, i tillegg til etablering av nye bussanlegg og sjåførfasiliteter langs fylkesveiene. Mange av dagens bussanlegg er ikke tilrettelagt for en økning i kollektivtrafikk eller ny teknologi som hydrogen og batterielektriske busser. Enkelte anlegg vil i årene forsvinne som følge av pågående fortetting og byutvikling. Det kan bli behov for investeringer i størrelsesorden 1 mrd. kr i handlingsprogramperioden. Det er vedtatt å bygge sjåførfasiliteter (toaletter og pauserom) for bussjåførere på Romerike og Akershus Vest (Asker og Bærum), mens bussanlegg på Lørenskog og i Follo er under planlegging (ikke finansiert).

Nye bussanlegg er kostbare, og det må avklares en politikk for Viken som er økonomisk gjennomførbar. I tidligere Akershus var det lagt til grunn at bussanlegg og sjåførfasiliteter skal finansieres med bruk av kostnadsdekkende leie⁶. Leieinntektene skal dekke fylkeskommunens kostnader til drift og vedlikehold av anleggene, samt finansiering av kjøp av bussanleggene og investeringene som er utført⁷. Argumenter for offentlig eierskap til bussdepoter er å sikre like konkurransevilkår i anbudsprosesser, samt å sørge for at slike spesialanlegg med ladeinfrastruktur, mv. blir lokalisert hensiktsmessig i forhold til linjenettet. Tilsvarende modell ble ikke benyttet i tidligere Østfold og Buskerud.



Nytt bussanlegg i Leiraveien ved Lillestrøm med plass for nattoppstilling av 105 busser, og ladeanlegg for elektriske busser, vaskehall, verksted og sjåførfasiliteter. Fotograf: Viken kollektivterminaler

⁶ Tilsvarende modell var ikke benyttet i tidligere Østfold og Buskerud.

⁷ Infrastrukturfond samferdsel benyttes til midlertidig finansiering av investering og større vedlikeholdsprosjekter i henhold til tidligere fylkestingsvedtak i Akershus. Dette vil gi lik budsjettstyring uavhengig av om anlegget leies av private eller eies av det offentlige.

7.6 Utslippsfri kollektivtrafikk

Fylkestinget vedtok i 2021 (sak 71/21) en plan for fossilfri egen virksomhet, der første vedtakspunkt var som følger: *“1. Tiltak og plan for fossilfri drift innen 2028 blir fulgt opp og gjennomført i heile Viken fylkeskommune sin organisasjon.»* Kollektivselskapene Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk tar sikte på å oppfylle Vikens mål om utslippsfri kollektivtrafikk innen 2028.

De tre tidligere fylkene, Akershus, Buskerud og Østfold hadde alle vedtatte mål for utslippsfri kollektivtransport. De tre kollektivselskapene har begynt omleggingen til utslippsfri kollektivtransport basert på disse.

I Vikens geografiske område benytter de tre kollektivselskapene per 2021 totalt 1467 busser, og ni båter/ferger. Av disse er 292 busser utslippsfrie (biogass og elektrisk)⁸. Dette utgjør ca. 20 pst. av bussparken som trafikkerer Viken.

I tillegg er Nesoddbåtene (Aker Brygge – Nesodden) elektrifisert. Det er videre konkrete planer for omlegging i 2022: Fra 2022 vil bilfergen mellom Svelvik og Verket være elektrifisert, og sommeren 2022 byttes 25 dieselbusser i Halden ut med 40 elektriske busser. Det arbeides også med å gjøre Ruters hurtigbåtsamband på Oslofjorden utslippsfritt og videre et utslippsfritt Hvalersamband i Hvaler kommune. I tillegg sees det på muligheter for utslippsfri hurtigbåt på strekningen Slemmestad – Vollen – Aker Brygge.

Overgangen til utslippsfri drivlinje for kollektivtransporten i Viken fylkeskommune medfører økte kostnader for kollektivselskapene og for fylkeskommunen. Kollektivselskapene opplyser om at kostnadene for å nå målet om utslippsfri kollektivtrafikk fortsatt er usikre for bussdriften, men det er forventninger om at utslippsfri/elektrisitet vil bli billigere på sikt.

Drift av utslippsfri kollektivtransport krever i tillegg investeringer i energiinfrastruktur på bussanlegg og endeholdeplasser og ved brygger. Samtidig vet vi lite om utviklingen av CO₂-avgiften, og framtidig pris på fossilt drivstoff som sammenlikningsgrunnlag. Det arbeides med å få finansiert overgangen til utslippsfri kollektivtransport uten at det går utover rutetilbudet.

Viken fylkeskommune skal stille strenge krav til kollektivselskapenes kontraktsoppfølging og kontraktsforutsetninger knyttet til redusert klimagassutslipp fra buss. All ruteproduksjon med buss på vegne av Viken fylkeskommune, også i løpende kontrakter, skal så langt som praktisk mulig skje med bruk av den energibæreren som gir lavest mulig klimagassutslipp fra det kontraktsfestede bussmateriellet.

Hurtigbåter med utslippsfri drivlinje er i dag på utviklingsstadiet, og det forventes merkostnader forbundet med å gå over fra drift med fossil diesel til utslippsfri drift. For hurtigbåt er det behov for en nasjonal satsing for utvikling av de nye fartøyene. Både Trøndelag og Viken fylkeskommune har gjennomført mulighetsstudier som viser store kostnader ved omlegging og usikkerhet knyttet til teknologi i forhold til når anbudene kan effektueres. Med utgangspunkt i Stortingets behandling av Klimaplan 2021-2030, legges det til grunn at staten vil bidra økonomisk til å realisere ønsket teknologiskifte til sjøs.

⁸ Definisjon utslippsfri basert på vedtak i Viken fylkesting 17.02.21, sak 23/21 «Uklære klimaomgrep»



Buss fra ØKT som benytter biogass som drivstoff. Fotograf: Christian Berset, Studio CB

7.7 Skoleskyss

Fylkeskommunen har et lovpålagt ansvar for å ivareta retten til gratis skoleskyss for de elevene som har krav på dette. Kollektivselskapene har fått delegert ansvar for organisering og gjennomføring av skoleskyssen. Skoleskyssordningen omfatter rutebuss, skolebuss og spesialtransport for elever med særlige behov eller manglende kollektivdekning. Skolebussene er normalt åpne for alle og noen steder er dette det eneste busstilbudet som finnes.

Viken fylkeskommune har ansvar for å tilby skoleskyss for om lag 34 000 elever i videregående skole med rett til skyss etter opplæringsloven. I tillegg organiserer fylkeskommunen skyss for ca. 16 000 elever ved om lag 400 barne- og ungdomsskoler i fylket. I deler av Viken er det fritak fra opplæringslovens krav om skoleskyss for elever i videregående skole i de mest befolkningsrike kommunene. Dette skyldes god kollektivdekning og et ungdomskort til under 50 pst. av voksenpris.

Kostnader til skoleskyss finansieres gjennom det ordinære tilskuddet til kollektivselskapene, samt gjennom kommunene og fylkeskommunens kjøp av skoleskysskort. Grovt anslag for årlige driftskostnader til skoleskyss er 800-1000 mill. kr. Av dette utgjør spesialskyss med drosjer og minibuss om lag halvparten. Det forventes at kostnadene til skoleskyss vil øke i takt med befolkningsvekst.

Fylkestinget har gjennom forskrift for skoleskyss for elever i grunnskolen og forskrift for skoleskyss for elever i videregående skole fastsatt rammene for skoleskyss i Viken gjeldende fra skoleåret 2022/2023.

Fakta om skoleskyss, forskrifter mv. kan leses her: <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/skoleskyss/>

Viken Fylkeskommune skal i handlingsprogramperioden ha vurdert løsninger for hvordan man kan benytte eksisterende tilbud, for eksempel drosjer, som supplement til kollektivtilbudet i områder hvor skoleskyss er det eneste reelle kollektivtilbudet. Dette gjelder spesielt i skoleferiene.

7.8 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)

TT-ordningen er en del av fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport, og er et tilskudd til transport for innbyggere som på grunn av varig funksjonsnedsettelse ikke kan reise kollektivt. Tilpassede løsninger som aldersvennlig transport, bestillingstransport og servicelinjer kan være med på å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig, og redusere behovet for TT-ordningen. TT-ordningen må derfor ses i sammenheng med både kollektivtilbudet generelt og drosjetilbudet spesielt. Fra 2021 har Viken fylkeskommune hatt en felles TT-ordning, med om lag 24 000 brukere som i snitt får 25 reiser med drosje i året.

En utvidet nasjonal TT-ordning kommer i tillegg til den fylkeskommunale TT-ordningen og skal øke tilskuddet til transport for brukere med særlige behov, fortrinnsvis rullestolbrukere og blinde/svaksynte, slik at disse får et tilbud om 200 enkeltreiser per år. I 2021 var Østfold og Buskerud en del av ordningen. Regjeringen har et mål om at alle fylkene skal bli en del av ordningen og at ordningen skal overføres til fylkeskommunene når den er fullfinansiert. Dette er statlige tilskudd øremerket ordningen.

Målet for kollektivtransporten er at den skal være så universelt utformet at alle ruter skal være mulig for alle innbyggere i Viken. Alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid, både gjennom de løsninger vi har i dag og de løsninger teknologien gir oss i fremtiden. Viken fylkeskommune skal være et foregangsfylke når det gjelder tilrettelagt transport og universell utforming, samt bygge ned de mobilitetsbarrierer vi finner i samfunnet. Det er i dag fortsatt barrierer i kollektivtrafikken i fylket og det er da viktig at vi har en god og forutsigbar TT-ordning som er tilpasset den enkelte brukers behov.

7.9 Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport

Drosjer sees som en del av kollektivtilbudet. Med et mer brukertilpasset kollektivtilbud der busser benyttes på strekninger med størst passasjergrunnlag, kan drosjer spille en enda viktigere rolle framover, blant annet knyttet til ulike former for bestillingstilbud. Fylkeskommunen har en viktig rolle som løyvemyndighet for drosjer og rutetransport.

Stortinget har vedtatt endringer i yrkestransportloven om drosjer. Fra november 2020 falt derfor tidligere krav om antallsregulering, driveplikt og regulering av sentraler bort. Spesielt i områder med et fåtall innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten.

Fylkestinget har derfor vedtatt eneretter for drosjetransport i 30 av kommunene i Viken. Målet er å sørge for et godt drosjetilbud til alle, i hele Viken. Enerett innebærer en skjerming mot konkurranse fra andre drosjer, slik at det blir mer attraktivt å tilby drosjetjenester der det er få kunder. Fylkeskommunene kan kun tildele eneretter i kommuner der markedet ikke gir et godt nok tilbud og der det er mindre enn 20 000 innbyggere og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km².

7.10 Transport på vannveiene

Økt bruk av vannveiene blir viktig for å nå Viken fylkeskommunes mål om utslippsfri kollektivtrafikk og en renere fjord. Med ny teknologi i rask utvikling, tilgang til betydelig støtte gjennom statens virkemiddelapparat og regjeringens varslede støtte til fylkeskommunens anskaffelse av utslippsfrie hurtigbåttjenester har Viken Fylkeskommune store muligheter til å sikre et godt og helhetlig, utslippsfritt

hurtigbåttilbud på Oslofjorden i løpet av få år, og uten at merkostnader ved overgangen til nullutslippsteknologi begrenser utviklingen av kollektivtilbudet.

Å bruke vannveiene for å avlaste veiene vil bidra til mindre kø, kork og kaos på eksisterende veinett og redusere presset på nye store statlige veiinvesteringer i områder med arealknapphet. Avlastning av de store hovedveiene langs Oslofjorden er en viktig målsetting for et styrket hurtigbåttilbud på fjorden.

Viken fylkeskommune skal utfordre mekanismene i eksisterende lover, forskrifter og planverk og bidra til å endre disse slik at transport på vannveiene kan bli et viktigere redskap og et reelt alternativ til ensidige myndighetskrav til økt veikapasitet for utvikling av eksisterende og nye områder langs fjorden.

Viken opprettholder satsingen på omlegging til utslippsfrie fergeruter, og for omtale av dette vises det til kapittel 7.6 om utslippsfri kollektivtrafikk.

I Fredrikstad har fergedrift over Glomma lang tradisjon. Fredrikstad kommune er ansvarlig for driften av Byfergene og det gis belønningssmidler gjennom Bypakke Nedre Glomma til drift og omlegging til el-ferger. Fergene har siden 2014 vært gratis for passasjerer og har hatt en økning i frekvens, antall linjer og passasjertall. Fergene er et godt supplement til det fylkeskommunale kollektivtilbudet i kommunen med 1,5 mill. reisende i 2019.

Ruter har fått i oppdrag å vurdere Fornebu som et kollektivknutepunkt for framtidige fergeruter. Sentralt i dette står detaljerte analyser av markedet generelt og konkurranseflaten mellom båt og privatbil spesielt.

Et annet initiativ ligger i kunnskapsgrunnlaget utslippsfri fjord- og elveferge i Drammen og Lier. I handlingsprogramperioden kan det være aktuelt å etablere piloter som belyser mulig kundegrunnlag og tilrettelegging for fartøy som krever ny bruk av teknologi.

8 Øvrige driftsoppgaver

Øvrige poster på driftsbudsjettet utgjør en liten andel av samlet ressursbruk, men har stor betydning for måloppnåelse. Dette omfatter blant annet disponering av fylkeskommunens fagkompetanse, FOU, utredning og samarbeider, forvaltningsoppgaver, samt bredbåndsutbygging.

8.1 Forvaltning

Veiledning og bistand til kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer og planarbeid er en viktig oppgave for Viken fylkeskommune. Viken fylkeskommune har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører fylkeskommunens virkeområde, eller fylkeskommunens egne planer og vedtak.

I handlingsprogramperioden skal Viken sørge for en helhetlig vurdering av regionale hensyn i fylkeskommunens uttalelser til planer blant annet ved oppfølging for areal og transport i gjeldende regionale planer. Eksempelvis kan Vikens innsats som veiforvalter i uttalelse til planer bidra til å bygge opp under mobilitetsløsninger som eks. fremme god folkehelse, tilrettelegger for trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming. Dette vil ha stor betydning for Vikens samlede måloppnåelse.

8.2 FOU, utredning og samarbeider

Gjennom forskning, utvikling, utredning og samarbeid framkommer viktige deler av kunnskapsgrunnet for strategisk planlegging av samferdsel i Viken. Dette innebærer forsknings samarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering, med særlig fokus på nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer (jf. Samferdselsstrategien).

Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser og eventuelle analyser for å belyse det offentlige rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. Midlene skal også dekke medlemskapsavgifter og deltakelse i arenaer og samarbeid som er viktige innen strategisk utvikling av mobilitet og samferdsel, inkludert midler til forvaltning av fiskerihavner. Midler og partnerskap innen trafikksikkerhet inngår også her.



Uttesting av pilot for trafikkstyring på fv. 120 Nedre Rælingsveg. Foto: Viken fylkeskommune

Forskning, utredning og medvirkning/samarbeid er elementer i et samlet og framtidsrettet kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samfunnsutvikling. Dette innebærer både tradisjonell kunnskapsinnhenting og analyse, men også forskningssamarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering. Det legges særlig vekt på nye teknologiske løsninger med potensial for å løse mobilitetsutfordringer (jf. Samferdselsstrategien).

Samferdsel og mobilitet berører mange samfunnsområder hvor ulike samfunnsaktører har ulike interesser, roller og målsettinger. I komplekse problemstillinger vil det derfor være nødvendig at partene i fellesskap belyser hva som er utfordringene før vurdering av løsninger og virkemidler. Fylkeskommunen har en rolle som regional utvikler. Det innebærer et ansvar for å bringe parter sammen for å finne omforente, fremtidsrettede og bærekraftige løsninger. Kommunene og statsetatene er sentrale i disse samarbeidene, men innbyggergrupper og organisasjoner er også aktuelle parter.

Samarbeid om løsninger er en tilnærming og arbeidsform som vil bli praktisert i handlingsprogramperioden. Samarbeidene knyttes til avgrensede geografiske områder/problemstillinger og er på et strategisk nivå, forut for gjennomføring av tiltak. Samarbeidene bør formaliseres med målsettinger for styring av samarbeidet. Løsninger drøftes i fellesskap og partenes tiltak kan formaliseres med tydelighet i ansvar for gjennomføring.

Samarbeider kan være en ressurskrevende arbeidsform, men vil kunne resultere i mer målrettede tiltak og omforente løsninger som gir økt gjennomføringsevne. Samarbeidene forutsetter at partene ønsker og ser nytten av samarbeidet og at de bidrar med nødvendige ressurser. Prioritering av samarbeidsarenaer er viktig for at den fylkeskommunale innsatsen skal inngå i en helhet i Vikensamfunnet.

Viken fylkeskommune er medlem i en rekke organisasjoner, organer og samarbeider. Eksempler på dette er Østlandssamarbeidet, internasjonale samferdselsorganer og -samarbeider, jernbanefora, ITS Norge mfl. Noen er politiske samarbeider og noen har faglig kunnskapsdeling, forskning og utvikling som formål. Dette er samarbeider som gir merverdi og støtter opp under Viken fylkeskommunes strategiske mål.

8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Økt digital mobilitet er viktig både for innbyggere og næringsliv, samt for å sikre best mulig utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Med økt bruk av hjemmekontor og digitale møter har den daglige belastningen på veiene, kollektivtrafikken og annen aktuell infrastruktur blitt redusert. Mer bruk av hjemmekontor kan bidra til å endre mobilitetsetterpsørselen med færre arbeidsreiser i rushtrafikken, noe som kan ha betydelig effekt på kø og forsinkelser. Hjemmekontor vil fremdeles være et alternativ for mange selv etter koronapandemien, og endrede reisevaner med færre arbeidsreiser viser nødvendigheten av digital tilgjengelighet.

Kommunene i Viken er avhengig av gode digitale løsninger for å møte fremtidens tjenestebehov. Dette fordrer også at utbyggingen av digital infrastruktur er gjennomtenkt og god, både i tettbebygde og mer rurale strøk. Utbyggingen av 5G-nettet må sees i sammenheng med den mangeårige satsningen på bredbåndsutbygging som fylkene har ansvaret for. 9 av 10 bor i dag i områder med godt utbygd bredbånd, men samtidig bor 10 % av befolkningen i områder uten høyhastighetsnett.

Om lag 26 000 husstander (om lag 5 pst.) i Viken mangler et tilstrekkelig bredbåndstilbud (30 Mbit/s). Det er foreslått i stortingsmelding å øke hastighetsmålet til 100 Mbit/s, dette mangler hos om lag 126 000 husstander (24 pst.) i Viken.

Fra 2020 har fylkeskommunen fått en utvidet rolle knyttet til forvaltning av offentlig støtte, bevilget over statsbudsjettet, til bredbåndsutbygging. Viken skal benytte midlene til å bygge ut bredbånd i områder der dette ikke løses av det kommersielle telemarkedet. Kommuner eller sammenslutninger av kommuner kan søke om midler. Fylkeskommunen skal også bidra aktivt med tilrettelegging for effektiv utbygging, og sørge for at lovverk og konkurranse støtter opp om utvikling av bredbåndstilbudet.

Tilskuddet fra statsbudsjettet er øremerket, og kommunene og/eller fylkeskommunen må bidra med minst 25 pst. egenandel. Tilskuddsbehovet for å bygge ut bredbånd til de om lag 26 000 husstandene som ennå ikke har det, er om lag 400 mill. kr eks. mva. Dagens tilskuddsnivå dekker omtrent halvparten av behovet. Kostnadene øker vesentlig for de mest avsidesliggende husstandene, og med eventuelle høyere hastighetskrav.

Viken Fylkeskommune skal være en aktiv pådriver overfor styresmaktene til å videreutvikle NKOM-ordningen, og til å sikre høyt statlig trykk på utbygging av 5G-nettet. Ordningen med NKOM-midler bør i større grad rettes inn mot utbygging av 5G-nettet, både der hvor utbyggingen av 5G ikke er kommersielt lønnsomt og spesielt der hvor det ikke er aktuelt å legge fibernet.

Når det bygges eller utbedres bil-, gang- og sykkelveier skal det legges trekkerør for fiber. Viken fylkeskommune skal sørge for at disse er tilgjengelig slik at man sikrer lik konkurranse og leveringssikkerhet.

9 Investeringer på fylkesveinettet

9.1 Måloppnåelse

Investeringer på fylkesveinettet skal bidra til å nå vedtatte mål, og en positiv utvikling av vikensamfunnet. Investering i fylkesvei og kollektivinfrastruktur er et finansielt virkemiddel. Dette skal benyttes der andre virkemidler ikke er hensiktsmessige eller tilstrekkelige.

Hovedvekten av tiltak i handlingsprogrammet er ulike former for oppgradering for å nå delmålene, og tiltak/prosjekter som følger opp de vedtatte satsingsområdene innen samferdsel, som forfallsinnhenting og satsing på gående, syklende og kollektivtransport.

Siden mål og satsingsområder gjenspeiler alle innsatsområder i regional planstrategi, vil oppfyllelse av samferdselsmålet også bidra positivt til å nå mål blant annet knyttet til redusert ulikhet, bedre folkehelse, reduserte klimagassutslipp, bærekraftige lokalsamfunn og ivaretagelse av natur- og miljøverdier.

Investeringer blir også vurdert ut fra regional betydning, der sammenheng med andre samfunnsområder og andre aktørers innsats og prioriteringer blir vurdert. Dette betyr at prosjekter som bidrar til måloppnåelse på andre områder eller øker verdien av andres investeringer, kan bli løftet opp.

Investering i infrastruktur innebærer å bygge noe nytt eller å oppgradere eksisterende infrastruktur til en høyere standard enn det den opprinnelig var bygd for. Bygging av ny vei vil i liten eller ingen grad være aktuelt i handlingsprogramperioden, både av hensyn til økonomi, inngrep og målet om å dempe eller stanse veksten i personbiltrafikken. Nye anlegg vil bare være aktuelt der det er et nødvendig tiltak for å øke framkommeligheten for prioriterte trafikantgrupper, særlig gående, syklende og kollektivreisende.

Det er tidkrevende å gjennomføre reguleringsplanlegging og forberede utbygging av infrastrukturprosjekter. Reguleringsplanlegging tar normalt 2-3 år, og flere av prosjektene som er aktuelle for gjennomføring/bygging i handlingsprogramperioden, var under planlegging også før Viken ble etablert. I handlingsprogramperioden vil Viken fylkeskommune igangsette reguleringsplanlegging av nye prosjekter for å følge opp vedtatte mål og satsingsområder, men gjennomføring av tiltakene vil måtte skje i påfølgende handlingsprogramperioder. Koblingen mellom fylkeskommunens vedtatte mål og satsingsområder og de tiltakene som gjennomføres vil forsterkes utover i handlingsprogramperioden.

9.2 Prioriteringsmetode

Fylkeskommunen vil som tidligere omtalt benytte en utredningsmetode (firetrinnsmetodikken) som krever at andre virkemidler og mindre tiltak vurderes før planlegging av større investeringstiltak. Eksempler kan være trafikkregulering, informasjonstiltak og bruk av ny teknologi for å påvirke reisevaner og utnytte eksisterende infrastruktur best mulig. Investeringer kan også kombineres med andre virkemidler for å øke måloppnåelsen.

Behovet for inkludering og involvering av interessenter og videre politisk behandling krever at prosessene rundt prioritering av prosjekter er både gjennomsiktige og etterprøvbare. For å sikre dette har det blitt utviklet en prioriteringsmetode som sikrer at gjennomføringsrekkefølgen for investeringsprosjekter er i tråd med mål og satsingsområder. Prioritering av prosjekter har stor betydning for innbyggere, næringsliv og lokalsamfunn, og det er derfor viktig for Viken fylkeskommune at prosessene rundt prioritering er gjennomsiktige og etterprøvbare.

Prosjekter som er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

- Planleggings- og utbyggingsprosjekter som skal finansieres over investeringsbudsjettet

Prosjekter som ikke er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

- Prosjekter som er definert som bundet
- Prosjekter som er vurdert premature
- Prosjekter innenfor samleposter
- Prosjekter som skal finansieres over driftsbudsjettet

Prosjekters måloppnåelse, om de er i tråd med satsingsområder (kap. 3.3) og en balansert geografisk fordeling innenfor Viken fylkeskommune har utgjort en sentral del av prioriteringsgrunnlaget. I tillegg er det gjort vurderinger av prosjektets modenhet, kostnader og gjennomførbarhet.

9.3 Bindinger

I handlingsprogrammet for 2022-2025 er det tatt hensyn til bindinger, dvs. prosjekter som er vedtatt startet i foregående handlingsprogramperiode med behov for midler etter 2021. For handlingsprogramperioden legges følgende definisjon av økonomiske bindinger til grunn:

- Påbegynte utbyggingsprosjekter slutføres
- Utbyggingsprosjekter som allerede har fått bevilgning gjennom vedtak i Viken fylkeskommune videreføres
- Inngåtte kontrakter innenfor planlegging og drift videreføres

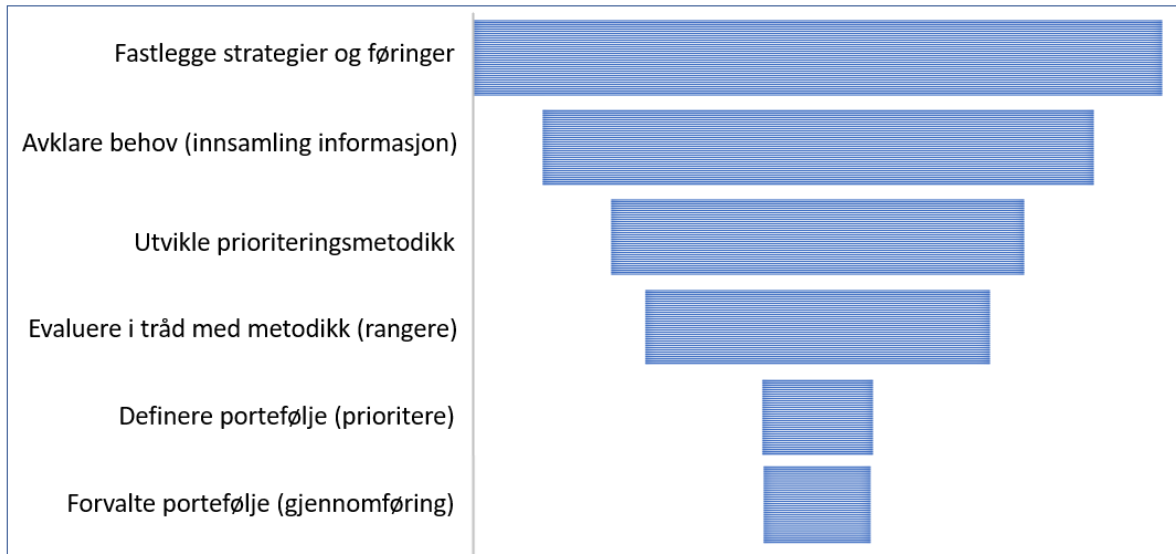
9.4 Porteføljestyring

I handlingsprogrammet er det lagt opp til porteføljestyring for plan- og utbyggingsprosjekter. Dette innebærer at pågående og besluttede prosjekter samles i porteføljer der styring skjer på porteføljenivå i stedet for på prosjektnivå. Handlingsprogram for samferdsel omtaler prosjektporteføljer for fireårsperioden innenfor ulike tiltakstyper som er nærmere beskrevet i avsnitt 9.5.

Porteføljestyring innebærer at investeringsprosjektene sees i sammenheng over flere år. Prosjektene slik de framkommer i prosjektlistene, er ikke avgrenset til det enkelte gjennomføringsår. Ved at prosjektene samles i porteføljer for handlingsprogramperioden, vil ordningen gi større fleksibilitet og økt mulighet til å tilpasse aktiviteten underveis.

Oppstart og framdrift i det enkelte prosjekt kan justeres både ut fra planstatus, framdriften generelt, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer i handlingsprogramperioden. Dette vil redusere risikoen for at forsinkelse i et enkeltprosjekt fører til underforbruk og forsinkelse for porteføljen som helhet. Handlingsprogrammet i Viken blir dermed et mer overordnet og fleksibelt styringsverktøy.

Fylkestinget vedtar sammensetningen av prosjektporteføljen gjennom behandling av handlingsprogram for samferdsel. Justeringer blir synliggjort gjennom den årlige budsjettbehandlingen. Den løpende oppfølgingen skjer gjennom Fylkesrådet og rapporteres tertialvis.



Figur 5 Prinsipp for arbeid med porteføljestyling

9.5 Tiltakstyper

I Viken fylkeskommune er det besluttet at begrepet tiltakstyper skal benyttes for de ulike prosjektkategoriene. Det er også valgt en inndeling som er tilpasset mål og satsingsområder på samferdselsområdet.

Porteføljer med prosjekter utarbeides innenfor følgende tiltakstyper:

- Forfallsinnhenting
- Mindre utbedringer
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak
- Kollektivtiltak
- Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel
- Ny vei
- Planlegging

Innenfor hver tiltakstype angir handlingsprogrammet en portefølje av enkeltprosjekter. Gjennom økonomiplan og årsbudsjett bevilger Fylkestinget en ramme til gjennomføring av porteføljen.

Det vil i varierende grad være nødvendig å sette av midler til samlepost under ulike tiltakstyper. Samlepost vil si å avsette midler til en tiltakstype uten at dette er knyttet til forhåndsdefinerte tiltak. Samleposter vil gi større fleksibilitet til å møte behov som oppstår gjennom året.

I handlingsprogrammet legges det opp til en samlet praksis for Viken fylkeskommune på dette området. Hovedregelen skal være å minimere størrelsen på samleposter gjennom gode rutiner for å avdekke tiltaksbehov på et så tidlig tidspunkt som mulig, slik at tiltak inngår i de samlede prioriteringene for investeringsporteføljen.

Samleposter vil derfor ikke benyttes for tiltakstypene ny vei og større utbedringer. Samtidig kan samleposter benyttes til mindre tiltak som det verken er mulig eller riktig å ha full oversikt over for en fireårsperiode. Ut fra dette legges det opp til samleposter under de øvrige tiltakskategoriene, herunder

også strategisk grunnverv. Samleposter kan også benyttes til å finansiere ekstra behov som avdekkes ved gjennomføringen av et prosjekt, for eksempel når byggingen av en gang- og sykkelvei avdekker behov for mindre forsterkningstiltak på kjøreveien.

Nærmere konkretisering og vurdering av beløpene på samlepostene skjer gjennom budsjettprosessen i det enkelte år.

Tabellen under synliggjør hvordan de ulike tiltakstypene følger opp Vikens 7 delmål og 4 satsingsområder som beskrevet i kap. 3.

Tiltakstype	Delmål for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
Forfallsinnhenting	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, og delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett	Satsingsområde å innhente vedlikeholdsetterslep
Mindre utbedringer	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, og delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett og delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsningene og deres omgivelser	Satsingsområde å innhente vedlikeholdsetterslep
Tilrettelegging for gående og syklende	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal	Satsingsområde smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur, og satsingsområde gående-, sykkel- og kollektivtransport
Trafikksikkerhetstiltak	Delmål 5 om trygg og sikker mobilitet	Satsingsområde smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og satsingsområde gående-, sykkel- og kollektivtransport
Kollektivtiltak	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 6 om sømløst og universelt utformet reisenett og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal	Satsingsområde om sømløs og brukertilpasset, satsingsområde smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og satsingsområde gående-, sykkel- og kollektivtransport
Store utbedringer inkl. bru og tunnel	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, og delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett	Satsingsområde å innhente vedlikeholdsetterslep

Tiltakstype	Delmål for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
Ny vei	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, og delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett	Satsingsområde å innhente vedlikeholdsetterslep.
Planlegging	Alle	Alle

9.6 Retningslinjer og krav til forskuttering

Med forskuttering menes at kommunen forskuddsbetaler investeringer på fylkesveinettet mot framtidig refusjon fra Viken fylkeskommune. Hvem som foretar planlegging og utbygging og står som byggherre avklares i den enkelte forskutteringsavtale, herunder også håndtering av mva.-kompensasjon.

Retningslinjer for forskuttering av fylkesveiprosjekter i Viken:

- Planlegging, gjennomføring og finansiering av investeringstiltak på Viken fylkeskommunes veinett skal som hovedregel skje i fylkeskommunens regi. Fylkeskommunen vil innta en restriktiv holdning til eventuelle ønsker om å forskuttere.
- Det åpnes likevel for at kommuner kan planlegge, gjennomføre og finansiere investeringstiltak langs fylkesvei med sikte på at Viken overtar (drifts- og vedlikeholdsansvaret. Dette forutsatt bindende avtaler i det konkrete prosjektet for å sikre at planen oppfyller offentligrettslige krav, samt Vikens krav til utforming og teknisk standard, og en omforent ansvarsfordeling knyttet til grunnerverv, byggherreansvar, gjennomføring, overlevering, dokumentasjon, sikkerhetsstillelse i garantitiden m.m.
- Forskutteringer gjelder enkeltprosjekter på fylkesvei i Viken, ikke prosjekter som prioriteres gjennom bypakker/byvekstvtaler

Avtale om kommunal forskuttering av fylkesveiprosjekter kan inngås når følgende kriterier er oppfylt:

- Tiltaket er i samsvar med overordnede målsettinger som er fastsatt av fylkeskommunen
- Tiltaket inngår i vedtatte porteføljer i handlingsprogrammet eller i andre vedtatte planer for investeringer i fylkesveinettet. For mindre investeringer (inntil 15 mill. kr inkl. mva.) kan det gjøres unntak
- Samlet refusjonssum i utbetalingsåret ikke overskrider 10 pst. av fylkeskommunens bevilgning til investeringer på fylkesveier i det året avtalen om forskuttering blir underskrevet
- Forskuttering fører til lavere kostnader og/eller enklere anleggsgjennomføring, for eksempel som følge av samordning med andre prosjekter langs samme strekning

Kommunen må sende inn søknad til Viken fylkeskommune om å få forskuttere prosjekter. Dersom Viken fylkeskommune godkjenner søknaden, inngås en gjensidig forpliktende forskutteringsavtale.

Forskutteringsavtalen skal blant annet omfatte:

- Fordeling av økonomisk gevinst ved samordning av prosjekter.
- Krav til utforming og teknisk standard, samt fylkeskommunal godkjenning av byggeplaner.
- Presisering av beregningsgrunnlag for kostnadsoverslag

- Plan for refusjon av prosjektkostnaden, herunder håndtering av prisstigning og overskridelser. Eventuelle kostnadsoverskridelser over 10 pst. av netto kostnadsanslag på tidspunkt for inngåelse av forskutteringsavtalen dekkes av forskutterer. Kostnader oppgis i kroneverdi på avtaletidspunktet..
- I avtalen skal det tydelig framgå spesifisering av netto- og bruttobeløp (hhv. eks. mva. og inkl. mva.)
- Tidspunkt for når fylkeskommunen overtar drifts- og vedlikeholdsansvar.
- Avtalens gyldighetsperiode

9.7 Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere

Fylkestinget i Viken behandlet 27.10.2021 prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere i sak PS 126/2021: *MVA ved overføring av offentlig infrastruktur til fylkeskommunen*. Følgende punkter ble vedtatt.

1. Viken fylkeskommune kan inngå avtaler om overføring av justeringsplikt for å sørge for at utbyggere beholder fradragsrett etter MVA-loven.
2. Viken fylkeskommune skal ikke benytte avtaler om justeringsrett eller anleggsbidrag for å legge til rette for at private utbyggere uten fradragsrett får tilgang til MVA-kompensasjon.
3. Det etableres en unntaksbestemmelse for å sørge for at kommuner får tilgang til MVA-kompensasjon i forbindelse med at kommunen selv må legge om deler av fylkeskommunal infrastruktur.
4. Fylkesrådet i Viken fylkeskommune fastsetter nærmere regler med kriterier for bruk av unntaket som sørger for at private utbyggere ikke får tilgang til MVA-kompensasjon fra fylkeskommunen. I regelverket kan det også fastsettes en nedre grense for bruk av unntaket og hvilken prosentandel fylkeskommunen kan beholde for å dekke egne kostnader

9.8 Bruk av bompenger for å finansiere enkeltprosjekter

Fra 1. januar 2020 er fylkeskommunene tildelt ansvaret for planlegging og utarbeidelse av proposisjonsutkast/saksgrunnlag til Samferdselsdepartementet for bompengeprosjekter på fylkesveiene. Alle bompengeprosjekter på offentlig vei vedtas av Stortinget. Prosessen med forberedelser og behandling av bompengeprosjekter på fylkesveier er som for bompengeprosjekter på riksveier.

For å få vurdert om det er realistisk å gjennomføre et prosjekt med bompengefinansiering er det vanlig å foreta en forhåndsvurdering/mulighetsstudie. Dersom mulighetsstudien viser at et bompengeprojekt er gjennomførbart, legges saken fram til behandling i fylkeskommunen og berørte kommuner med sikte på lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede en bompengeordning. Når lokalpolitiske prinsippvedtak foreligger, må det utarbeides en mer omfattende bompengeutredning. Denne skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak om alle sider ved bompengeopplegget i berørte kommuner og fylkeskommuner. Slike vedtak er også avgjørende for at fylkeskommunen, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet senere kan forberede saken for behandling i Stortinget.

Sentralt i statens retningslinjer for bompengeprosjekter står nytteprinsippet som går ut på at de bilistene som betaler bompenger, skal få nytte av prosjektet bompengene finansierer. Samtidig skal de som får nytte

betale bompenger. Nytteprinsippet må legges til grunn for alle bompengeprojekter. Det stilles ikke samme direkte krav til nytte i bompengepakker/bypakker.

I årene som kommer vil det økonomiske handlingsrommet for Viken fylkeskommune føre til at fylkeskommunale midler til investeringer på fylkesveiene er begrenset. I Samferdselsstrategien heter det at drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur skal prioriteres framfor å bygge ny vei.

Viken fylkeskommune ønsker å vurdere bruk av bompenger til å finansiere et begrenset antall større, prioriterte prosjekter dersom ikke staten kommer med tilstrekkelige investeringsmidler. Bompengefinansiering av enkeltprosjekter vil kunne gi en raskere prioritering av prosjektet og gi Viken handlingsrom til å bygge prosjekter som det ellers ikke er rom for. Bruk av bompenger forutsetter lokalpolitiske vedtak. Viken fylkeskommune vil ikke ta initiativ til innføring av bompenger med mindre det er lokalpolitisk tilslutning til dette.

De fleste bompengeprojekter i Norge blir finansiert ved en kombinasjon av bompenger og bevilgninger over stats- eller fylkesveibudsjettene. Behovet for fylkeskommunale midler til fylkesveiprojekter i Viken vil være avhengig av utbyggingskostnader og bompengepotensiale.

Følgende kriterium for bompengefinansiering (utenom bypakker/bompengepakker) legges til grunn:

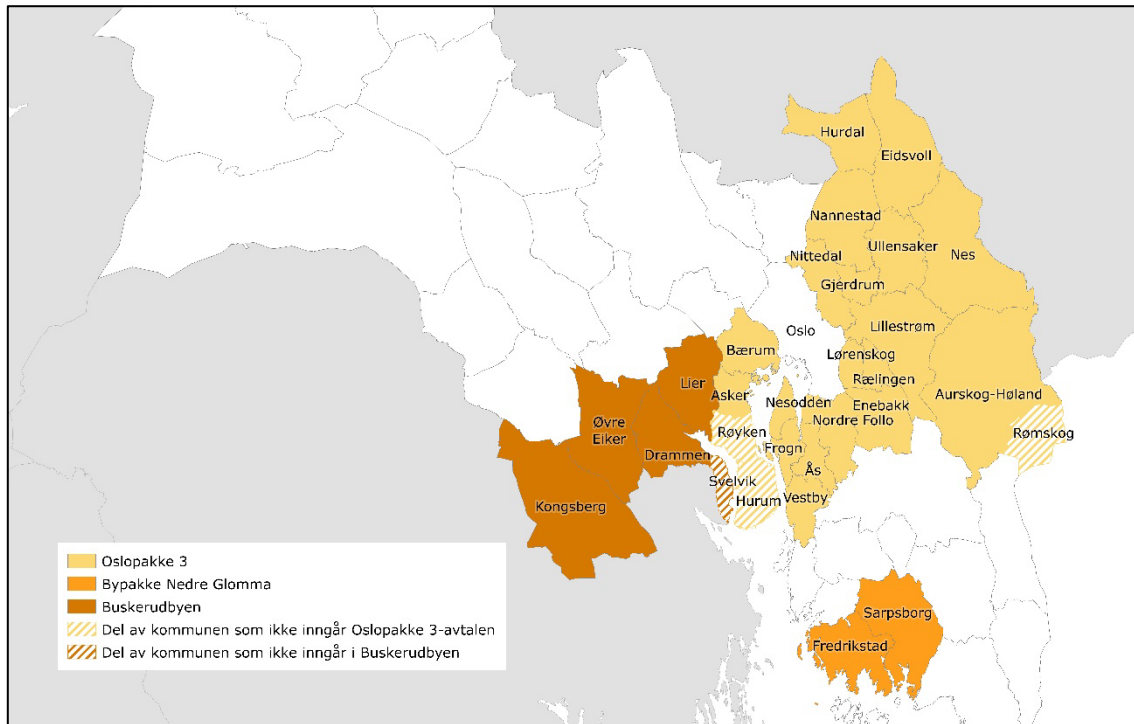
- Utbyggingskostnadene for prosjektet bør være minimum 200 mill. kr inkl. mva. Trafikkgrunnlaget for prosjektet bør være tilstrekkelig til at bompenger kan dekke en betydelig andel av utbyggingskostnadene. Den fylkeskommunale andelen av finansieringen bør minst tilsvare mva.-refusjonen fra staten.

Flere store og viktige fylkesveiprojekter er under planlegging og faller innenfor forslaget til kriterier. De aktuelle prosjektene vurderes prioritert i handlingsprogrammet under forutsetning av at de skal delvis bompengefinansieres. Det foreligger prinsippvedtak for to prosjekter: Fv. 33 Skreikampen i Eidsvoll kommune og fv. 156 Bråtan - Tusse i Frogn kommune.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak skal som hovedregel inngå i enkeltprosjekter på fylkesvei som finansieres med bompenger.

9.9 Bypakker/byvekstavtaler

Gjennom bypakkene/byvekstavtalene i de tre største byområdene (Oslopakke 3/Byvekstavtalen for Oslo og Akershus, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen) finansieres investering i fylkeskommunal infrastruktur.



Kommuner som omfattes av Oslopakke 3, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.

Kollektiv-, gang- og sykkelprosjekter på fylkesvei kan finansieres ved en kombinasjon av bompenger, statlige midler, belønningsmidler og medfinansiering fra fylkeskommuner og kommuner. Midlene kan bare benyttes til tiltak som ligger innenfor den aktuelle bypakkens avtaleområde. Det kreves inn bompenger i Oslopakke 3-området og i Nedre Glomma, mens en bompengepakke ble avvist for Buskerudbyen i 2019.

En byvekstavtale er godkjent for Oslopakke 3-området. Knyttet til denne avtalen er det satt av statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkelprosjekter, samt belønningsmidler. Nedre Glomma har avtale om belønningsmidler til og med 2023, mens Buskerudbyen er avhengig av en forlengelse av avtalen med staten for å få belønningsmidler etter 2021. Byvekstavtaler er foreløpig ikke inngått for Buskerudbyen og Nedre Glomma.

For de fire største byområdene i landet er det i tillegg en ordning med statlig delfinansiering av større høykvalitets kollektivløsninger, bl.a. Fornebu-banen.

Handlingsprogram for Oslopakke 3 og for Buskerudbyen rulleres årlig. Dette skjer på våren. Fylkeskommunens forpliktelser i disse byområdene innarbeides årlig i del 2 av Handlingsprogram for samferdsel. Det tilstrebes å innarbeide tilsvarende rutiner for Bypakke Nedre Glomma. Styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma vedtok *Fireårig økonomiplan for belønningsmidler 2021-2024* i 2020.

For en ytterligere konkretisering av Viken fylkeskommunes innsats i Oslopakke 3/Byvekstavtalen for Osloområdet i HP-perioden, vises det til kap. 13.2.

Viken fylkeskommune skal være pådriver for at ordningen med bypakker/byvekstavtaler kan utvides til å omfatte alle storbyområdene i Viken, og legge til rette for nye, liknende ordninger som sikrer at også mindre byer i Viken får løst lokale samferdselsutfordringer.

9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak

I de største byene og tettstedene blir større gang- og sykkelvei- og kollektivtiltak finansiert med midler fra bypakkene. I byer og tettsteder hvor det ikke er inngått avtale om bypakker er det behov for å vurdere alternativ finansiering som sikrer framkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport f.eks. diverse tilskuddsordninger og bidrag fra grunneiere, utbyggere og kommuner.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Viken har betydelige trafikutfordringer, men er uten tilgang til de samme virkemidlene som de største byområdene. I *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033* er det lagt opp til en ny tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange i fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Ingen av de fem byområdene er i Viken. Viken fylkeskommune ønsker likevel å delta i byutviklingen i mellomstore og mindre byområder for å nå nullvekstmålet. Det forutsettes at kommunene det gjelder også bidrar i dette arbeidet.

I forbindelse med regionreformen som ble satt i verk fra 1. januar 2020 ble de tidligere tilskuddsordningene over Samferdselsdepartementets budsjett til skredsikring av fylkesveier og bygging av gang- og sykkelveier langs fylkeskommunalt og kommunalt veinett innlemmet i rammetilskuddsordningen. Staten har likevel beholdt enkelte tilskuddsordninger for å påvirke til ønsket handling i kommuner og fylkeskommuner.

Ofte legges det opp til at staten tar en andel av kostnadene og kommuner eller fylkeskommuner bevilger den andre andelen. Eksempelvis er det en mindre tilskuddsordning for konkurransen «Smartere transport» som gjelder mer effektive og miljøvennlige transportløsninger. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har tilskuddsordninger for områdeutvikling i byer. Klima- og miljødepartementet har en rekke mindre tilskuddsordninger, bl.a. til viktige ferdselsårer for friluftslivet. Viken vil benytte seg av disse ordningene.

Bidrag fra utbyggere og grunneiere vil ofte omfatte infrastruktur ved utbygging av nye områder. Som del av en reguleringsplan kan det innføres rekkefølgekrav om at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som bl.a. transport og veinett er tilstrekkelig etablert. Plan- og bygningsloven har også bestemmelser om utbyggingsavtaler som inngås mellom utbygger og kommunen vedr. gjennomføring av kommunal arealplan.

Ved gjennomføringen av Fornebubanen, som er fylkeskommunal infrastruktur, er det inngått avtaler med grunneierne om betydelige grunneierbidrag. En slik avtale må utvikles i samarbeid med kommunen som er arealplanmyndighet. Avtaler om kommunale bidrag til fylkeskommunal infrastruktur i områder der kommunen har betydelige interesser bør utvikles i dialog med kommunen over tid.

Viken fylkeskommune skal stimulere til økt bruk av «enkle løsninger» for etablering av nye gang og sykkelveier. Det forutsettes at minimum 20 % av nye tiltak gjennomføres som «enkle løsninger». Fylkesrådet rapporterer årlig omfanget av slike tiltak.

Del 2: Prioriteringer i handlingsprogramperioden

10 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

10.1 Økonomisk handlingsrom

De faste driftskontraktene utgjør den klart største posten på driftsbudsjettet, mens utgifter til dekkefornyelse står for den største posten på rammen til vedlikehold. Driftskontraktene representerer i hovedsak en bunden utgift i kontraktperioden.

De faste kontraktene omfatter i hovedsak rutinemessig driftsoppgaver og mindre vedlikeholdsoppgaver på veinettet. Kontraktene omfatter også inspeksjon og registrering, planlegging av virksomheten, beredskap med hensyn til vinterdrift og generell trafikkavvikling, dokumentasjon, rapportering til fylkeskommunen, informasjon til publikum og andre oppgaver som er nødvendig for drift og vedlikehold av veinettet. Oversikt over de faste kontraktene følger som vedlegg 14.3.

I tillegg omfatter driftsrammen utgifter til strøm på vei, offentlige avgifter, drift av trafikkstyrings- og overvåkningsutstyr og andre mindre drifts- og serviceavtaler.

De senere årene, og særlig i 2019 i forbindelse med regionreformen og avviklingen av sams veiadministrasjon, har det skjedd en vesentlig økning i kostnadsnivået på driftskontraktene. Erfaringene fra fornyelse av driftskontraktene i 2020 og første del av 2021, tilsier at prisnivået har stabilisert seg, men ligger fortsatt høyt sammenlignet med tidligere år. Dette skyldes i hovedsak høyere miljø- og klimakrav i nye kontrakter, samt generell kostnadsøkning i markedet.

Vikens fylkeskommune ønsker å prioritere bærekraftige og klimavennlige løsninger i framtidige driftskontrakter. Innføring av andre og eventuelt mer kostnadskrevenne løsninger må vurderes i sammenheng med fylkeskommunens øvrige prioriteringer.

I tillegg til drift og vedlikehold av veinettet, prioriterer Viken fylkeskommune også arbeid med å ta igjen vedlikeholdsetterslep på prioriterte veistreknings på fylkesveiene over investeringsbudsjettet.

10.2 Forutsetninger for gjennomføring

Viken fylkeskommunes portefølje av drifts- og vedlikeholdscontrakter har et stort gjennomføringspotensial, og fylkeskommunen kan dermed effektivt utføre tiltak som innhenting av vedlikeholdsetterslep igjennom bruk av disse kontraktene. Det forutsetter forutsigbarhet i budsjetttrammene slik at det er mulig å planlegge og utføre oppgaver innenfor gitte kontraktstrammer. Videre er det en forutsetning for gjennomføringsevnen at Viken fylkeskommune har handlingsrom til å utføre tiltakene der det er kapasitet i organisasjonen.

Midler som tidligere har vært tilskuddsmidler, skal benyttes til skoleveitiltak langs fylkesveinettet.

Ved aktiviteter og tiltak som vil påvirke veieidommens grenser, må det utføres en avklaring av eksisterende eiendomsgrenser. Aktivitet/tiltak utenfor veieidommen krever tiltredelse ved avtale eller ekspropriasjon. Tiltredelse kan ta 9-12 mnd. dersom ekspropriasjon må benyttes. Nødvendig planavklaring må gjennomføres ved aktiviteter og tiltak utenfor fylkeskommunens egen grunn.

11 Drift av kollektivtransport

11.1 Økonomisk handlingsrom

Viken fylkeskommune bruker i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet på offentlig kjøp av kollektivtransport. Fylket har en plikt til å løse skoleskyss for elever i grunnskolene og i videregående skoler. Kommunene yter et tilskudd iht. ordinære billett-takster (enkeltbillett for barn), mens resten finansieres av fylkeskommunen. Siden busstilbudet i distriktene i stor grad er utformet for å løse skoleskyss, utgjør denne plikten en betydelig binding for det samlede kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har videre forpliktelser på kollektivområdet innenfor blant annet TT-transport.

For bruk av bompenger til kjøp av kollektivtransport i Oslopakke 3, er følgende lagt til grunn⁹

«... bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjetter. Det legges således til grunn at bevilgninger til offentlig kjøp av kollektivtjenester over ordinære budsjetter reelt sett blir opprettholdt minst på samme nivå som i dag.»

Gjennom avtalene med staten i Byvekstavtalen for Osloområdet, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen mottas det belønningsmidler. Disse midlene kan benyttes til kjøp av kollektivtransport, og bidrar dermed til å øke det økonomiske handlingsrommet. Både Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma får statlige tilskudd til reduserte billettpriser for kollektivtransport i tillegg til belønningsmidler, og dette innebærer begrensninger i handlingsrommet for å øke billettprisene.

11.2 Forutsetninger for gjennomføring og prioriterte utredninger i perioden

Prioriterte utredninger i handlingsprogramperioden og forutsetninger for gjennomføring av endringer innenfor drift av kollektivtransporten er beskrevet i kapittel 7 Drift av kollektivtransport.

Summen av føringer på kollektivområdet gjør at det vil være begrenset hvor store endringer av kollektivtilbudet som kan skje i handlingsprogramperioden.

Dersom det blir aktuelt for Viken fylkeskommune å utnytte eksisterende ressurser på en annen måte, kan dette skje gjennom å:

- Endre tilbudet (prioritere på annen måte)
- Endre billettpriser/system (tilpasse nye reisevaner, spre rushtrafikken, øke inntekter)
- Utsette gjennomføring av nye satsinger og klima/miljøtiltak

⁹ (St. meld. Nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2)

12 Øvrige driftsoppgaver

12.1 Strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid

Det settes av midler til strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid (ikke-fysiske tiltak). Prosjektene og tiltakene skal bidra til en bedre styring og utvikling av trafiksikkerhetsarbeidet, stimulere til sikker trafikantadferd, bidra til økt kunnskap, og nå mål om trygge skoleveier for alle.

Det avsettes ressurser til statistikk- og analysearbeid for å øke kunnskapen om trafiksikkerhetssituasjonen i fylket, og til formidling av dette. Det skal også gjennomføres pilotering og utvikling av nye tiltak, både holdningsskapende, fysiske og strategiske. Midler skal gå til tiltak og prosjekter i kommuneregionene, basert på kunnskap og dialog. Fysiske og ikke-fysiske tiltak skal utfylle og forsterke hverandre. En andel av midlene går til Trygg Trafikk Viken for gjennomføring av en rekke tiltak på vegne av fylkeskommunen.

Kommunikasjon, formidling og mobilisering vektlegges i handlingsprogramperioden. Dette blant annet gjennom fagnettverk, seminarer, kampanjer og lignende.

12.2 Forskning, pilotering og medlemskap

Det settes av midler til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samferdsel i Viken. Det vises til nærmere omtale i kap. 8.2.

I første del av handlingsprogramperioden undersøkes nye løsninger for å utnytte eksisterende infrastruktur, kapasitet og ressurser på en bedre måte.

- Aktuelle områder er blant annet pilotering av proaktiv trafikkstyring for å bedre fremkommeligheten til kollektivtrafikken og å utvikle effektive samlastningsløsninger for varelevering i E18 Vestkorridoren

Utprøving av teknologi og ny anvendelse av data kan gi effektivisering av drift av veinettet - og bedre informasjonstjenester til brukerne. Informasjon som er kritisk for godt vintervedlikehold kan være nyttig for den vanlige trafikanten, men i en annen form.

- Eksempler på prosjekter i kommende periode er pilotering av autonome driftsmaskiner for å fremme helårssykling og bruk av sensordata fra kjøretøy for å registrere kjøreforhold vinterstid på vegnettet i sanntid

Andre aktuelle samarbeidsprosjekter vil omfatte insentiver for å bruke kapasiteten i transportsystemet delingsløsninger som kombinerer varelevering, persontransport og løsninger som dekker behovet både til fastboende og besøkende på turistdestinasjoner.

Viken fylkeskommune vil prioritere å delta i testing av teknologi, utvikling av nye forretningsmodeller og nye former for regulering, der dette kan bidra til å nå bærekraftsmålene.

Ressursinnsatsen i de medlemskapene og samarbeidene Viken fylkeskommune er engasjert, videreføres i handlingsprogramperioden. Vikens eksisterende og eventuelle nye medlemskap samt graden av innsats i medlemskapene vurderes årlig.

12.3 Strategiske og overordnede planarbeid

I handlingsprogramperioden skal det gjennomføres analyser og utredninger for spesifikke geografiske områder som f.eks. mobilitetsanalyser eller konseptvalgutredninger. Disse utredningene har som formål å identifisere utfordringer for derigjennom å finne løsninger. Gode løsninger er ofte et resultat av konstruktive samarbeider med berørte aktører som kommune og statlige organer. For Viken fylkeskommune vil det derfor kreve innsats og fagkompetanse inn i samarbeidene. Dette er arbeid som går forut for reguleringsplanlegging eller detaljplanlegging.

Det vil også være behov for større eller mindre utredninger og strategier for utbedring av fylkesveinettet som for eksempel utredning for å ivareta driftsutfordringer, veikapital og oppgradere veinett eller kollektivterminaler. Eksempler på dette er istandsetting av strekninger for modulvogntog, forfallsutbedring på høytrafikkerte gater/veier og prioriterte korridorer, skiltfornyning.

13 Investering fylkesvei

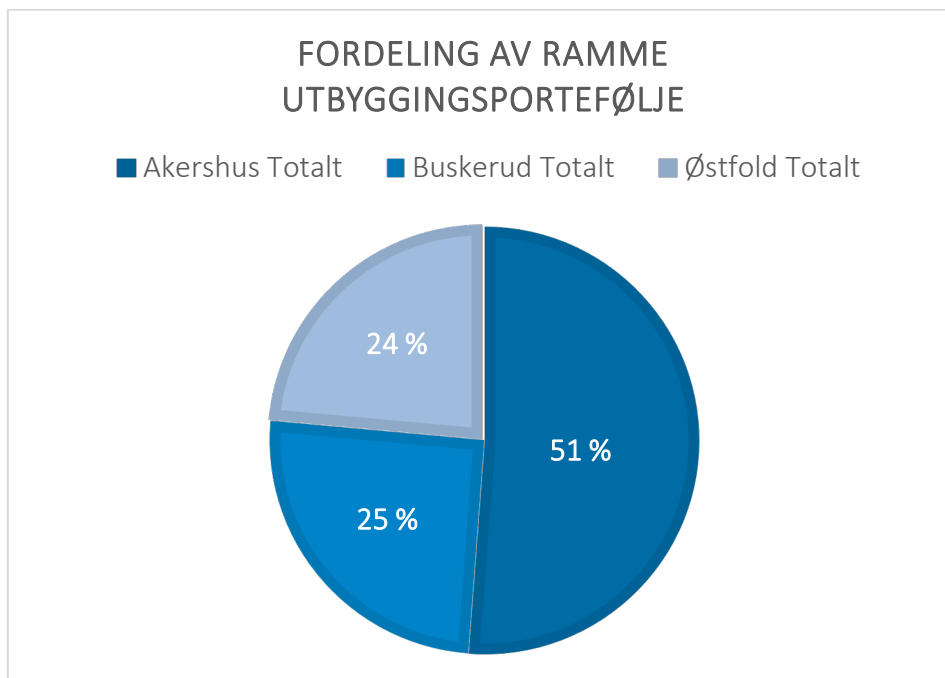
13.1 Økonomiske rammer

I handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er det foreløpig lagt til grunn samme rammer som i forslag til økonomiplanrammene (ØP) på investeringsbudsjettet for 2022-2025. Endelige rammer vil bli fastsatt gjennom behandling av budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 som vedtas i desember 2021, samtidig som handlingsprogrammet. Investeringsrammen i kommende handlingsprogramperiode, er i stor grad bundet opp i allerede prioriterte prosjekter. Flere av prosjektene i handlingsprogrammet er ikke fullfinansiert i perioden og vil avsluttes etter 2025. Viken fylkeskommune vil derfor ha forpliktelser utover handlingsprogramperioden med prosjekter som binder opp midler i kommende handlingsprogram.

I tillegg til midler innenfor fylkeskommunens egne rammer, kommer andre finansieringskilder som bompenger fra bypakker, statlig finansiering fra byvekstavtale og belønningsmidler.

Det er lagt opp til porteføljestyring av planleggingsprosjekter og utbyggingsprosjekter. For utbyggingsporteføljen er det delporteføljer innenfor hver tiltakstype.

Viken fylkeskommune ble opprettet 1.1.2020. I Vikens første handlingsprogram for samferdsel har det vært viktig å videreføre fordeling av utbyggingsporteføljen på tilsvarende nivå som de tidligere fylkeskommunene kom inn i Viken fylkeskommune med. Dette sikrer aktivitet og forutsigbarhet i samhandling med vikensamfunnet.



Figur 6 Fordeling av ramme utbyggingsportefølje per tidligere fylke

For å sikre gjennomføring av prosjekter er det utarbeidet en marginalliste med prosjekter innen hver enkelt tiltakstype, se vedlegg 14.1. Dette er utbyggings tiltak som i utgangspunktet ikke er prioritert, men som likevel kan bli gjennomført dersom et tiltak i prosjektporteføljen av en eller annen grunn må utsettes, om tiltak skulle koste mindre enn antatt, eller ved økte økonomiske rammer.

13.2 Bypakker og byvekstavgifter

I handlingsprogramperioden vil Viken fylkeskommune legge til rette for pakker og avtaler som kutter utslipp, gir bedre luft, reduserer antall biler i bysentrum og styrker kollektiv- og sykkeltilbudet. Dette er førende for prioritering og utforming av prosjekter, både i fylkeskommunens regi og gjennom bypakker og byvekstavgifter.

Det forutsettes at staten tar sitt ansvar for utvikling av byene, herunder finansiering av tiltak i de største byene, for å nå mål om nullutslipp og planetens tålegrense innen både person- og godstransport. Viken fylkeskommune og vil jobbe for å sikre finansiering av store kollektivprosjekter gjennom en videreføring av spleiselag med staten.

I 2019 framforhandlet Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune samt kommunene Skedsmo, Bærum og Oppegård et forslag til Byvekstavtale for Oslo og Akershus. Byvekstavtalen ble endelig inngått i 2020. Viken fylkeskommune vil følge opp avtalen med innsats i tråd med inngått avtale.

I handlingsprogramperioden vil Viken fylkeskommune samarbeide med de involverte partene for å komme i posisjon for å inngå Byvekstavtale i Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma. I begge områdene vil en slik avtale tidligst kunne komme på plass i 2023, og forutsetter nødvendige vedtak hos de berørte kommunene og Viken fylkeskommune. For Bypakke Nedre Glomma inkluderer dette lokalpolitiske vedtak i kommunene om bompengefinansiering.

Viken fylkeskommune vil i perioden fram mot inngåelse av en mulig Byvekstavtale i Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma ha en tydelig og målrettet innsats for å tilrettelegge bedre for gående, syklende og kollektivtransport i disse områdene. Innsatsen vil bestå i fortsatt deltakelse i relevante samarbeidsforumer, men også ved at Viken fylkeskommune prioriterer midler til igangsettelse av utbyggingsprosjekter som er klare for gjennomføring.

Viken fylkeskommune vil forplikte seg til en egeninnsats i både Buskerudbyen og Nedre Glomma. Egeninnsatsen skal knyttes til relevante utbyggingstiltak fra og med det året en byvekstavtale foreligger. Egeninnsatsen er foreløpig satt til 38 mill. kr pr år i begge byvekstavtalene, men vil være avhengig av størrelsen og innretningen på byvekstavtalen. Egeninnsatsen avklares endelig i forhandlingene om byvekstavtalen med staten.

Prioritering av prosjekter for gjennomføring og faktiske bevilgninger per år vil avklares gjennom Handlingsprogram for Oslopakke 3, Handlingsprogram for Buskerudbyen og de årlige budsjettprosessene i Viken fylkeskommune. I tabeller over utbyggingsporteføljen er det synliggjort hvilke prosjekter som er aktuelle for Oslopakke 3 og Byvekstavtalen i Osloområdet. Det foreligger ikke vedtatte prosjektporteføljer for framtidige byvekstavgifter i Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen. For disse byområdene er det derfor ikke synliggjort hvilke prosjekter som er aktuelle for å inngå som del av dette.

13.3 Innhold i prosjektlister

Prosjektporteføljene er delt inn i tre ulike nivåer. Figuren under viser hva som karakteriserer de tre nivåene.



13.4 Planleggingsportefølje

Midlene til planlegging inkluderer kostnader til å utarbeide mulighetsstudier, forprosjekter, reguleringsplaner, områdeplaner og ev. kommunedelplaner for prosjekter.

Planleggings- og utbyggingsporteføljene henger sammen når det gjelder prioriteringer. Reguleringsplanleggingsfasen går normalt over 2-3 år. I tillegg kommer byggeplan inkl. grunnverv som tar 1-2 år fra reguleringsplan er vedtatt. Planleggingsporteføljen strekker seg utover handlingsprogrammets 4-

årsperiode. I tillegg til planleggingsprosjektene som er synliggjort i kap. 14.1, vil flere av prosjektene i utbyggingsporteføljen også ha behov for planleggingsressurser.

Planleggingsaktiviteten for første del av perioden vil være knyttet til planlegging av prosjekter i utbyggingsporteføljen. Det må gjøres en vurdering av hvilke prosjekter i planleggingsporteføljen som i tillegg kan startes opp i HP-perioden. Det er ved oppstart av nye planprosjekter mulighetene ligger for å endre prioritering i tråd med vedtatte delmål og satsingsområder.

Planer er i stor grad «ferskvare» og har en begrenset levetid. Behovet for en planreserve må veies opp mot behovet for å ha tilstrekkelig planer til å kunne justere utbyggingsrekkefølgen dersom det oppstår uforutsette behov. Det bør derfor settes av midler til planlegging slik at det også blir mulig å opparbeide en planreserve.

Tilleggsavtale til byvekstavtalen for Osloområdet er vedtatt. Enighet om en tilleggsavtale har åpnet for at statlige midler til kollektiv/tiltak for gående og syklende i byvekstavtalen kan finansiere også fylkeskommunale tiltak. Sammenhengende gang- og sykkelveier over kommunegrenser er eksempel på slike tiltak. Det vil være en forutsetning at fylkeskommunen selv bekoster planarbeidet knyttet til aktuelle prosjekter. Dette kan tilsi at man bør være spesielt nøye med å sikre nok planleggingsmidler.

Hele planleggingsporteføljen framkommer i vedlegg 14.2. Planleggingsporteføljen viser en oversikt over planprosjekt som kan bli vurdert i perioden.

Framdrift, økonomi og kapasitet vil påvirke planaktiviteten og hvilke prosjekter som prioriteres. Det er derfor usikkerhet knyttet til oppstart for flere av planleggingsprosjektene. Planleggingsporteføljen er foreløpig, og en ny vurdering av hvilke planprosjekter som skal prioriteres vil gjøres ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Innenfor planleggingsporteføljen er det også satt av midler til samlepost for planlegging og/eller prosjektering av mindre tiltak.

Aktuelle tiltak under samlepost kan være

- Planlegging av utbyggingsprosjekter
- Mulighetsstudier/piloter
- Strategisk grunnerverv
- Oppmåling av grenser for vei som ikke dekkes av andre poster

13.5 Utbyggingsportefølje

Hovedtrekk i foreslåtte prioriteringer

I arbeidet med å vurdere prosjekter som skal inn i handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i innspill fra kommuneregionene og de vurderingene som er lagt til grunn tidligere i Østfold, Akershus og Buskerud, samt for Jevnaker, Lunner og tidligere Svelvik kommune som er nye kommuner i Viken fylkeskommune.

Planstatus og reguleringsplanvedtak er avgjørende for når utbyggingsprosjekter kan starte opp. Prosjekter som kommer tidlig i perioden er i større grad påvirket av tidligere prioriteringer. Prosjekter det allerede er igangsatt planlegging på, står seg likevel godt opp mot satsingsområdene og delmålene som gjelder for handlingsprogrammet. Prosjekter der planleggingsarbeidet ikke er igangsatt enda, vil tidligst kunne bygges mot slutten av handlingsprogramperioden.

Følgende overordnede prinsipper er lagt til grunn i prioriteringer av tiltak til utbyggingsporteføljen for Handlingsprogram samferdsel 2022- 2025:

- God samlet måloppnåelse
- Sikre god gjennomføringsevne for Viken fylkeskommune ved å prioritere prosjekter som snart er klare for utbygging
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid
- Ivareta fylkeskommunens ansvarsområder innenfor trafiksikkerhet, gående, syklende og kollektivtransport
- Opprettholde framkommeligheten og utbedre flaskehals (bruer) på veier med regional funksjon og strekninger med høy trafikk
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien

Det har vært vektlagt å sikre tilstrekkelig antall prosjekter til kommunene i Oslopakke 3-samarbeidet, og Buskerudbyområdet samt Bypakke Nedre Glomma-området.

Det er viktig å ha en bevissthet rundt livsløpskostnad og valg av løsninger i veiprojekter. Samlet kostnad vil ha betydning for muligheten til å gjennomføre tiltaket. Enklere løsninger for sykkel kan sikre lønnsom utbygging og effektiv ressursbruk, men må vurderes opp mot levetid for anlegget og framkommelighet for brukerne.

Fordeling tiltakstyper

Tiltakstypen forfallsinnhenting er sammen med tiltakstypen «tilrettelegging for gående og syklende» den enkeltkategorien med størst andel av investeringsrammen i handlingsprogramperioden. Et enkelt prosjekt vil imidlertid ofte bidra til måloppnåelse innenfor flere tiltakstyper. Prosjektet er lagt under den tiltakstypen som hoveddelen av prosjektet tilhører.

Tiltakstypene er nærmere omtalt i de neste avsnittene. Separate anlegg for gåing, sykling og kollektivtransport er bygd ut på relativt få strekninger i Viken. Noe mer separate anlegg vil bli bygd ut i handlingsprogramperioden, men på de aller fleste fylkesveier vil slik utbygging ikke være aktuelt, både på grunn av svakt trafikkgrunnlag, begrensede økonomiske rammer og begrensede arealressurser. De fleste steder må ulike trafikantgrupper dele samme veiareal.

Mindre utbedringer og forfallsinnhenting omfatter tiltak som istandsetter og oppgraderer standarden på fylkesveiene. Dette skal gi framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, også for gående, syklende og kollektivreisende.

Innhenting av forfall er prioritert høyt, og den samlede innsatsen fylkeskommunen har på dette området vil bestå av tiltak under flere tiltakstyper. Det vil ligge et element av forfallsinnhenting i flere av utbyggingstiltakene som gjennomføres. I tillegg til tiltakstypen forfallsinnhenting gjelder dette spesielt større og mindre utbedringer, samt ny vei. Tiltakstypen «store utbedringer» omfatter ikke bare veianlegg, men også anlegg for gående og syklende. I flere av prosjektene inngår også kollektivfelt. Det blir dermed feil å regne store utbedringer som rene veitiltak, forstått som tiltak for biltrafikk.

For å sikre tilstrekkelig fleksibilitet opprettes det samleposter for alle tiltakskategorier unntatt nye veianlegg og store utbedringstiltak, jf. omtale av samleposter i del 1. Samleposter utgjør om lag 13 % av den samlede utbyggingsporteføljen, og vil være viktige for å sikre gjennomføring av mindre tiltak og fleksibilitet gjennom handlingsprogramperioden.

Rammefordeling tidligere fylker

Prosjektene er som beskrevet sett opp mot måloppnåelse for delmål og satsingsområder omtalt i kap. 9.1. For hver tiltakstype er det valgt prosjekter som vil bidra til en best mulig samlet måloppnåelse for Vikens fylkesveinett i perioden 2022-2025. I tillegg har det vært viktig å ivareta økonomiske bindinger og rammefordeling mellom de tidligere fylkene.

Tabellen under viser andel av utbyggingsporteføljen som går til hver tiltakstype i de tidligere fylkene. I tidligere Akershus går eksempelvis 46,7% av midlene til tiltakstype Tilrettelegging for gående og syklende, mens i tidligere Buskerud går 58,5% av midlene til forfallsinnhenting. Dette skyldes at det er behov for en omfattende oppgradering av fv. 283 Bragernestunnelen. I tidligere Østfold er de to største postene under tiltakstypene forfallsinnhenting og Tilrettelegging for gående og syklende.

Det ligger ikke inne noen utbyggingsprosjekter innen trafiksikkerhet i tidligere Buskerud. Som i de to andre tidligere fylkene, vil det likevel skje en bedring av trafiksikkerhet også her gjennom gjennomføring av øvrige tiltak og tiltak på samleposter, samt holdningsskapende og strategiske tiltak. Oppgradering av fv. 283 Bragernestunnelen er et viktig tiltak for bedret trafiksikkerhet på fylkesvei. Tiltak innenfor tilrettelegging for gående og syklende bidrar til bedret trafiksikkerhet for myke trafikanter og sikker skolevei.

Fordeling utbyggingsprosjekter per tiltakstype (tidligere fylker)	%-vis fordeling per fylke
Akershus	
Forfallsinnhenting	15,7 %
Kollektivtiltak	7,1 %
Mindre utbedringer	0,3 %
Ny vei (fv. 156 Bråtan - Tusse oppstart)	0,0 %
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	23,2 %
Tilrettelegging for gående og syklende	46,7 %
Trafiksikkerhetstiltak	7,0 %
Akershus Totalt	100 %
Buskerud	
Forfallsinnhenting	58,5 %
Kollektivtiltak	2,2 %
Mindre utbedringer	22,0 %
Tilrettelegging for gående og syklende	17,2 %
Buskerud Totalt	100 %
Østfold	
Forfallsinnhenting	38,7 %
Kollektivtiltak	1,6 %
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	5,9 %
Tilrettelegging for gående og syklende	35,9 %
Trafiksikkerhetstiltak	17,8 %
Østfold Totalt	100 %

Tabell 1 Andel av utbyggingsporteføljen som går til hver tiltakstype i de tidligere fylkene

Forfallsinnhenting

Prosjektene innenfor tiltakstypen forfallsinnhenting bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 1, framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. I tillegg bidrar prosjektene innenfor denne tiltakstypen til å innhente vedlikeholdsetterslepet som et av fire satsingsområder i handlingsprogramperioden.

De fleste tiltakene som er prioritert under tiltakstype forfallsinnhenting gjelder brutiltak. Det er uavklart omfang for flere av bru-prosjektene, og det er nødvendig med forprosjekt for å avklare om det er tilstrekkelig å rehabilitere brua, eller om det må bygges ny.

Forfallsinnhenting	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen	Eidsvoll	
Fv. 159 Blåkollen tunnelrehabilitering	Lørenskog	
Fv. 1084 Ørmen bru	Fredrikstad	
Fv. 116 Borge bru (midl. tiltak)	Fredrikstad	
Fv. 381 Oppgradering Veum-Solli	Fredrikstad	
Fv. 120 Huls bru	Indre Østfold	
Fv. 1218 Gjøby bru	Rakkestad	
Fv. 114 Østre Trøsken bru	Sarpsborg	
Fv. 1186 Grimsøy bru	Sarpsborg	
Fv. 167 Bleikervegen over E18 og fv. 1446 Drengsrud over E18	Asker	
Fv. 2692 Vear bru	Asker	
Fv. 283 Rehabilitering Bragernestunnelen	Drammen	
Fv. 40 Grettefoss bru	Flesberg	
Fv. 287 Tingstad bru-Tukudalen, del 1	Modum og Sigdal	
Samlepost	Alle kommuner	

Tabell 2 Forfallsinnhenting

To større rehabiliteringsprosjekter for tunnel er prioritert. Dette gjelder fv. 159 Blåkollen tunnel i Lørenskog, og fv. 283 Bragernestunnelen i Drammen. En høy andel av midler avsatt til forfallsinnhenting vil medgå til disse tiltakene. I tillegg ligger det oppgradering av fylkesveistrekninger under denne tiltakstypen.

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Forarbeid asfaltering
- Veifundament/veikropp, drenering/grøfter/stikkrenner
- Forprosjekt for tiltak på bruer
- Mindre forfallstiltak på bruer og tunneler
- Naturmiljøtiltak (tiltak for bedring av vandringshindre, tømning/rengjøring av gatesandfang, utbedring av fordrøyningsbasseng mv.)

Samleposten vil i stor grad medgå til å innhente forfall på veielementer og i mindre grad til konstruksjoner, som bru og tunnel.

Mindre utbedringer

Prosjektene innenfor tiltakstypen Mindre utbedringer bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 1, framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. I tillegg bidrar prosjektene i denne tiltakstypen til å innhente vedlikeholdsetterslepet (ett av fire satsingsområder) i handlingsprogramperioden.

Prosjektene under Mindre utbedringer er i stor grad tiltak som omfatter nødvendig vedlikehold av veinett med regional funksjon. Det er viktig å opprettholde framkommeligheten på regionale strekninger/strekninger med høy trafikk. Det prioriteres også utbedring av mindre tiltak på strekninger hvor det har oppstått behov som følge av utgliding av vei knyttet til dårlige grunnforhold.

Mindre utbedringer	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 1382 Hogstvetveien - kvikkleire/erosjonssikring	Ås	
Fv. 319 Svelvikveien (**)	Drammen	
Fv. 203 Austvoll bru (**)	Flå	
Fv. 285 Asdøla bru (**)	Lier	
Fv. 287 Tingstad bru-Tukudalen, del 3 (**)	Sigdal	
Samlepost	Alle kommuner	

Tabell 3 Mindre utbedringer

***) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Støy (utredning og fysiske tiltak)
- Veilys
- Ras- og skredsikringstiltak
- Andre miljøtiltak (rasteplasser mv.)

Tilrettelegging for gående og syklende

Prosjektene innenfor tiltakstypen Tilrettelegging for gående og syklende, bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 1, god framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper og delmål 7, mobilitetsløsninger er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål. I tillegg bidrar prosjektene i denne tiltakstypen særskilt til gående, syklende og kollektivreisende som et av fire satsingsområder i handlingsprogramperioden.

Tilrettelegging for gående og syklende er prioritert høyt i handlingsprogrammet. Gang- og sykkelveiprosjekter gir ofte bedre løsninger også for trafiksikkerhet og kollektivtransport. Viken fylkeskommune satser på utbygging av nye gang- og sykkelveier, og vil i tillegg benytte et bredt spekter av virkemidler for å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesveinettet.

Tiltak for gående og syklende langs fylkesveinettet er i stor grad rettet mot trygging av skoleveier slik at barn kan gå eller sykle selvstendig og trygt til skolen. Viken fylkeskommune skal også prioritere tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter, spesielt i og rundt de større byområdene. Samtidig skal strekninger som bidrar til et sammenhengende nett prioriteres.

Tilrettelegging for gående og syklende	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 169 Fortau Momoen sentrum - Momoen - Løken **)	Aurskog-Høland	O3
Fv. 236 Nordre Mangen: Lierfoss-Haneborg skole **)	Aurskog-Høland	O3
Fv. 33 GSV Feiring sentrum *)	Eidsvoll	
Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønsdalvegen	Eidsvoll	O3
Fv. 120 Gjerdrumsvegen: Klampenborg-Leikvoll	Gjerdrum/ Lillestrøm	O3
Fv. 1481 Eidsvegen: Meieriveien - Blaker kirke	Lillestrøm	O3
Fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru Strømsveien (Sagdalen) Kollektivfelt og GSV	Lillestrøm	BVA
Fv. 2284 Myllavegen, Muttastien - Sveavegen, fortau	Lunner	
Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispeli - Stensgårdvegen	Nannestad	O3
Fv. 1611 GSV Preståsvegen **)	Nannestad	O3
Fv. 527 Austdalsvegen til Kringler/Slattum skole	Nannestad	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien GSV Revestien	Ullensaker	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergsvei - Gotaasalleen - fv. 178 Storgata	Ullensaker	BVA
Fv. 179 Hauersesterveien: Hauer seter bru-Nordkisa	Ullensaker	O3
Fv. 120 GSV Krona - Holt **)	Enebakk	O3
Fv. 108 Gsv Trolldalen - ny Kjøkkøysund *)	Fredrikstad	
Fv. Huseby - Bakker bru **)	Frogn	O3
Fv. 1270 Henstad alle	Indre Østfold	
Fv. 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell	Moss	
Fv. 119 Dilling - Vang	Moss	
Fv. 120 Gsv ved Rødsund	Moss og Våler	
Fv. 157 Flaskebekk-Granholt	Nesodden	O3
E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud	Nordre Follo	BVA
Fv. 1372 Oppegårdveien: Dalstunet-Langhusveien	Nordre Follo	O3
Fv. 114 Sykkeltiltak i Greåkerdalen	Sarpsborg	
Fv. 118 Undergang ved Tune kirke	Sarpsborg	
Fv. 152 Ås sentrum - NMBU	Ås	O3
Fv. 1436 Engelsrudterrace - Lier grense	Asker	BVA
Fv. 168 Griniveien, Nordveien - Hosletoppen	Bærum	BVA
Fv. 610 Fortau Vollsveien	Bærum	O3
Fv. 2722 Konnerudgata, Hallermoveien N - Hallermoveien S **)	Drammen	
Fv. 2729 Øvre sund-bru – Landfalløybrua **)	Drammen	
Fv. 241 Hønenkrysset - Putten, utbygging **)	Ringerike	
Fv. 35/68 Vestfossen sentrum	Øvre Eiker	
Samlepost	Alle kommuner	

Tabell 4 Tilrettelegging for gående og syklende

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

***) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Mindre tiltak for sykkel inkl. asfaltering («sykkelveiinspeksjoner»)
- Tellepunkt for sykkel
- Sykkelparkering

Trafikksikkerhetstiltak

Prosjektene innenfor tiltakstypen Trafikksikkerhet bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 5 mobiliteten er trygg og sikkeruavhengig av transportform, og er et gjennomgående tema for alle de fire satsingsområdene i handlingsprogramperioden.

Nullvisjonen er en nasjonal satsing. Ambisjonen i Nasjonal transportplan (NTP) er maks 350 drepte og hardt skadde i 2030, herav maks 50 drepte. Dette innebærer en halvering i forhold til i dag. De aller fleste ulykkene skjer på fylkesveinettet, og det er høyere risiko å ferdes på fylkesveinettet enn på riksveinettet.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Viken skjer gjennom utforming av planer og bygging av prosjekter, hvordan veiene driftes og vedlikeholdes, gjennom forfallsinnhenting og i arbeidet som gjøres gjennom ansvaret for § 40 i Veitrafikkloven. Det er derfor kun mindre trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres under tiltaksområdet «trafikksikkerhetstiltak».

Flere steder i Viken følger fylkesveien gamle traséer som er trafikkfarlige. Det er for eksempel fylkesveier som går gjennom gårdstun og fylkesveier med krappe, farlige kurver. Viken fylkeskommune vil utarbeide en oversikt over trafikkfarlige gårdstun, som vil danne grunnlag for prioritering av tiltak. Endring av veitrasé skal alltid vurderes ved større utbedringer.

Trafikksikkerhetstiltak	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 177 Vormsundv. x fv. 173 Hvamsv. - kryssutbedr **)	Nes	
Fv. 116 x fv. 1104 Torp	Fredrikstad	
Fv. 316 x kv Peer Gynts vei	Moss	
Fv. 120 Gsv Middagsåsen - Folkestad	Våler	
Fv. 120 x fv. 115 ved Rødsund	Våler	
Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien	Asker	
Samlepost	Alle kommuner	

Tabell 5 Trafikksikkerhetstiltak

***) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Straktiltak etter ulykker
- Forebyggende tiltak
- Mindre tiltak ved gårdstun
- Oppsetting og utskifting av veiutstyr (rekkverk, skilt mv.)

- Tiltak for myke trafikanter som fartshumper, krysningspunkter, hjertesonetiltak mv.

Kollektivtiltak

Prosjektene innenfor tiltakstypen Kollektivtiltak bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål, 1 god framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 6 et sømløst og universell utformet reisenett og delmål 7, mobilitetsløsninger er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål. I tillegg bidrar prosjektene i denne tiltakstypen særskilt til sømløs og brukertilpasset mobilitet, og gående, syklende og kollektivreisende som to av fire satsingsområder i handlingsprogramperioden.

Viken fylkeskommune prioriterer gjennomføring av tiltak for å få flere til å reise miljøvennlig ved å gå, sykle og kjøre kollektivt. Kollektivinfrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene og som dermed bidrar til nullvekstmålet er viktig å prioritere. I all hovedsak ligger større kollektivtiltak innenfor områdene til byvekstavtalene/bypakkene som f.eks. ny T-bane mellom Fornebu og Majorstua, og nytt sikrings- og signalanlegg for T-banesystemet, som er under bygging. Samlet sett betyr dette at den totale satsingen til kollektivtiltak er større enn det som framkommer i tabellen under.

Kollektivtiltak	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22	Lillestrøm	BVA
Diverse holdeplassoppgraderinger Romerike del 3	Lørenskog	O3
Fv. 1519 Solheimveien, Lørenskog, Kollektivfelt	Lørenskog	O3
Fv. 159/352 kollektivfelt ved Visperud	Lørenskog	O3
Fv. 120 Kollektivtiltak langs Nedre Rælingsveg mot x rv 159	Rælingen	BVA
Fv. 120 Proaktiv trafikkstyring Nedre Rælingvei	Rælingen	O3
Fv. 130 Ensidig kollektivfelt Begby - Rakkestadsvingen*)	Fredrikstad	
Fv. 130 Etablere snumulighet/endeholdeplass for busslinje 5	Fredrikstad	
Fv. 152 Utbedring holdeplasser på Dyrløkke	Frogn	O3
Fv. 1410 Utbedring holdeplassen Hellvikskog	Nesodden	O3
Fv. 118 Skjebergveien - Oppgradering holdeplasser	Sarpsborg	
Fv. 152 Gateterminal Ås	Ås	O3
Bussframkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien	Asker	O3
Fv. 2517 Snurondell Lommedalen	Bærum	O3
Bussframkommelighet Drammen sentrum, prioriterte strekninger	Drammen	
Fv. 290 Osloveien x Kv.3700 Bredalsveien (USN-krysset)**)	Ringerike	
Samlepost	Alle kommuner	

Tabell 6 Kollektivtiltak

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Utbedring av holdeplasser (universell utforming, leskur etc.).

- Tilrettelegging for snuplass/innfartsparkering.
- Mindre tiltak for leddbuss/el-buss (på grunn av svingradier o.l.).
- Andre mindre framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken

Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

Prosjektene innenfor tiltakstypen Store utbedringstiltak bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 1, god framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper og delmål 2, veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle. I tillegg bidrar prosjektene i denne tiltakstypen særskilt til å innhente vedlikeholdsetterlepet som et av fire satsingsområder i handlingsprogramperioden.

Store utbedringstiltak omfatter i stor grad kostnadskrevenne prosjekter hvor Viken fylkeskommune i liten grad har mulighet til å finansiere prosjektet over investeringsbudsjettet alene. Det vises til kap. 9.8, 9.9 og 9.10 for utdypende omtale.

Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 33 Skreikampen *)	Eidsvoll	
Fv. 120 Storgata Lillestrøm **)	Lillestrøm	O3/BVA
Fv. 279 Ny Gardervei **)	Lillestrøm	
Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen ***)	Fredrikstad/ Sarpsborg	
Fv. 108 Kjøkkøysund bru *)	Fredrikstad	
Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgata *)	Moss	
Fv. 152 Kirkeveien i Ski	Nordre Follo	O3/BVA
Fv. 118 Ny Sarpsbru ***)	Sarpsborg	

Tabell 7 Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

***) Bundne prosjekter

****) Prosjekter som er forutsatt bompengefinansiert gjennom Bypakke Nedre Glomma

- Fv. 33 Skreikampen (Eidsvoll). Rassikringsprosjekter/utbedring på fv. 33, Skreikampen (etappe 1). Prosjektet har tidligere prinsippvedtak om bompengefinansiering. Prosjektet ses i sammenheng med Fv. 33 Byrudberga (etappe 2) og Fv. 33 GSV Feiring sentrum som også skal finansieres over denne bompengoordningen.
- Fv. 152 Kirkeveien i Ski (Nordre Follo). Prosjektet omfatter utvidelse til tre felt, der det nye feltet bli kollektivfelt inn mot kryssene i hver retning. Videre inngår tosidig tilbud for gående og syklende. Reguleringsplanen har vært på høring og ventes vedtatt i 2021. Dette prosjektet er aktuell for statlig finansiering gjennom Byvekstavtalen for Osloområdet.
- Fv. 108 Kjøkkøysund bru (Fredrikstad). Fv. 108 er eneste veiforbindelse til Hvaler kommune. Brua er i dårlig stand, og det er innført begrensninger for tyngre kjøretøy. Reguleringsplan for ny bru er klar for offentlig ettersyn. Reguleringsplanen omfatter også gang- og sykkelvei fra Trollaldalen til Kjøkkøy. Finansiering må derfor drøftes og avklares gjennom handlingsprogrammet.

- Fv. 109 Råbekken-Torsbekkdalen (Fredrikstad/Sarpsborg). Prosjektet inngår også i Bypakke Nedre Glomma, og er høyt prioritert her. Det omfatter bygging av kollektiv-/sambruksfelt og sammenhengende høystandard tilbud for gående og syklende mellom de to byene. Det foreligger vedtatt plan for delen nærmest Sarpsborg, og reguleringsforslag for resten av strekningen (har vært på høring, men er ikke vedtatt enda). Det vurderes nedskalering av prosjektet ut fra gjeldende reguleringsplan. Prosjektet fv. 109 4. arm i rundkjøring ved Råbekken må sees i sammenheng med endelig løsning for hovedprosjektet. Det vil kunne være aktuelt å slutføre byggeplanlegging og gjennomføre andre oppstartsaktiviteter i handlingsprogramperioden.
- Fv. 118 Ny Sarpsbru (ny bru over Glomma i Sarpsborg). Dette er et prosjekt i Bypakke Nedre Glomma, og er et av de høyest prioriterte prosjektene i pakka. Dagens brustrekning, som består av fem bruer, ble i 2016 angitt å ha en restbrukstid for tyngre kjøretøy på 10 år. Det betyr at en ny bru bør stå ferdig rundt 2026/27. Prosjektet har ikke vedtatt kommunedelplan pga. innsigelse, og det må påregnes 2-3 år til reguleringsplanlegging. Det er mulig prosjektet kan starte byggeplanlegging i handlingsprogramperioden.
- Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgata (Moss). Prosjektet omfatter tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport i Helgerødgata, og bedre framkommelighet for buss og sykkel over kanalen. Videre er det behov for ny bru over kanalen, siden dagens Kanalbru er utsatt for materialtretthet i stålet, og må skiftes ut for å unngå bruksrestriksjoner for tunge kjøretøy på sikt. Prosjektet er på planstadiet, det gjennomføres et forprosjekt i 2021 som avklarer løsning, reguleringsplanarbeid starter 2022. Byggeplanlegging vil kunne starte i handlingsprogramperioden.

Ny vei

Prosjektene innenfor tiltakstypen Ny vei bidrar som omtalt i kap. 9.5 særlig til måloppnåelse innenfor delmål 1, god framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper og delmål 2, veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle. I tillegg bidrar prosjektene i denne tiltakstypen særskilt til å innhente vedlikeholdsetterslepet som er et av fire satsingsområder i handlingsprogramperioden.

I Samferdselsstrategien heter det: «Drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur skal prioriteres framfor å bygge ny vei». Det skal derfor være helt spesielle grunner dersom det skal prioriteres tiltak innenfor denne tiltakstypen. Dette er også kostnadskrevenne prosjekter hvor Viken fylkeskommune forutsetter ekstern finansiering i tillegg til en fylkeskommunal andel.

Ny vei	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 156 Bråtan - Tusse *)	Frogn	

Tabell 8 Ny vei

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

Fv. 156 Bråtan-Tusse (Frogn). Prosjektet omfatter ny hovedatkomstvei til Nesodden og Nordre Frogn. Prosjektet består av tre deler, ny fv. 156 Bråtan-Tusse (tunnelprosjekt), fv. 156 gang- og sykkelvei mellom Tusse - Dal skole og fv. 156 gang - og sykkelvei mellom Glenne veiskille og Grøstad. Fv. 156 Bråtan-Tusse er beredskapsvei for Nesodden og nordre Frogn. Reguleringsplan ventes vedtatt 2021. Det foreligger prinsippvedtak om bompengefinansiering.

13.6 Forutsetninger for gjennomføring

Kapasitet for gjennomføring av planlegging og utbygging av prosjekter er lagt til grunn i prioriteringen av prosjekter som skal inngå i handlingsprogrammet. De fleste prosjektene som skal finansieres innenfor investeringsrammen er avhengige av vedtatt reguleringsplan. Prosjekter der planarbeidet ikke er igangsatt enda, vil tidligst kunne bygges mot slutten av handlingsprogramperioden.

For flere av de store veianleggene er disse planlagt i en sammenheng med utbygging av tilliggende strekninger og trafikkomlegginger. Samtidig forutsetter realisering av disse prosjektene en samfinansiering/brukerfinansiering som ikke avklart. Disse prosjektene bør vurderes på nytt ut fra nye rammebetingelser og muligheter for gjennomføring.

Gjennomføring vil videre avhenge av kapasitet generelt i markedet og intern prioritering av ressurser.

Det kan være aktuelt med spleiselag for å finansiere mindre tiltak. Dette kan for eksempel være tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak eller mindre utbedringer. Mindre beløp til slike spleiselag kan dekkes innenfor samleposten i vedkommende tiltakskategori.

For at midlene i samlepostene blir brukt, og at det er de rette tiltakene som gjennomføres, er det en forutsetning at ansvaret for å avdekke og prioritere aktuelle tiltak blir tydelig og at det settes kriterier for hva som er aktuelle tiltak innenfor den enkelte samlepost. Videre må årlig tildeling av pottene fordeles til konkrete tiltak på et tidspunkt som gjør at tiltakene kan innarbeides i arbeidsprogrammet for den enhet som skal gjennomføre.

14 Vedlegg

14.1 Marginalliste

Marginallista består av utbyggingstiltak som i utgangspunktet ikke er prioritert, men som likevel kan bli gjennomført dersom tiltak i prosjektporteføljen av en eller annen grunn må utsettes eller får forsinket framdrift, endrede kostnader, eller ved økte økonomiske rammer.

	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Forfallsinnhenting:		
Fv. 130 Skjærvika - Solbergårnet, inkl. to kryss (strekning)	Fredrikstad	
Fv. 108 Asmalsund bru	Hvaler	
Fv. 128 Fossum bru	Indre Østfold	
Fv. 112 Sollikryss (bru over E6)	Sarpsborg	
Mindre utbedringer:		
Fv. 1385 Replanting trær Kongeveien	Ås	
Fv. 7514 Nøsteveien, omlegging VA	Lier	
Tilrettelegging for gående og syklende:		
Fv. 1538 Fugleåsen	Nittedal	O3
Fv. 1554 Kisaveien: Jødalsvegen-Skrythagen	Ullensaker	O3
Fv. 451 Enhusveien	Fredrikstad	
Fv. 1436 Kirkeveien og fv. 1436 Knud Askers vei	Asker	O3
Fv. 2688 Bøveien	Asker	
Fv. 2731 Buskerudveien; Landfalløybrua - Vinnes	Drammen	
Fv. 2732 Mjøndalen sentrum fortau. Drammensv. fra rundkjøring til fv. 2708 til Arbeidergt.	Drammen	
Fv. 283 GSV Vinnes	Drammen	
Fv. 37 Jondalen	Kongsberg	
Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien	Lier	
Trafikksikkerhetstiltak:		
Fv. 119 x fv. 1066 ved Rygge kirke	Moss	
Fv. 279 Gsv Slangsvoldveien	Råde	
Fv. 285 Sylling - Skaret	Lier	
Fv. 280 gsv over Haugerudsletta	Modum	
Kollektivtiltak:		
Bussframkommelighet ASP 3 kryss i Drammen	Drammen	

Tabell 9 Marginalliste

14.2 Planleggingsportefølje

Planleggingsporteføljen viser en oversikt over planleggingsprosjekt som kan bli vurdert i perioden. Framdrift, økonomi og kapasitet vil påvirke planaktiviteten og hvilke prosjekter som prioriteres. Det er derfor usikkerhet knyttet til oppstart for flere av planleggingsprosjektene. Planleggingsporteføljen er foreløpig, og en ny vurdering av hvilke planleggingsprosjekter som skal prioriteres vil gjøres ved neste rullering av handlingsprogrammet. Den endelige planleggingsporteføljen i Viken vil være et resultat av prosjektenes måloppnåelse, Viken sine økonomiske rammer og planleggingskapasitet.

Planleggingsprosjekter	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Forfallsinnhentning:		
Fv. 154 Vikslora bru	Enebakk	
Fv. 116 Borge bru (NY bru)	Fredrikstad	
Fv. 220 Kirkebøen bru	Halden	
Fv. 1122 Hvalsund bru	Hvaler	
Fv. 1016 Bjaberg bru	Indre Østfold	
Fv. 115 Løkkeberg bru	Våler	
Fv. 1424 Fekjan – Utglidning med mulig kvikkeleire mot Neselva	Asker	
Fv. 40 Aslefet bru	Flesberg	
Fv. 2757 Smedbrua	Kongsberg	
Fv. 40 Sporan bru	Nore og Uvdal	
Fv. 40 Mykstufoss bru	Rollag	
Fv. 287 Nedre Eggedal-Eggedal	Sigdal	
Mindre utbedringer:		
Snødeponi	Bærum	
Tilrettelegging for gående og syklende:		
Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll	Eidsvoll	O3
Fv. 1593 Sessvollveien mot Dal stasjon, Eidsvoll	Eidsvoll	O3
Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv.181/ Eidsvollvegen – kryss Vegamotrabben	Eidsvoll	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien – Lindebergveien	Lillestrøm	O3
Fv. 171 Blakervegen: Haglundveien/Haglund bru – Eidsvegen/Blaker	Lillestrøm	O3
Fv. 382 GSV Branderudveien nord – Flaenveien	Lillestrøm	O3
Fv. 2300 Roalinna til stasjonen.	Lunner	
Fv. 1603 Åsvegen, forprosjekt for å velge delstrekninger for regulering	Nannestad	O3
Fv. 175 Haugenundergangen	Nes	O3
Fv. 177 Vormsundveien bru over Glomma g/s-løsning	Nes	O3
Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal	Nittedal	O3
Fv. 1559 Holtegutua	Ullensaker	

Planleggingsprosjekter	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 107 Gsv Lunds gartneri – Byens marker	Fredrikstad	
Fv. 108 Mosseveien Simo – Fjeldberg	Fredrikstad	
Fv. 1094 Lervikvegen	Fredrikstad	
Fv. 116 Skåra – Manstad	Fredrikstad	
Fv. 108 Sykkelvei inn mot Skjærhalden	Hvaler	
Fv. 128 / fv. 211 g/s-vei Løvstad – Knapstad	Indre Østfold	
Fv. 119 Sykkeltilrettelegging Øreveien-Carsten Ankers gate	Moss	
Fv. 1368 Kråkstadveien: Åsveien-Ellingsrudveien	Nordre Follo	O3
Fv. 349 Gsv Karlshus - Tomb ¹⁰	Råde	
Fv. 581 - Nordbyveien	Sarpsborg	
Fv. 1356 Gsv Pepperstad skog-Vestby sentrum	Vestby	O3
Fv. 1623 Stasjonsveien - Dragveien - Høvikveien	Bærum	O3
Fv. 168 GS Griniveien, Hosletoppen - gml. Ringeriksvei	Bærum	O3
Fv. 2704 GSV Engene - Tomineborgveien	Drammen	
Fv. 2708 Baker Thons alle - Stormoen	Drammen	
Fv. 51 Hesla bru	Gol	
Fv. 2757 Lurdalsveien, Konvallveien til Eikerveien	Kongsberg	
Fv. 2774 Fortau, Baneveien fra Eikerveien og retning Kongsberg stasjon	Kongsberg	
Fv. 286 Drammensveien fra rundkjøring til Henckelmyra til Lurdalsveien	Kongsberg	
Fv. 2832 Heggenveien	Modum	
Kollektivtiltak:		
Fv. 120 og fv. 1496 Kollektivtiltak Skedsmokorset	Lillestrøm	O3
Fv. 120, Storgata Nord Lillestrøm	Lillestrøm	O3
Fv. 1519 Strømsveien gjennom Strømmen sentrum	Lillestrøm	O3
Fv. 1533 Jonas Lies gate Kollektivfelt	Lillestrøm	O3
Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, Kollektivfelt og GSV	Lørenskog	O3
Fv. 108 Kråkerøybrua-Fuglevik (inkl sykkeltilrettelegging)	Fredrikstad	
Fv. 109 Fredrikstad sentrum/Grønli - Råbekken	Fredrikstad	
Fv. 117 Ørebekk-Ålekilene (inkl mindre tiltak for gående)	Fredrikstad	
Fv. 118 Holdeplass Carsten Ankers gate	Moss	
Fv. 152 Åsveien i Ski	Nordre Follo	O3
Fv. 152 Kollektivframk. Meierikrysset-Sentralholtet	Ås	O3
Fv. 1436 Drammensveien, Ånnerudveien-Borgenveien	Asker	O3
Fv. 1436 Lenken bru, kollektivframkommelighet	Asker	O3
Fv. 283 Busstrase Travbanen - nye sykehus/Fjordbyen	Drammen	
Fv. 40 Thornes vei, etablering av sentrumsholdeplass	Kongsberg	

¹⁰ Ref. sak 8/2022 i Fylkestinget 24.2.2022: Fylkesråden bes følge opp forslaget i samarbeid med kommunen og vi bygger gang- og sykkelveien når kommunen er klar til å legge V/A-ledningen.

Planleggingsprosjekter	Kommune	Aktuell for O3- midler (bom) eller BVA (stat)
Fv. 290 Osloveien, Hønefoss Ringerike	Ringerike	
Fellesplan for innfartsparkering og knutepunktparkeringer	Alle kommuner	
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel:		
Fv. 33 Byrudberga *)	Eidsvoll	
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	Fredrikstad	
Fv. 319 Ny Svelvikvei Rundtom-Solumstrand (del 1) *)	Drammen	
Ny vei:		
Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop-Eik (del 2) *)	Drammen	
Fv. 287 Åmot-Kjøreplass bru (avkjøring Sigdal) *)	Modum	

Tabell 10 Planleggingsportefølje

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

14.3 Oversikt, driftskontrakter

Kontraksnavn	Kontraktstype	Entreprenør	F.o.m.	T.o.m.
0102 Østfold nord	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2019	31.08.2022
0103 Østfold sør	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2016	31.08.2022*
0104 Ørje	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2012	31.08.2021*
0105 Halden	Driftskontrakt vei	Veidrift AS	01.09.2012	31.08.2021*
0201 Asker og Bærum	Driftskontrakt vei	Vaktmesterkompaniet AS	01.09.2019	31.08.2022
0203 Follo	Driftskontrakt vei	Vaktmesterkompaniet AS	01.09.2019	31.08.2022
0204 Romerike øst	Driftskontrakt vei	Peab Anlegg AS	01.09.2017	31.08.2022
0205 Romerike midt	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2016	31.08.2021
0601 Numedal	Driftskontrakt vei	Nordic Road Service AS	01.09.2018	31.08.2026
0602 Ringerike	Driftskontrakt vei	Nordic Road Service AS	01.09.2018	31.08.2023
0603 Kongsberg	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2019	31.08.2024
0604 Hallingdal	Driftskontrakt vei	Presis Vegdrift AS	01.09.2019	31.08.2024
0605 Drammen	Driftskontrakt vei	Veidekke Industri AS	01.09.2020	31.08.2022
30-101 Østfold øst	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2021	31.08.2026
30-201 Romerike øst	Driftskontrakt vei	Veidekke Industri AS	01.09.2021	31.08.2027
30-202 Romerike sentrumskontrakt	Driftskontrakt vei		01.09.2021	31.08.2026
30-203 Romerike vest og Hadeland	Driftskontrakt vei	Hadeland Maskindrif AS	01.09.2020	31.08.2025
01E01 Drift og vedlikehold av elektro i tunnel Østfold	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Traftec AS	01.09.2017	31.08.2022
03E02 Veilys Oslo og Akershus	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Traftec AS	01.09.2015	31.08.2021*
03E02/02E03 D/V av elektro i tunnel Oslo, Asker og Bærum	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Mesta AS	01.09.2018	31.08.2023
0614 D/V av og veilys, elektro i tunnel og signal	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Tratec AS	01.09.2020	31.08.2025
30-2E01 Veilys Viken Nord	Elektriske anlegg - driftskontrakt	-	01.09.2021	31.08.2026
02E01 D/V av elektriske- og automasjonstekniske anlegg Follo, Romerike og Østfold	Elektriske- og automasjonstekniske anlegg	SET Elektro AS	01.09.2020	31.08.2022
0106 Østfold øst grønt	Fagkontrakt	Veidrift AS	01.09.2012	(31.08.2021*)
Drifts- og vedlikeholds-kontrakt for signalanlegg	Signalanlegg - driftskontrakt	Swarco Norge AS	01.09.2018	31.08.2022
0210 Tunnelkontrakt Akershus	Tunnel - driftskontrakt	Mesta AS	01.09.2019	31.08.2024

*) Utløst opsjon

Viken viser vei.

Postadresse: Viken fylkeskommune,

Postboks 220, 1702 Sarpsborg

Sentralbord: 32 30 00 00

post@viken.no

viken.no

