

Fylkesrådets behandling av sak 88/2020 i møte den 30.04.2020:

## Fylkesrådet innstiller til fylkestinget å fatte følgende vedtak (alternativ 1):

Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

### 1. Jernbane

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for jernbane i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten. Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporter til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør økes.

I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. I begge rammenivåer legges det også opp til å gjennomføre Rutemodell R 2027 Østlandet. Fylkesrådet ser positivt på dette.

Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Fylkesrådet mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

### 2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprosjekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer. Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. Forøvrig ønsker ikke fylkesrådet endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre

programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv. 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv. 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv. 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv. 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Viken fylkeskommune mener at dette ikke er riktig bruk av midler.

Med utgangspunkt i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 mener Viken fylkeskommune at i tillegg til de prosjektene Statens vegvesen regner som bundet skal prioriteringene av større veiprojekter i Viken opprettholdes. I det følgende er prosjektene listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge:

#### A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsetta – Slepden.
- E134 Dagslett – Linnes – E18.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekingen Høgstet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekingen Høgstet - Hønefoss foran Skaret – Høgstet. For å redusere kostnadene ved utbyggingen av E16 og Ringeriksbanen kan strekingen Skaret – Hønefoss tas ut av NTP.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnabakken).
- Rv 4 Kjøl – Rotnes.

#### B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk (overført til Nye Veier AS).
- E18 Slepanden – Drengsrud.
- Rv 19 Moss.
- E134 Dagslett - Linnes – kryss E18.
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop.

#### C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoene – Eggemoen.
- Kryss på rv 35 ved Åmot.

#### D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til at behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også at for mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler.

Statens vegvesen påpeker at med Samferdselsdepartementets økonomiske ramme for byområdene, er det ikke mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger om byvekstavtaler for 2022-2033. Det anbefales derfor å sette av belønningsmidler til alle byområder i 2030-2033, men på et lavere nivå enn signerte/framforhandlede avtaler for perioden 2019-2029. Viken fylkeskommune mener at det er helt nødvendig at ikke tilskuddsnivået reduseres etter 2029. Viken fylkeskommune ber i stedet om at rammene økes.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til at Fornebu-banen og ny T-banetunnel gjennom Oslo blir gjennomført. I tillegg må det settes av midler til bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert:

- Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen
- Rv 22 - Hafslund-Dondern
- Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg
- Ny bru over Glomma i Fredrikstad
- Rv 110 - Simo-St. Croix

Det må også settes av tilstrekkelige midler til Buskerudbyen.

### 3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Viken fylkeskommune beklager at kostnadene nå er blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer.

## **Fylkesrådet innstiller til fylkestinget å fatte følgende vedtak (alternativ 2)**

Dette blir som alternativ 1 bortsett fra at pkt. 2 blir som følger:

### 2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafiksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprosjekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer. Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. Forøvrig ønsker ikke fylkesrådet endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprosjektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018.2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv. 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv. 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv. 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv. 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Viken fylkeskommune mener at dette ikke er riktig bruk av midler.

Med utgangspunkt i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 mener Viken fylkeskommune at i tillegg til de prosjektene Statens vegvesen regner som bundet skal prioriteringene av større veiprosjekter i Viken opprettholdes.

I tillegg prioriterer Viken fylkeskommune E16 Nymoene – Eggemoen og kryss på rv. 35 ved Åmot.

Viken fylkeskommune viser til at behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Det må settes av tilstrekkelige statlige midler til at prioriterte prosjekter i Oslopakke 3 og Nedre Glomma kan gjennomføres som forutsatt. Det må også settes av tilstrekkelige midler til Buskerudbyen. Viken fylkeskommune viser også at for mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler.

#### **Behandling:**

##### **Fylkesråd Olav Skinnens framsatte følgende tilleggsforslag:**

På side 4, under punktet om Rv 22, legges følgende til i slutten av setningen: "og kulturmiljøet" slik at setningen lyder:

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.

Fylkesrådet vedtok enstemmig forslag til innstilling og tilleggsforslaget.

#### **Fylkesrådets innstilling:**

*Viken fylkeskommune har følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:*

##### **1. Jernbane**

Viken fylkeskommune viser til fylkeskommunens innspill til grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033. Viken fylkeskommune går ikke inn for at prioriteringsrekkefølgen for jernbaneprosjekter i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 endres i ny Nasjonal transportplan. Jernbane og gjennomføring av prioriterte jernbaneprosjekter bør prioriteres høyere i ny Nasjonal transportplan.

Jernbanen er en svært sentral del av kollektivtilbudet i Viken. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor vil føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i 2018-2029 blir skjøvet ut i tid og at oppstartstidspunkt er usikkert. Dette vil føre til at det blir

vanskelig å avvikle den trafikken som er forventet i perioden, bl.a. som følge av befolkningsveksten.

Det er nå betydelig usikkerhet ved utbyggingen av jernbanen i Østfold. Det er avgjørende at fremdriften for utbyggingen av jernbanen i Østfold tidfestes og at InterCity-prosjektet ferdigstilles frem til Sarpsborg i ny NTP periode. I tillegg til at den inngår i InterCity-utbyggingen, er jernbanesatsingen i Østfold viktig for å overføre gods fra vei til bane og for transporten til Europa. Også for Ringeriksbanen er det varslet utsettelse. Det er svært uheldig med utsettelse for disse utbyggingene. De økonomiske rammene for jernbaneinvesteringer bør derfor økes. I begge rammenivåer legges det opp til å øke rammene til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Viken fylkeskommune ser positivt på dette. I gjeldende Nasjonal transportplan er det ambisjoner om å legge til rette for å overføre transport av gods fra vei til bane og sjø. Viken fylkeskommune mener at forslaget fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor ikke inneholder tilstrekkelige virkemidler for slik overføring.

Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av å få realisert nødvendig oppgradering av jernbanenettet rundt Oslo, som hovedstammen i det regionale transportsystemet raskest mulig. "Østlandsstjerna" bør, i tråd med tidligere enighet i hele Østlandsregionen, og hovedføringene i gjeldende NTP, være hovedstrategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Denne strategien vil knytte byregionen tettere sammen, styrke tilknytningen til resten av landet, og åpne regionen mot utlandet.

"Østlandsstjerna" bestående av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll og utgjør fremtidens "timesregion" rundt Oslo.

Viken fylkeskommune savner oppfølging av den regjeringsbestilte utredningen "Kongsbergbanen" i Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt innspill til prioriteringer. Viken fylkeskommune mener det er mulig og ønskelig å realisere den viktige målsettingen om to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg raskt, med mindre kostnadskrevende tiltak enn hva Bane NOR legger til grunn, ved at man i første omgang tilrettelegger for nødvendige dobbeltspor på krysningsstrekninger i stedet for dobbeltspor på hele strekningen.

Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund - Hønefoss når Ringeriksbanen er etablert.

Viken fylkeskommune viser til utredninger som viser at kapasiteten for persontrafikk på jernbanen vest for Oslo kan økes, også før ny sentrumstunnel er på plass. Dette bør prioriteres. Flytogets ledige kapasitet mellom Drammen og Oslo (50%) bør utnyttes til pendlere. En kan for eksempel tenke seg at ett av de doble togsettene forbeholdes pendlere mellom de to byene. På Østfoldbanen bør en jobbe videre med muligheten for å sette inn doble togsett og dobbeltdekkere ved nye anbud.

## 2. Vei

Viken fylkeskommune prioriterer programområdetiltak, med vekt på trafikksikkerhetstiltak, samt fornying og vedlikehold, framfor nye store veiprojekter. Dette gjelder både riksveier og fylkesveier. For å ivareta dette på fylkesveiene trengs større statlige overføringer. Som et generelt innspill for siste del av planperioden, foreslår Viken fylkeskommune å prioritere strekningsvis opprusting av omkjøringsveiene utenom Oslo, for å sikre beredskap og framkommelighet for nyttetraffic. For øvrig ønsker Viken fylkeskommune ingen endringer i prioritetsrekkefølgen for de riksveiprojektene i Viken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 i ny Nasjonal transportplan.

Viken fylkeskommune ser positivt på at Statens vegvesen foreslår å øke midlene til drift, vedlikehold og fornyelse. Viken fylkeskommune ser også positivt på at midlene til utbedringsstrekninger økes, men dette må ikke gå på bekostning av midler til andre

programområdetiltak. Strekningsvise utbedringer på rv 22 er et godt eksempel på slike viktige utbedringsstrekninger. Viken fylkeskommune viser til at tiltak innenfor programområdene er svært viktige for å nå målene om økte andeler av transport med sykkel og gange.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023 (29) er det prioritert statlige midler til utbedringsstrekninger på rv 52 i Hemsedal, som er under gjennomføring, og på rv 7 i Hallingdal. I Statens vegvesens handlingsprogram, som er en oppfølging og detaljering av Nasjonal transportplan, ble det satt av 300 mill. 2018-kr i statlige midler til rv 7 Ørgenvika – Svenkerud i 2018-2023. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering for en Veipakke Hallingdal er under ferdigstilling i Statens vegvesen. Denne vil bli lagt fram for fylkestinget med sikte på prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering. Viken fylkeskommune ber om at staten prioriterer ytterligere statlige midler til rv 7 i Hallingdal slik at de statlige midlene sammen med bompenger kan gi god standard med høy trafiksikkerhet, i første omgang fra Ørgenvika til Kittilsviken (Gulsvik).

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er prosjekter for 2022-2027 kun rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For 2028-2033 er vektingen noe bredere, men også her spiller samfunnsøkonomisk lønnsomhet en stor rolle for fordelingen mellom korridorene. Viken fylkeskommune mener modellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke får fram alle forhold som bør vektlegges, og kan føre til uheldige utslag avhengig av hvilke forutsetninger som legges inn eller utelates fra beregningene.

En meget stor andel av midlene til store prosjekter går i høringsforslaget til korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim) med utbygging av ferjeavløsningsprosjekter på E39 (Ferjefri E39). Sett i lys av øvrige utfordringer innenfor transportsektoren mener Viken fylkeskommune det bør stilles spørsmålsteget både ved forutsetningen om "fergefri E39" med de store merkostnader dette medfører, og med prioriteringen av dette svært kostnadskrevenne tiltaket. I det følgende er prosjektene i gjeldende Nasjonal transportplan for 2018-2029 listet opp korridorvis og ikke i prioritert rekkefølge, noen med korte presiseringer av Viken fylkeskommunes syn på prosjektene:

#### A. Første seksårsperiode i NTP 2018-2029

- E18 Retvet – Vinterbro.
- E18 Ramstadsletta – Slependen. (Oslopakke 3 løsning)
- E134 Dagslett – Linnes – E18. I gjeldende NTP var Dagslett – Linnes et bundet prosjekt. Linnes – E18 var prioritert i siste seksårsperiode. Det pågår nå planlegging på hele strekningen Dagslett – Linnes – E18. Viken fylkeskommune ber om at Vikeralternativet velges som trase.
- Rv 282 Holmenbrua. Prosjektet bør primært prioriteres uten delvis bompengefinansiering etter at arbeidet med bompengeprogget for Buskerudbyen er skrinlagt.
- E16 Skaret – Hønefoss. Strekningen Høgstet – Hønefoss inngår i Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Viken fylkeskommune prioriterer strekningen Høgstet - Hønefoss foran Skaret – Høgstet.
- Rv 4 Roa – Gran grense (inkl. Jaren – Amundrud – Lygnebakken). Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.
- Rv 4 Kjøl – Rotnes. Viken fylkeskommune påpeker viktigheten av å ta vare på matjord.

#### B. Siste seksårsperiode i NTP 2018-2029

- Rv 22 Bru over Glomma, Viken fylkeskommune forutsetter at prosjektet søkes gjennomført på en måte som ikke gir unødige inngrep i natur- og kulturmiljøet.
- E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk. (overført til Nye Veier AS) Viken fylkeskommune mener strekningen Kløfta-Nybakk er viktigst.
- E18 Slependen – Drengsrud. (Oslopakke 3 løsning)

- Rv 19 Moss. Viken fylkeskommune vil understreke viktigheten av at strekningen E6 – Moss ferjekai blir realisert så tidlig i perioden som mulig, da dagens trafikksituasjon gir store fremkommelighetsutfordringer og miljø- og byutviklingsutfordringer.

- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp/løsning for øst-vest trafikken utenom Drammen sentrum. Viken fylkeskommune forutsetter at staten må ta størstedelen av kostnadene for prosjektet.

C. Prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for 2018-2029

- E16 Nymoene – Eggemoen.

- Kryss på rv 35 ved Åmot.

D. Bypakkene

Viken fylkeskommune viser til behovet for forutsigbarhet for bypakker generelt, herunder statlige andeler og statlige føringer. Det må være gjensidig forpliktende samarbeid der én av partene ikke kan endre forutsetningene ensidig, jf. bompengeforliket og krav til lokale egenandeler. For de 9 største byområdene i Norge er det et særlig behov for forutsigbarhet når det gjelder statlige bidrag til bypakkeprosjekter, statlige bidrag til belønningsmidler/byvekstavtaler, statlige føringer for bompenger og prioritering av programområdetiltak. Viken fylkeskommune viser også til at det for de mellomstore byområder er det behov for nye virkemidler og tilstrekkelige statlige bevilgninger.

I Oslopakke 3-området må det settes av tilstrekkelig med midler til helhetlige kollektivløsninger for Oslo og Viken. Viken fylkeskommune vil særlig påpeke nødvendigheten av høy statlig medfinansiering på de kapitalkrevende tiltakene Fornebu-banen, ny T-banetunnel gjennom Oslo og ny bane/kollektivløsning for Nedre Romerike.

Viken fylkeskommune viser til at i Bypakke Nedre Glomma er følgende prosjekter prioritert: Fv 109 - Råbekken-Torsbekkdalen, Rv 22 - Hafslund-Dondern, Fv 118 - ny bru over Glomma i Sarpsborg, Ny bru over Glomma i Fredrikstad, Rv 110 - Simo-St. Croix

Det må også settes av tilstrekkelige midler til nødvendige tiltak i Buskerudbyen.

3. Kyst

Viken fylkeskommune går inn for at prioriteringene for kystforvaltningen i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029 i stor grad bør videreføres i ny Nasjonal transportplan. I NTP for 2018-2029 var prosjektene Borg havn Røsvikrenna og Innseiling Borg havn prioritert i første seksårsperiode. Kostnadene er nå blitt så høye at prosjektene ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende økonomiske rammer. Viken fylkeskommune mener derfor det er viktig med rask igangsettelse av vedlikeholdsmudring (Borg 1) og bedre merking av farleden for å forhindre ulykker og akutt forurensning.

Viken fylkeskommune legger vekt på at marint miljø, friluftsliv og bomiljø vektlegges i arbeidet med kystinvesteringene.

Viken folkekommunen mener Oslofjorden bør utvikles til en viktig nullutslipps transportåre for folk og varer. Dette vil bidra til å redusere kapasitetsutfordringene for veier og kollektivsystemene i regionen og redusere utslipp fra transportsektoren. Bred utredning av Oslofjordens potensiale som nullutslipps transportåre bør iverksettes.

4. Luftfart

Viken fylkeskommune er overrasket over at Avinor ikke omtaler etableringen av en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen i svaret som er sendt ut på høring. På Avinor sitt nettsted <https://avinor.no/tredje-rullebane/> ligger omfattende informasjon om tiltaket. Viken fylkeskommune vil signalisere at fylkeskommunen ikke støtter etableringen av en 3. rullebane utifra en helhetlig vurdering av klima- og miljøhensyn.



