

Samferdselsstrategi 2022-2033

Temastrategi for Viken fylkeskommune

Vedtatt av Viken fylkesting 18.12.2020

Merknad: Samferdselsstrategien er vedtatt for Viken fylkeskommune, og vil inntil videre gjelde for Buskerud fylkeskommune.

[Du kan også laste ned samferdselsstrategien i PDF-format \(PDF, 0 B\)](#)

Innholdsfortegnelse

1 Forord, sammendrag og innledning

1.1 Formål

1.2 Styringssystem

1.3 FNs bærekraftsmål

1.4 Langsiktige mål for Viken-samfunnet

1.5 Eksisterende planer og fremtidige planbehov

1.6 Samfunns mål

1.7 Tidsperspektiv, usikkerhetsvurdering og rullering

2 Viken fylkeskommune som samfunnsutvikler

3 Status og utfordringer

3.1 Beskrivelse av mobilitet i samfunnet

3.2 Klima og miljøavtrykk

3.3 Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur

3.4 Funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger

3.5 Gode bomiljøer og attraktive omgivelser

3.6 Utfordringer

3.7 Synergieffekter og prioriteringsdilemmaer

4 Strategier

4.1 Hovedstrategier for bærekraftig mobilitet i Viken

4.2 Strategier for byer og større tettsteder

4.3 Supplerende strategier for Oslopakke 3, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen

4.4 Regionalt hovednettvei

5 Prioriteringsgrunnlag for handlingsprogram

5.1 Overordnede prioriteringer

5.2 Prioriteringer innen planforvaltning

5.3 Prioriteringer for fylkeskommunens infrastruktur

5.4 Helhetlig virkemiddelbruk

5.5 Øvrige forhold med betydning for handlingsprogrammet

6 Begrepsliste

7 Kilder

7.1 Proessen og muntlige kilder

7.2 Regionale planer og strategier

7.3 Sektorplaner, temastrategier og avtaler

7.4 Øvrig kunnskapsgrunnlag

8 Vedlegg 1

8.1 Fylkeskommunen som veiforvalter og veimyndighet

8.1.1 Overordna utredninger og analyse

8.1.2 Planlegging

8.1.3 Utbygging

8.1.4 Drift og beredskap

8.1.5 Planforvaltning og arealbruk

8.2 Fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport

8.2.1 Drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet

8.2.2 Skoleskyss, transportløyver og TT-ordning

8.2.3 Koordinering av kollektivtilbud og samarbeidsavtale med Jernbanedirektoratet

8.2.4 Knutepunktutvikling

8.2.5 Innfartsparkering

8.3 Samarbeid, kunnskap og omstilling på mobilitetsområdet

8.3.1 Bypakker og byveksttaler

8.3.2 Øvrig mobilitetssamarbeid i Viken

8.3.3 Universell utforming og mobilitet for alle

8.3.4 Trafikksikkerhet

8.3.5 Påvirkning

8.3.6 Eylkeskommunen som kunnskapsbygger

9 Vedlegg 2

10 Vedlegg 3

1 Forord, sammendrag og innledning

Forord

Viken fylkeskommune eier i overkant av 6000 km fylkesvei inkludert fortau, gang- og sykkelvei, holdeplasser og terminaler. Det samlede transportarbeidet på fylkesveiene er omfattende, noe som også har konsekvenser blant annet for trafikkulykker, støy og miljøulempen. Fylkeskommunen organiserer lokalt kollektivtilbud i Viken. I tillegg bidrar fylkeskommunen til samordning av areal- og transportpolitikken i regionen. Fylkeskommunen har også en viktig rolle i å teste og ta i bruk ny teknologi og nye forretningsmodeller innen infrastruktur og mobilitet. Fylkeskommunen har stor betydning for de samlede mobilitetsløsningene i fylket. Å utarbeide en strategi for Viken fylkeskommunes samferdselsoppgaver er derfor en stor jobb. Jeg vil takke alle som har bidratt i denne prosessen.

Samferdselsstrategien er utarbeidet av rådsområde Samferdsel i perioden februar–september 2020. Andre rådsområder har blitt involvert underveis gjennom to referansegruppemøter, separate møter og dialog. Sammenheng med regional planstrategi og ivaretagelse av overordnede temaer som bærekraft, virkemiddelbruk og helhetlig planlegging har blitt særlig vektlagt. Ledergruppe Viken behandlet oppstart av arbeidet i februar 2020, og Fylkesrådet behandlet en underveisrapportering i juni. I tillegg har samferdselskomiteen, brukerrådene og regionråd blitt orientert om arbeidet.

Neste skritt blir et handlingsprogram for samferdsel med konkrete prioriteringer. Jeg håper resultatet vil bidra til positive endringer for vikensamfunnet, og, ikke minst, for den enkelte bruker.

Olav Skinnnes

fylkesråd for samferdsel

Sammendrag

Viken fylkeskommune har et vidt spekter av samferdselsoppgaver som er viktige for den enkelte innbygger og for utvikling av vikensamfunnet, blant annet gjennom forvaltning av fylkesveier, drift av lokalt kollektivtilbud og ansvar for regionalt trafikksikkerhetsarbeid. Uansett om målet er lavere klimagassutslipp, økt biologisk mangfold, bedre velferd, gode lokalsamfunn eller økt næringsutvikling, er det vesentlig hvordan vi legger til rette for forflytning av mennesker, varer og tjenester. Denne forflytningen omtales som «mobilitet», og målene er knyttet til å øke mobilitetens positive effekter og minimere de negative. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken ligger til grunn.

Formålet med Samferdselsstrategi 2022-2033 er å samle og samordne gjeldende overordnede føringer for bruk av fylkeskommunens egne virkemidler på samferdselsområdet. På bakgrunn av strategien skal Viken fylkeskommune utarbeide et handlingsprogram for samferdsel med konkrete prioriteringer innen drift og investering, herunder også bruk av fylkeskommunens fagkompetanse.

Det viktigste grunnlaget for samferdselsstrategien er gjeldende areal- og transportplaner fra Akershus, Buskerud og Østfold. Dette er satt inn i en Viken-kontekst og tar hensyn til nye politiske føringer. Særlig viktig er Regional planstrategi 2020-2024 Veien til et bærekraftig Viken, som bygger på FNs bærekraftsmål og som angir fem

langsiktige utviklingsmål for vikensamfunnet. Disse målene er knyttet til sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, kombinert med omstilling og samarbeid. Samferdselsstrategien legger bærekraft og de langsiktige utviklingsmålene til grunn. Hvilke strategier og tiltak som er aktuelle for å følge opp målene, påvirkes av nye trender på mobilitetsområdet, som digitalisering, delingsbaserte mobilitetsløsninger, nye forretningsmodeller og ny teknologi.

En hovedutfordring på samferdselsområdet er å fremme funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger. Dette er viktig for både innbyggere og næringsliv. Bedre mobilitetsløsninger må ta hensyn til behovet for å redusere klimagassutslipp og negative miljøkonsekvenser, å bruke arealer og infrastruktur på en effektiv måte, og å bidra til gode bomiljøer og attraktive omgivelser.

For å møte disse utfordringene skal prioriteringene på samferdselsområdet bygge på tre hovedstrategier:

- vektlegge de langsiktige utviklingsmålene innen oppfølging av drift, investering og arbeidsoppdrag
- rett innsats på rett sted
- mer mobilitet for pengene

Hovedstrategiene følges opp med strategier for å oppnå bærekraftig mobilitet i ulike områder i Viken:

- strategier for byer og større tettsteder, herunder også supplerende strategier for Oslopakke 3-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen
- strategier for distriktsområder
- strategier for regionale hovedveier

Prioriteringsgrunnlaget for handlingsprogrammet vektlegger behovet for å vedlikeholde, istandsette og oppgradere eksisterende infrastruktur framfor å bygge nytt. Ved kapasitetsutvidelser skal fylkeskommunen prioritere kollektivtransport, sykling og gåing. Utredning av tiltak skal bygge på å redusere transportbehov, utnytte dagens infrastruktur bedre og å løse behovene med mindre tiltak, før eventuelt store prosjekter vurderes. Fylkeskommunen skal også bidra til å teste og ta i bruk ny teknologi.

For å nå målene må et bredt spekter av styrende, økonomiske, informative og innovative virkemidler benyttes. Fylkeskommunen har ikke myndighet over alle disse alene. Samarbeid blir derfor avgjørende for å nå målene. Kommunene er fylkeskommunens viktigste samarbeidspartnere på mobilitetsområdet, blant annet knyttet til kommunen som planmyndighet, part i bypakker og byvekstavtaler, og som pådriver i lokal sentrumsutvikling. Andre samarbeidspartnere er statlige etater, næringsliv, skoler, miljøer innenfor forskning og kunnskapsutvikling og frivillige organisasjoner.

Virkemidler for å nå et mål kan bidra positivt til måloppnåelse også på andre områder. Et eksempel er at redusert personbiltrafikk og mer gåing og sykling både kan redusere klimagassutslipp, gi bedre folkehelse og bedre fremkommeligheten for næringslivet. Andre ganger kan innsats for å nå mål på ett område svekke muligheten for å nå mål på andre, for eksempel på grunn av begrensede arealer og økonomiske ressurser. Det er da nødvendig å ha noen føringer for prioriteringene. De overordnede føringene i samferdselsstrategien kan oppsummeres i følgende punkter:

- Bredden i FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser blir lagt til grunn for måloppnåelse innen drift og investering.
- Omstilling, innovasjon og samarbeid skal bidra til måloppnåelse.

- Klima og miljø er løftet fram særskilt, og skal ved målkonflikter og prioriteringsdilemmaer veie tungt, særlig ved valg av prosjekter i byområder.
- Folkehelse, sosiale og økonomiske faktorer blir særlig vektlagt i utforming av prosjekter, samt i valg av prosjekter i distriktsområder.
- Sosial bærekraft blir særlig vektlagt i pilotprosjekter, ved bruk av ny teknologi, i samarbeidsprosjekter/partnerskap og i tilskuddsordninger.
- Økonomisk bærekraft oppnås gjennom å møte behov på en kostnadseffektiv måte og å ta i bruk kontraktstrategier og innkjøpsmakt for å stimulere til bærekraftig verdiskaping.

Avslutningsvis oppsummeres føringer og virkemidler for fylkeskommunen knyttet til planforvaltning, veiforvaltning og helhetlig virkemiddelbruk på mobilitetsområdet, samt andre forhold som har betydning for handlingsprogrammet. Dette kan for eksempel være at det må tas hensyn til konklusjoner fra pågående utredningsarbeid, nye politiske vedtak og ny kunnskap.

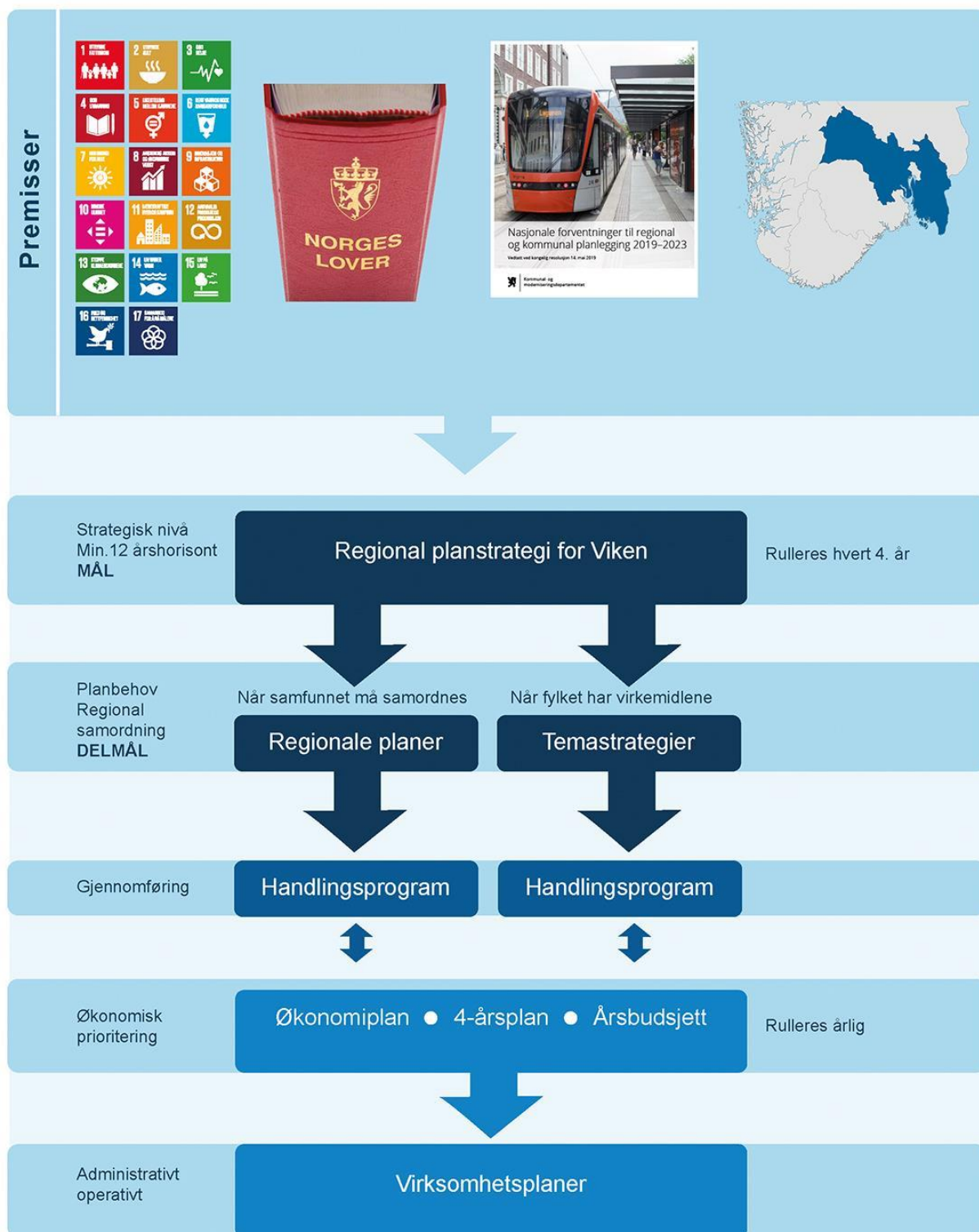
1.1 Formål

Samferdselsstrategi for Viken fylkeskommune 2022-2033 er en temastrategi som samler og samordner de gjeldende overordnede føringene for bruk av fylkeskommunens egne virkemidler. Formålet er at prioriteringer for fylkesvei, kollektivtransport og andre samferdselsoppgaver, herunder også bruk av fylkeskommunens fagressurser, skal bidra til å nå Vikens overordnede mål.

Samferdselsstrategien skal følges opp gjennom handlingsprogram for samferdsel, hvor de konkrete prioriteringene på samferdselsområdet vil skje.

1.2 Styringssystem

Regional planstrategi utgjør overbygningen i Viken fylkeskommunes plansystem, og ble vedtatt av fylkestinget i Viken 18. desember 2020. Planstrategien redegjør for regionale utviklingstrekk, fastsetter langsiktige samfunns mål og prioriterer hvilke spørsmål vikensamfunnet skal behandle i videre regional planlegging. Planstrategien beskriver både planbehov og er grunnlaget for videre samarbeid gjennom regionalt planarbeid og partnerskap.



Figur 1. Styringsystem for Viken fylkeskommune.

Målene i regional planstrategi skal legges til grunn for nye planer og partnerskap – inklusive samferdselsstrategien, samt for rulling av eksisterende planer og handlingsprogram. På denne måten sikrer vi

sammenhengen mellom langsiktige mål, prioriteringer og virkemidler.

Viken fylkeskommune utarbeider regionale planer i samarbeid med kommuner, statlige organer, organisasjoner og institusjoner som blir berørt av planarbeidet. En regional plan kan gjelde for hele fylket, for deler av fylket, på tvers av fylker eller for et avgrenset tema. Plan- og bygningsloven regulerer hvordan vi utarbeider planer, blant annet med krav til medvirkning, og planene skal legges til grunn for kommunale og statlige virksomheter.

Fylkeskommunen har behov for å utarbeide **temastrategier** og andre typer strategier som et planvirkemiddel for å spisse den fylkeskommunale innsatsen innen utvalgte temaer. En temastrategi, som denne samferdselsstrategien, er tilknyttet fylkeskommunens egen virksomhet og legger langsiktige føringer og politiske prioriteringer for fylkeskommunens egne ressurser. Temastrategier er ikke lovpålagt, men utarbeides etter behov, og kan utarbeides i samarbeid med andre relevante aktører.

Regionale planer og temastrategier skal følges opp gjennom **handlingsprogram**, som redegjør for tiltak og ressurser. I handlingsprogrammet skal fylkeskommunens oppfølging knyttes til realistiske rammer i **økonomiplanen**. Den politiske behandlingen av fylkeskommunens årsbudsjett og økonomiplan fastsetter de endelige rammene, som ligger til grunn for gjennomføring det enkelte år. Det henvises ellers til Viken fylkeskommunes system for ledelse og styring.

Et helhetlig **kvalitetssystem** er viktig for å ha en felles plattform for rutiner og prosesser for Viken fylkeskommunes virksomhet. Avvikssystemet for interne hendelser og oversikt over styrende dokumenter var av det første som kom på plass. Et førstegenerasjons kvalitetssystem for infrastruktur i Viken er under arbeid, og vi vil ta relevante føringer i kvalitetssystemet inn i handlingsprogramarbeidet.

Det er vedtatt at Statens vegvesens håndbøker for veiutforming ligger til grunn for utformingskrav både i egne og eksterne prosjekter som berører fylkesveiene. Fylkeskommunen har myndighet til å fravike veinormaler for fylkesveier, med unntak av fravik knyttet til bruer og tunneler, som behandles av Vegdirektoratet. Det er også aktuelt for fylkeskommunen å utarbeide egne normaler med standardkrav tilpasset fylkesveiene i Viken.

1.3 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene inngår i FNs Agenda 2030 og består av 17 mål for en bærekraftig utvikling, samt en erklæring om hvordan verden skal oppnå målene.



Figur 2 FNs bærekraftsmål

Foto: FN

Flere av delmålene under FNs bærekraftsmål berører transport direkte. Se figur 3.

Transport berører også andre bærekraftsmål, spesielt knyttet til mindre ulikhet (mål 10) ved å gi alle praktisk og økonomisk mulighet til å delta i arbeidsliv og utdanning, samt ha en aktiv fritid. Mål 8, om anstendig arbeid og økonomisk vekst, er viktig forbi mobilitet muliggjør yrkesdeltakelse og næringsutvikling. Transport er en stor bidragsyter til klimagassutslipp, det gjør at mål 13, reduksjon i klimagassutslipp og miljølempa, er spesielt relevant. Viken fylkeskommune har som mål å bli fossilfri i 2028 og at utslipp av klimagasser skal reduseres med 80 prosent innen 2030.

FNs bærekraftsmål 3: God hele og livskvalitet

Mål 3.6: Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkkulykker.

FNs bærekraftsmål 9 Industri, innovasjon og infrastruktur

Mål

9.1: Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.

Mål 9.4: Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med mer effektiv

3

**GOD HELSE OG
LIVSKVALITET**



9

INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR



bruk av ressurser og mer utstrakt bruk av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet.

FNs bærekraftsmål 11: Bærekraftige byer og tettsteder

Må

11

BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN



I 11.2: Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

Figur 3. Konkrete delmål som direkte angår samferdselsområdet. Det forventes oppdatering av mål 3.6.

Å legge FNs bærekraftsmål til grunn handler likevel først og fremst om en helhetlig tankegang og tilnærming til samfunnsutvikling. Målene må ses i sammenheng og nås best ved samarbeid (mål 17). Politikk og prioriteringer skal holde seg innenfor planetens tålegrens (se definisjon i begrepslisten), samtidig som vi sikrer et godt, trygt og rettferdig liv til menneskene nå og i framtiden. Det er da ikke tilstrekkelig å se på de lokale og regionale konsekvensene her og nå. Varer og tjenester må vurderes i et livsløpsperspektiv globalt (mål 12). Denne helhetlige tankegangen må legges til grunn hvis samferdselsprioriteringene skal bidra til et bærekraftig vikensamfunn.

1.4 Langsiktige mål for Viken-samfunnet

Fylkestinget i Viken vedtok 12. desember 2019 at FNs bærekraftsmål skal danne rammen og premissene for regional planstrategi, og dermed for hele vikensamfunnet. For å få til en ønsket samfunnsutvikling, må det gjennomgående og radikale endringer til i hvordan vi tenker og arbeider. Figur 4 viser hvordan Regional planstrategi legger opp til at Viken skal jobbe.



På figuren ser du langsiktige mål i sentrum. Omkring ligger 6 satsingsområder, og ytterst finner du regionale planer, partnerskap og temastrategier

Regional planstrategi har fem langsiktige utviklingsmål. De handler om hvordan Viken kan bidra til å nå de 17 bærekraftsmålene i agenda 2030, og beskriver et fremtidsbilde av hvordan vi ønsker at Viken skal se ut i 2030. For å nå disse målene må vi arbeide systematisk og på tvers av fag og sektorer. Her beskrives de fem målene og hvordan disse gjenspeiles i samferdselsstrategien.

Natur, klima og planetens tålegrenser

I 2030 er hensynet til naturen og planetens tålegrenser grunnleggende for all samfunnsutvikling i Viken. Viken er et bærekraftig og klimasmart lavutslippssamfunn, som har god kunnskap om våre økosystemer, og som tar vare på det biologiske mangfoldet, naturområdene og matjordene i Viken. Vi vektlegger beredskap, klimatilpasning og matsikkerhet, og forvalter våre naturressurser langsiktig, effektivt og nyskapende. Resultatet er gode levekår og et godt livsgrunnlag for dagens og morgendagens innbyggere.

Forskning har identifisert grenser for hva planeten vår tåler av menneskelig forbruk, og hvis de krysses, vil det utløse ukontrollerbare miljøforandringer på hele kontinenter eller hele planeten. Det er vist til ni grenser vi må holde oss innenfor, herunder klima, biologisk mangfold, arealutnyttelse, nitrogen- og fosforutslipp, ozonlaget,

forsuring av havet, bruk av ferskvann, partikkelforurensing og kjemisk forurensing. En bærekraftig utvikling innebærer derfor at politikken legger planetens tålegrenser til grunn.

Fylkeskommunens samferdselspolitikk påvirker dette utviklingsmålet direkte gjennom driftsopplegg for fylkesveiene, investeringsprosjekters arealbeslag og utforming, forvaltning av veikapitalen og drift av kollektivtilbudet. I tillegg kan prioriteringene påvirke folks reisevaner, bruk av miljøvennlig drivstoff og utvikling av ny teknologi som har betydning for mobilitetens miljø- og klimafotavtrykk.

God livskvalitet og like muligheter

I 2030 lever alle mennesker i Viken verdige og meningsfylte liv. Vi har trygge arbeidsplasser og tilgang til relevant utdanning. Fylket kjennetegnes av gode, varierte boområder med levende møteplasser. Kulturlivet er rikt, og vi kan dyrke natur- og friluftssinteressene våre. Vikensamfunnet er åpent, mangfoldig og inkluderende.

Dette utviklingsmålet innebærer at mobilitetsløsningene skal være inkluderende og gi mobilitet for alle, også med tanke på ulikheter i økonomi, alder, kunnskap, helse, funksjonsevne og bosted. Mobilitet er en grunnleggende forutsetning for deltagelse i og tilgang til utdanning, arbeid, møteplasser, friluftsopplevelser og så videre. Det skal heller ikke være systematiske forskjeller (når det gjelder) på hvem som opplever mobilitetens ulemper i form av støy, dårlig luftkvalitet, sikkerhet, trygghet og barrierer. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken ligger til grunn.

Grønn og rettferdig verdiskaping

I 2030 er Viken en nyskapende, internasjonalt konkurransedyktig og mangfoldig næringsregion som leder an i det grønne skiftet. Vi har attraktive private og offentlige arbeidsplasser, velfungerende markeder, ledende forsknings- og kompetansmiljøer og høy sysselsetting. Vi har et rettferdig og anstendig arbeidsmarked. Viken viser vei i utviklingen av sirkulær økonomi. Vekst og verdiskaping i Viken tar hensyn til naturen, ivaretar samfunnsikkerhet og beredskap, og skaper velferd og god livskvalitet for innbyggerne.

Mobilitetsløsningene bygger opp under grønn og rettferdig verdiskaping gjennom prioriteringer som sikrer beredskap og som bedrer framkommeligheten for næringstransport og arbeidsreisende. Samtidig handler dette om å bygge opp under innovasjon, gjenbruk, naturverdier og velferd gjennom samarbeid med partene i arbeidslivet, kontraktstrategier og bevisst bruk av fylkeskommunens innkjøpsmakt på samferdselsområdet for å fremme bærekraftig nyskaping og næringsutvikling. Delingsbaserte transportløsninger og en utvikling i retning av mobilitet som en tjeneste, kan skape nye arbeidsplasser og inngå i en framtidig sirkulær økonomi.

Omstilling og tillit

I 2030 er Viken et sterkt og trygt samfunn, som kan møte både kjente og uforutsette utfordringer og endringer. I Viken har vi verktøyene vi trenger for å vende utfordringer til muligheter. Vikensamfunnet er godt forberedt på både akutte og langsiktige konsekvenser av klima- og miljøendringene. Næringslivet har god evne til å håndtere og utnytte endringer i teknologi, kompetansebehov og økonomiske forutsetninger. I 2030 deltar mange innbyggere i utviklingen av Viken, og vi har tillit til hvordan fylket styres. Innbyggerne har framtidstro og opplever høy grad av trygghet, livskvalitet, tilhørighet, frihet og tillit.

Det pågår store endringer på samferdselsområdet gjennom ny teknologi, nye mobilitetsløsninger og nye forretningsmodeller. En overgang fra privat eierskap til mer delingsbaserte transportløsninger er et eksempel.

Samtidig kan økt bruk av hjemmekontor både skape nye muligheter og utfordringer, med færre reiser og mindre sosial kontakt i arbeidslivet. Det er viktig at vikensamfunnet møter disse endringene på en måte som gjør at de skaper tillit og bygger opp under en ønsket samfunnsutvikling. Innbyggerne skal oppleve at dette gir nye muligheter og en enklere hverdag, ikke at det skaper nye barrierer.

Sammen skaper vi Viken

I 2030 har vi sterk kultur for samarbeid og kunnskapsdeling i Viken. Vi har sterke og forpliktende partnerskap hvor offentlige aktører, næringsliv, frivillighet, forskning og enkeltmennesker deltar. Samarbeidet foregår på tvers av geografi og forvaltningsnivåer. Viken deltar aktivt i nasjonalt og internasjonalt arbeid. Det gir oss kunnskap, kompetanse og gjennomslag til å nå målene vi har satt oss.

Det er allerede sterke og forpliktende samarbeid på samferdselsområdet, blant annet gjennom bypakker, planforvaltning, jernbanefora og nettverk. Fylkeskommunen deltar også på internasjonale samarbeidsarenaer. I årene framover blir det viktig å vurdere om vi har de riktige arenaene med rett deltagelse og rett innhold med tanke på å nå de øvrige langsiktige utviklingsmålene.

Innsatsområder for tverrfaglig samarbeid

Inspirert av FNs ekspertrapport «The Future is Now» (2019) legger regional planstrategi opp til at Viken skal jobbe med de langsiktige utviklingsmålene gjennom seks tverrfaglige innsatsområder. Innsatsområdene beskriver hvilke utfordringer og mål som må ses i sammenheng for at Viken skal bli et bærekraftig samfunn. Dette skal stimulere til samarbeid på tvers av fagområder og forvaltningsnivåer (stat, fylke, kommune) og motvirke en sektorisert tilnærming til problemløsning. En gjennomgang av innsatsområdene kan leses i Regional planstrategi.

1.5 Eksisterende planer og fremtidige planbehov

Regionale planer fra Akershus, Buskerud og Østfold gjelder inntil disse blir rullert, opphevet eller avløst av nye planer. Eksisterende planer ligger derfor til grunn for samferdselsstrategien. Dette gjelder særlig planer innen areal og transport, men også planer knyttet til folkehelse, klima og energi, og næringsutvikling. Samferdselsstrategien forholder seg til gjeldende regionale planer som følger:

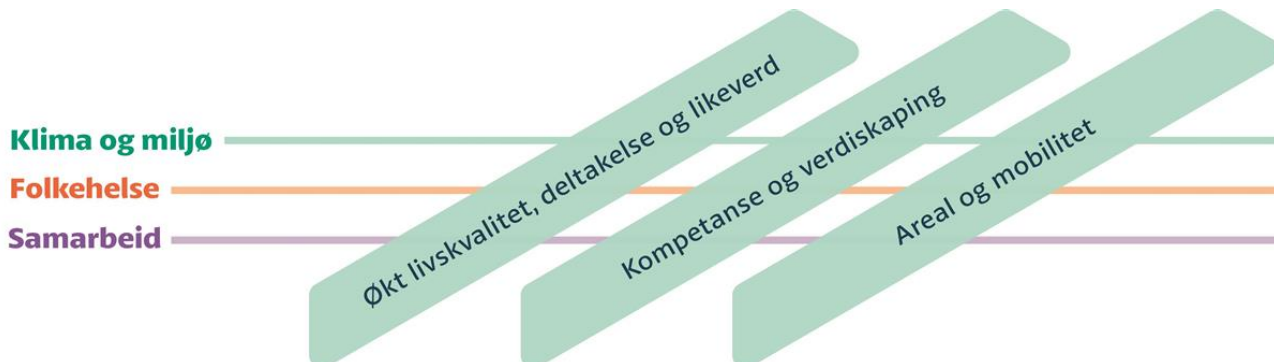
Retningslinjer og bestemmelser er fortsatt gjeldende. Hovedtrekkene i retningslinjer og bestemmelser gjengis, men er ellers ikke gjentatt i samferdselsstrategien.

Mål og strategier settes inn i en Viken-kontekst og sees i lys av politisk plattform, høringsutkast til regional planstrategi, samt andre politiske føringer for Viken fylkeskommune.

Gjennom medvirkningsprosessen i forbindelse med utarbeidelse av regional planstrategi ble det avdekket ønske om få regionale planer, som i større grad er tverrfaglige og sektorovergrepene. Dette står i motsetning til en mer tradisjonell tilnærming med sektoriserte planer. Samtidig ble det gitt innspill om en rekke forskjellige temaer som bør behandles i planarbeidet. I valget av planer har derfor hensynet til å få positive synergieffekter av samarbeid på tvers, og å se temaer og fagområder i sammenheng, veid tungt. Det er gjennom regional planstrategi besluttet at Viken skal utarbeide tre nye regionale planer:

- økt livskvalitet, deltakelse og likeverd
- kompetanse og verdiskaping
- areal og mobilitet

Klima og miljø, folkehelse og samarbeid er tverrgående temaer som skal inkluderes i alle de regionale planene.



De tre nye regionale planene i sammenheng med de tre tverrgående temaene

Foto: Viken fylkeskommune

Forholdet mellom samferdselsstrategi for Viken fylkeskommune 2022-2033 og de nye regionale planene er ikke endelig avklart. Det er uansett behov for en temastrategi fram til de regionale planene er utarbeidet og vedtatt. Særlig forholdet mellom samferdselsstrategien og regional plan for areal og mobilitet må vurderes som del av arbeidet med den regionale planen.

1.6 Samfunns mål

Samfunns målet har blitt til gjennom en faglig og politisk prosess der de ulike føringene for temastrategiarbeidet er sett i sammenheng. Her skal mål fra gjeldende regionale planer og nye føringer for Viken balanseres på en hensiktsmessig måte. Følgende samfunns mål for samferdsel i Viken fylkeskommune legges til grunn i samferdselsstrategien:

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

Samfunns målet skal følges opp gjennom effektmål som beskriver gevinsten Viken fylkeskommune forventer ved å ta samferdselsstrategien i bruk. Disse skal være konkrete og målbare. Effektmål utarbeides som del av handlingsprogrammet.

1.7 Tidsperspektiv, usikkerhetsvurdering og rullering

Samferdselsstrategien dekker samme tidsperiode som Samferdselsdepartementets NTP – Nasjonal transportplan 2022-2033. Føringer for en 12-årsperiode innebærer alltid en betydelig grad av usikkerhet om økonomiske konjunkturer, teknologiutvikling, ny kunnskap, økonomiske rammer, endringer i lover og reguleringer og så videre. Mobiliteten er i endring blant annet som følge av ny teknologi, nye forretningsmodeller og utviklingen innen mikromobilitet, med rask fremvekst av eksempelvis el-sparkesykler og enhjulinger. Denne utviklingen kan påvirke rammene for demokratisk styring, personvern og innovasjon som vi ikke ser rekkevidden av i dag.

I 2020 ble verden rammet av Covid-19-pandemien, noe som har medført endringer i verden og i Viken. Pandemien vil prege økonomi, handel og samfunnsutvikling i lang tid. Dette vil ha konsekvenser for offentlige budsjetter og privatøkonomi, og også føre til endringer når det gjelder mobilitetsbehov og valg av mobilitetsløsninger. Digitale arenaer har i større grad blitt tatt i bruk i arbeidslivet – mobilitetsbehov og reisevaner er endret, kanskje for godt.

Kunnskap om samfunnets sårbarhet som en følge av Covid-19-pandemien, vil kunne gi nye rammer og føringer for areal- og transportplanleggingen. Samferdselsstrategien er basert på gjeldende regionale planer, og vi mangler kunnskap om hvordan pandemien vil påvirke samfunnet. Samferdselsstrategien er derfor i liten grad tilpasset den nye situasjonen. Det er sannsynlig at hovedmønsteret i areal- og transportpolitikken vil ligge fast, men usikkerheten er større enn tidligere. I tillegg er Viken fylkeskommune en ny virksomhet der mange rammer og strategier ikke er på plass.

Rullering av samferdselsstrategien vil som hovedregel skje hvert fjerde år. Siden dette er en førstegenerasjons temastrategi i en tid med stor usikkerhet, kan det være aktuelt med en tidligere oppdatering av dokumentet. Det tas derfor sikte på rullering etter to år. Dette må også vurderes i lys av arbeidet med ny regional plan for areal og mobilitet i Viken.

2 Viken fylkeskommune som samfunnsutvikler

Viken fylkeskommune har en viktig rolle som samfunnsutvikler, og samferdselsområdet omfatter kraftfulle virkemidler som fylkeskommunen kan ta i bruk i sin rolle som regional utviklingsaktør. Figuren under viser fylkeskommunens roller og ansvar innen mobilitetsområdet. [En mer utfyllende beskrivelse finnes i vedlegg 1.](#)



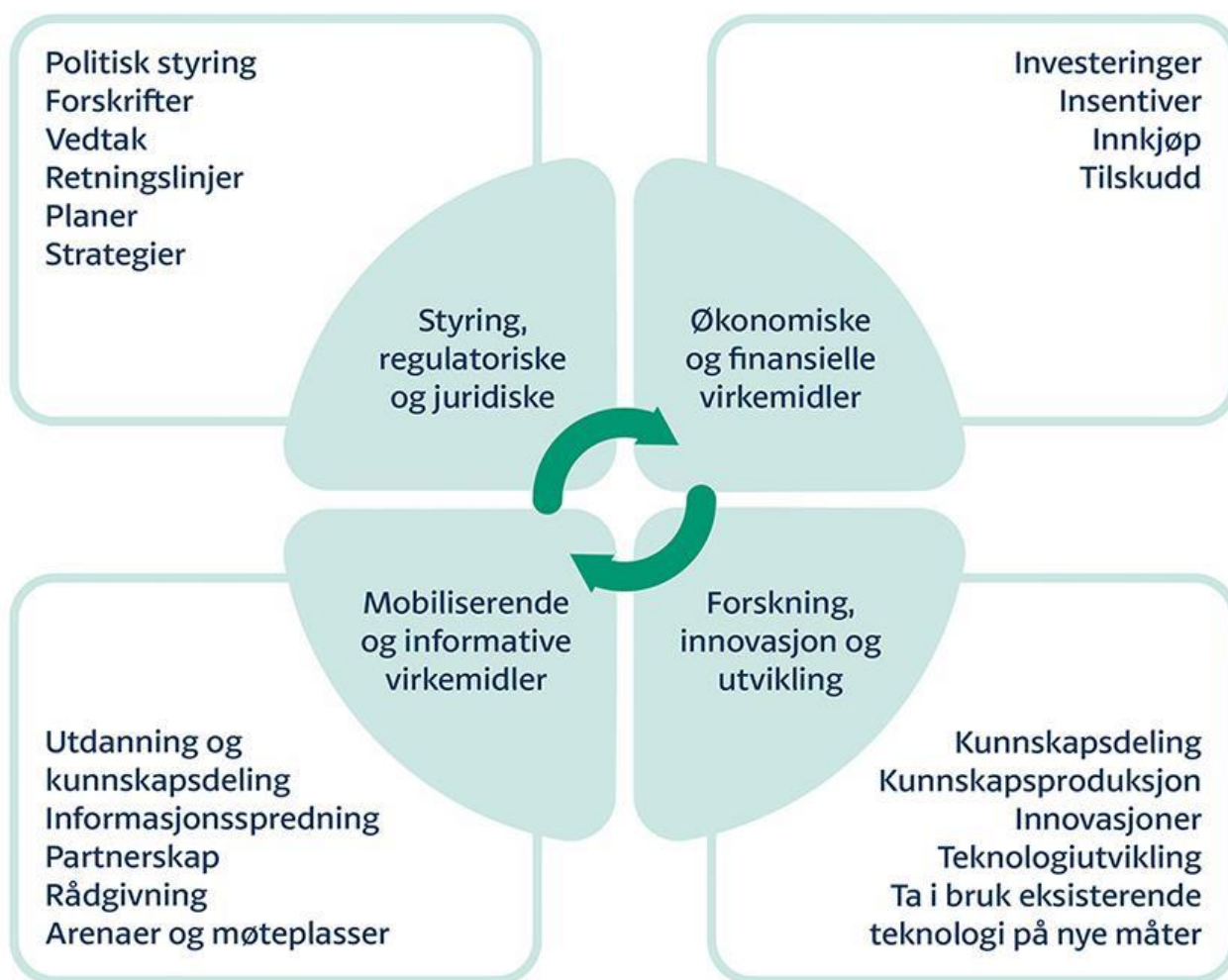
Figur 6. Viken fylkeskommunes ulike roller og oppgaver som samfunnsutvikler.

Foto: Illustrasjon Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune kan benytte et bredt spekter av virkemidler for å påvirke samfunnsutviklingen i ønsket retning. Regional planstrategi har definert fire overordnede virkemiddelkategorier: styring, regulatoriske og juridiske; økonomiske og finansielle; mobiliserende og informative, og til slutt; forskning og innovasjon.

Kategoriene hjelper oss med å identifisere, kartlegge og systematisere samfunnets tilgjengelige virkemidler. Slik kan vi videreutvikle eksisterende partnerskap og finne nye måter å samarbeide på. Samtidig kan kategoriseringen hjelpe oss med å tenke helhetlig rundt virkemiddelbruk og dermed kombinere virkemidler på nye måter.

Virkemidler innen samferdselsområdet kan slik bidra til måloppnåelse også innen andre sektorer. Eksempler er samarbeid om mer gåing og sykling som både reduserer biltrafikk og gir bedre folkehelse, og samarbeid om forskning som både kan løse mobilitetsutfordringer og skape nye arbeidsplasser. Tilskudd til bredbåndsutbygging kan gi mulighet for digital mobilitet samtidig som det øker steders bokvalitet og muligheter for næringsutvikling.



Figur 5. Beskrivelse av innhold i de fire virkemiddelkategoriene, utviklet av Viken fylkeskommune.

3 Status og utfordringer

I dette kapitlet oppsummeres først sentrale trekk knyttet til status innen infrastruktur og mobilitet i Viken, deretter peker vi på hovedutfordringer, prioriteringsdilemmaer og mulige synergieffekter som ligger til grunn for strategier og prioriteringskriterier. Ved siden av en innledende beskrivelse av mobilitetsmønsteret i Viken, struktureres gjennomgangen rundt hovedtemaene fra samfunns målet:

- klima- og miljøavtrykk og planetens tålegrenser
- effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur
- funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger
- gode bomiljøer og attraktive omgivelser

3.1 Beskrivelse av mobilitet i samfunnet

Nedenfor følger en beskrivelse av sentrale trekk ved eksisterende mobilitetsmønster i Viken basert på trafikk tall, passasjerstatistikk og reisevaneundersøkelser. Tallene er fra før de inngripende smitteverntiltakene i forbindelse med covid-19-pandemien. Nye reisevaneundersøkelser vil gi svar på om noen av endringene i reisemønster fra denne perioden vil vedvare og påvirke forutsetningene for framtidig infrastruktur- og mobilitetspolitikk. Til slutt beskrives nye trender, blant annet drevet fram av teknologisk utvikling.

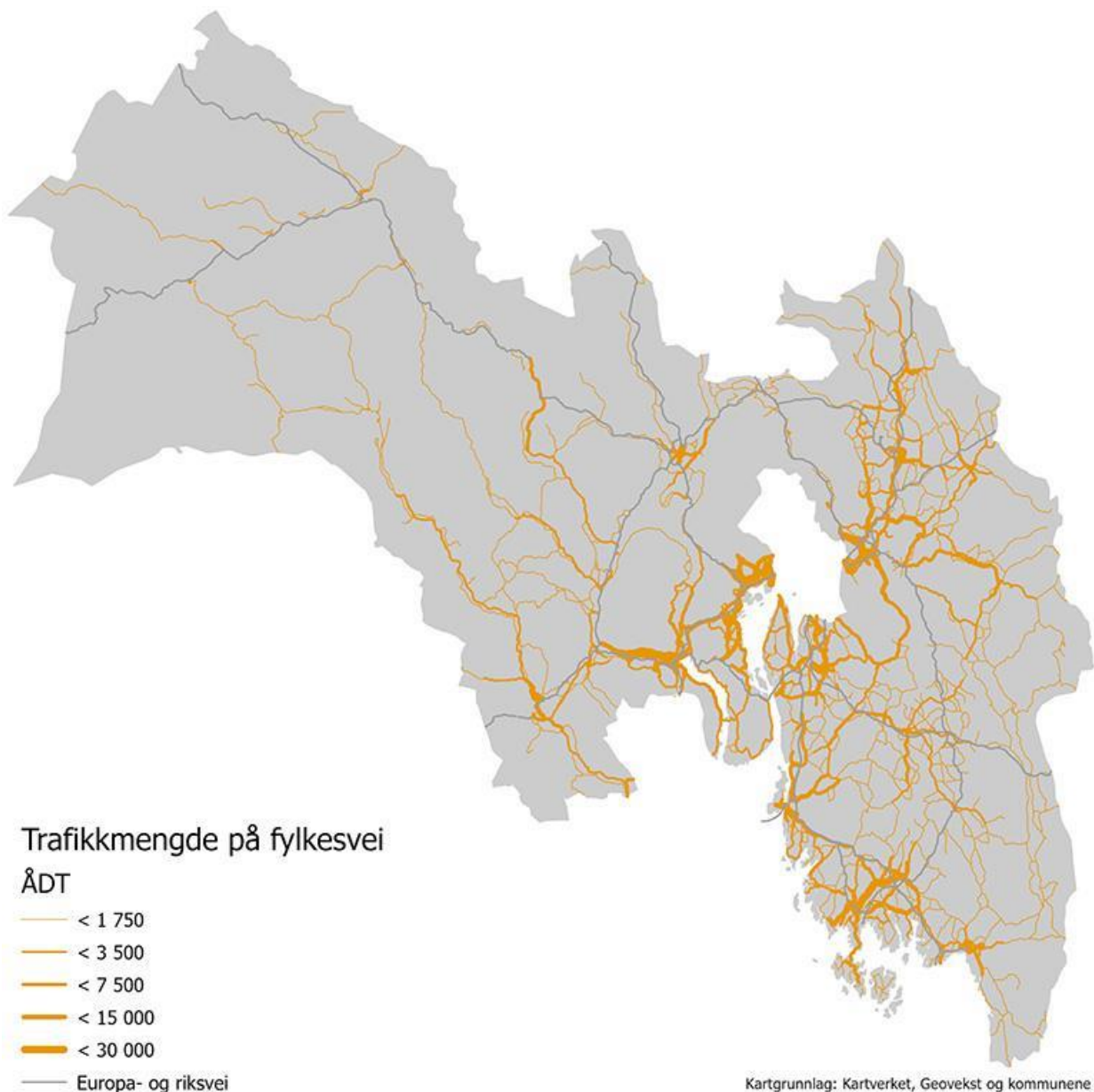
Personmobilitet

Vikens innbyggere har behov for mobilitet i tilknytning til arbeid, skole, fritidsaktiviteter, handel, bruk av servicetilbud, rekreasjon og så videre. Det største reiseomfanget er knyttet til handel og service, arbeid og fritid.

Kunnskapen om reisevaner er størst for de tre store byområdene: Oslo og Akershus, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen. De siste tilgjengelige tallene er fra 2018, og i 2020/2021 vil det komme oppdaterte tall og analyser basert på reisevaneundersøkelsene 2016–2019.

Selv i de tettest befolkede områdene i Viken er personbil det dominerende transportmidlet. Nedre Glomma har hatt den største nedgangen i personbiltrafikken siden reisevaneundersøkelsen 2013/2014, men har fortsatt høyest andel bilreiser av byområdene ved at 70 prosent av reisene foretas som sjåfør eller passasjer. Tilsvarende tall for Buskerudbyen og Akershus er på henholdsvis 67 prosent og 56 prosent. Bilandelen er enda høyere utenfor de største byområdene. For eksempel var bilandelen for Ringeriksregionen (Ringerike og Hole) 76 prosent i reisevaneundersøkelsen 2013/2014. En undersøkelse av reisevaner på mindre steder tilsier en bilandel på minimum 80 prosent, enda høyere om skolereiser ikke regnes med. I alle deler av Viken har folk god tilgang til gratis parkering både ved bosted og arbeidsplass.

Mesteparten av fylkesveinettet har relativt lav trafikk. 32 prosent av veiene har mindre enn 500 i årstdøgntrafikk (ÅDT) og 46,3 prosent har mellom 500 og 3000. Det vil si at nær 80 prosent av fylkesveiene har mindre enn 3000 i ÅDT. Kun 1,8 prosent eller nær 100 km har over 12000 i ÅDT.



Figur 8. Kart som viser trafikkmengde (årsdøgntrafikk) på fylkesveier i Viken (NVDB 2020).

Ved siden av personbiltransport står kollektivtrafikk for en betydelig andel av persontransporten i Viken med 120 millioner påstigninger i 2019, hvorav ca. 100 millioner i tidligere Akershus. Ruter står for over halvparten av landets kollektivtransport. Kollektivtilbudet utvikles stadig, blant annet med bompenger fra Oslopakke 3. Særlig i regionbyene og i bybåndet mellom Oslo og Ski, Lillestrøm og Asker er det et velutviklet kollektivtilbud med høy frekvens. Utenfor by- og sentrumsområdene spiller kollektivtilbudet en mindre rolle. Det samme mønsteret finnes i tidligere Buskerud og Østfold. Både Brakar og Østfold Kollektivtrafikk har i løpet av de siste årene markedsrettet kollektivtilbudet i større grad. Dette ga en god økning i antall reisende fram til mars 2020, da smittevernstiltakene medførte en dramatisk passasjeredgang. Selskapene har også utviklet ulike former for bestillingstilbud i områder med lavere trafikkgrunnlag.

Akershus har klart høyest kollektivandel på rundt 20 prosent, men dette skyldes i stor grad omfattende arbeidspendling til Oslo. Kollektivandelen på reiser med målpunkt i Akershus er rundt 10 prosent. Sykkelandelen

er høyest i Kongsberg sentrum med 9 prosent og Drammen sentrum med 7 prosent. Gangandelene varierer mellom 16 og 25 prosent. Om vi ser på andel av transportarbeidet i stedet for andel av antall reiser, blir bildet noe annerledes. Siden gang- og sykkelturene er korte, utgjør de en lavere andel av transportarbeidet.

Høsten 2018 pendlet daglig 141 400 arbeidstakere fra Viken-kommunene til Oslo (113 600 av disse pendlet fra Akershus), mens det pendlet 54 100 arbeidstakere fra boligen sin i Oslo til et arbeidssted i en av Viken-kommunene. 56,2 prosent av disse Osloborgerne pendlet til arbeid i en av de tre nabokommunene Bærum, Lørenskog eller Skedsmo. Kongsbergregionen er eneste område i Viken med større inn- enn utpendling.

Mobilitet for næringslivet

Næringslivet er avhengig av fylkesveier for transport av ansatte og kunder, råvarer, maskiner og ferdige produkter. Det er et politisk mål å overføre mer godstransport fra vei til sjø og bane, men siden både bedrifter, butikker og kunder er lokalisert i hele regionen, vil veitransporten fortsatt være vesentlig. Det er usikkert i hvilken grad nye teknologiske løsninger, for eksempel bruk av droner til varetransport, vil medføre redusert trafikk på veiene.

De ulike delene av Viken har stor variasjon i næringsstrukturen. Dette gir også variasjon i næringslivets mobilitetsbehov. I Viken står tjenesteytende næringer for mer enn 90 prosent både av verdiskapingen og sysselsettingen. Industrien har en avtakende andel av sysselsettingen, men i deler av tidligere Østfold og Buskerud finner vi høyteknologiske industrivirksomheter som er i vekst.

Mye av næringstransporten i tidligere Akershus er rettet inn mot Oslo. Ut fra foreliggende planer skal det satses på arbeidsintensive etableringer i regionbyene, det vil si byene med stopp på Intercity-banene. I tillegg skal bybåndet prioriteres, det vil si de bymessige områdene mellom Oslo by og Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, samt prioriterte lokale byer og tettsteder.

Østfoldbyene ligger i en viktig godskorridor mot det europeiske kontinentet. Mye gods kommer over Borg havn og til godsterminalen på Rolvsøy, samt over Moss havn. Begge disse er definert som stamnetthavner. Gjennom fylkesplan for Østfold skal veksten innen næring og sysselsetting styres mot sentrumsområder og regionale og lokale næringsområder.

Buskerudbyen er et viktig knutepunkt for godstrafikk på bane, sjø og vei i tidligere Buskerud, med Drammen havn som stamnetthavn. Drammen sentrum og Teknologiparken i Kongsberg utgjør de to største arbeidsplasskonsentrasjonene i dag, med vekt på kunnskapsbasert næring. Hovedstrategien i areal- og transportplanen er at framtidig vekst skal skje i prioriterte utviklingsområder tilknyttet jernbanen.

Ny teknologi og nye trender

Digitalisering og muligheten til å skape verdi av data endrer samfunnet på en rekke områder. Nye forretningsmodeller trer fram, verdikjedene i industrier endrer seg, og særlig framveksten av plattformsselskaper og bruk av kunstig intelligens har endret en rekke bransjer betydelig. I denne nye digitale økonomien er det data som er drivstoffet, og utviklingen omtales ofte som en datadrevet økonomi. Nærings- og forskningsklynger i Viken er pådrivere i denne utviklingen, og samspeillet med disse blir viktig slik at de nye løsningene bygger opp om en ønsket samfunnsutvikling.

Teknologi er ikke et mål i seg selv, men et verktøy for å oppnå ulike ønskede målsetninger. Transportsektoren er under utvikling, og endringene preges av nye aktører som tidligere ikke har spilt en sentral rolle i transportmarkedet. Teknologiselskaper, bilprodusenter, telekommunikasjonsselskaper, banker og eksisterende kollektiv-/transportelskaper ønsker alle å løse kunders mobilitetsbehov på nye måter.

Ekspertutvalget som la fram rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» peker på følgende teknologidrevne hovedtrender:

- elektrifisering
- selvkjørende transport - automatisering/autonomi
- samhandlende intelligente transportsystemer
- nye forretningsmodeller – delingsmobilitet

Disse trendene med digitalisering og nye forretningsmodeller gir mulighet for delingsmobilitet og en utvisking av dagens skarpe skille mellom privattransport og kollektivtransport. Dette kan også gi nye muligheter for innbyggerne til å leve uten å eie egen bil, som vil utfordre skillet mellom private og offentlige tilbydere. Mobilitet vil i større grad tilbys gjennom pakker der ulike mobilitetsløsninger inngår.

Når digitalisering ikke lenger er en egen disiplin, men i stedet inngår i interne arbeidsprosesser og publikumstjenester, kan informasjon sammenstilles og berikes for å skape ny kunnskap for ulike brukergrupper. Dette er uavhengig av om brukere er internt i Viken fylkeskommune, kommuner i regioner, leverandører eller publikum. Fylkeskommunen har et ansvar for å gjøre data tilgjengelig på en måte som gjør at de kommer den samlede mobiliteten i samfunnet til nytte. For samferdselsområdet kan det bety at skillet mellom data fra samferdselsplanlegging, utbygging, drift og vedlikehold, kollektiv, reisemønstre med mer viskes ut. Kunnskap fra informasjon som er kritisk for godt vintervedlikehold kan for eksempel også være nyttig for den vanlige trafikanten, men i en annen form.

3.2 Klima og miljøavtrykk

Klimagassutslipp fra veitransport i Viken er redusert i løpet av det siste tiåret. Likevel er det fortsatt betydelige utslipp knyttet til trafikk, samt til utbygging, drift og vedlikehold av fylkeskommunens infrastruktur. Vi må arbeide videre med å finne løsninger for å utføre disse oppgavene på en mer klima- og miljøvennlig måte. Et system for klimabudsjettering og klimaregnskap er under utvikling. Systemet skal følge opp overordnede mål i Viken, men blir viktig også for mobilitetsområdet.

Nedgangen i klimagassutslipp er størst for personbiltrafikken, men også utslipp fra busser, tungtransport og varebiler har gått ned. Nedgangen kan i stor grad tilskrives teknologiutvikling og økt bruk av ikke-fossile drivstoff, særlig i form av flere elbiler. Fossilfrie drivstoff er i stor grad allerede innført for bussparken. Full veibruksavgift på biodrivstoff fra juli 2020 har imidlertid ført til mer bruk av ordinær diesel i kollektivtrafikken igjen.

Viken har stort artsmangfold både til lands og til vanns. Dette omfatter også mange truede arter og naturtyper av nasjonal interesse. Disse kan bli påvirket både av nye veianlegg og hvordan vi drifter og forvalter eksisterende anlegg. Bevaring av økosystemtjenester og vurdering av naturbaserte løsninger vil være viktig i utbyggingsprosjekter. Bie- og humlevennlig skjøtsel av veikanter og innsats for å bidra til at fremmede arter ikke etablerer seg langs ferdssåre, er også tiltak som vil kunne bidra til å ivareta artsmangfoldet i Viken. Av både trafikksikkerhets- og naturhensyn må vi imøtekomme behovet for faunapassasjer, viltkorridorer og viltpassasjer.

Bevaring og restaurering av natur er i tillegg det beste tiltaket for å redde arter fra utryddelse og bremse klimaendringene.

Klimaendringer med mer nedbør stiller økende krav til både eksisterende og ny infrastruktur. Økt nedbør kan skade infrastruktur og føre til problemer med framkommelighet, samt skape utfordringer med håndtering av overvann i tettstedsområder med store, tette flater og i veianleggenes dreneringssystemer.

3.3 Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur

Samferdselsinfrastruktur krever mye og verdifulle arealressurser. Ifølge SSB ble over 900 dekar dyrka mark i Viken omdisponert til andre formål enn jordbruk i 2018. Omdisponeringen skyldtes i hovedsak boligbygging, samferdselsutbygging og næringsområder. Også inngrepsfrie naturområder, kulturminner av nasjonal interesse og andre verneformål blir berørt av utbygging. I byer og tettsteder er det også konflikter mellom ulike utbyggingsformål, og mange steder ønsker man å frigjøre areal fra transport og parkering til byutvikling.

God og helhetlig arealplanlegging er viktig i arbeidet med å oppnå effektiv bruk av areal og infrastruktur. For at flest mulig skal oppleve det som enkelt å bevege seg fra et sted til et annet, må det jobbes systematisk med lokalisering, utforming og omgivelser. Slik kan behovet for ny, arealkrevende infrastruktur reduseres. Når ny infrastruktur er nødvendig, bør arealnøytralitet tilstrebes, som betyr at prosjektet bør frigjøre like mye areal til jordbruk, natur og rekreasjon som det bygger ned.

Bruken av infrastrukturen varierer mye både geografisk, gjennom døgnet og gjennom året. Det er stort potensial for å utnytte veikapasiteten og bredbåndskapasiteten bedre. Veiene med størst trafikk og størst framkommelighetsproblemer i Viken ligger i all hovedsak i de største byområdene og i bybåndet i Akershus, men selv på veiene med høyest trafikk er kapasitetsproblemene i stor grad begrenset til rushtiden eller spesielle hendelser. Veier med høy hytte- og fritidstrafikk har god framkommelighet størstedelen av året, men trafikktopper i forbindelse med helger, helligdager og ferier skaper lange køer.

Det er store forskjeller mellom transportmidlenes arealbehov. Buss er i mange tilfeller veldig effektivt, men først og fremst når det gjelder å frakte mange mennesker som har start- og målpunkt langs en mest mulig rettlinjet trasé. Å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken på slike strekninger, for å oppnå kort og forutsigbar reisetid og et pålitelig transportalternativ, kan bidra til redusert biltrafikk. Personbiltrafikk krever store arealer til både kjøring og parkering.

Den mest arealeffektive er reisen som ikke gjennomføres. Derfor henger effektiv arealbruk sammen med både reiseomfang og valg av transportmiddel. Lokalisering av arbeidsplasser og hvordan nettilgangen er der en bor, er faktorer som påvirker omfang av arbeidsreiser.

3.4 Funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger

Funksjonelle mobilitetsløsninger

Aktiviteten i samfunnet avhenger av mobilitetsløsninger som fungerer og som møter behovene til innbyggere og næringsliv. Dette handler blant annet om pålitelighet, reisetid og komfort, og det gjelder på tvers av transportformer og kjøretøygrupper. I denne sammenheng omtales kollektivtrafikk, samt drift og vedlikehold.

Kollektivtrafikk

Et funksjonelt kollektivtilbud avhenger av kjøretøy, hvordan tjenestene tilbys og infrastrukturen som benyttes. Ikke minst er det viktig med sømløse reiser med smidige overganger, noe som krever koordinering mellom ulike kollektivaktører, rutetilbud og transportformer. Det digitale kundegrensesnittet, altså den løsningen der den reisende planlegger og betaler for reisen, blir stadig viktigere. Krav til kjøretøyparken vurderes fortløpende i kontrakter.

Viken arbeider for å tilpasse rutetilbudet ut fra innbyggernes forventninger innenfor tilgjengelige rammer. Godt tilpassede kollektivløsninger i distriktene kan sikre at ungdom og andre får like muligheter til å delta på aktiviteter uansett hvor man bor. Samtidig er det politiske og faglige føringer om å prioritere markedene med høyest passasjergrunnlag. Tilbud for eksempel i form av bestillingstransport og et mer individualisert tilbud kan bidra til en brukertilpasning som gjør kollektivtilbudet mer funksjonelt.

Fylkeskommunen skal fortsette satsingen på kollektivtrafikk som et grunnleggende element i mobilitetstilbudet i årene framover. Men kollektivselskapenes posisjon kan bli utfordret ved at andre selskaper tar i bruk ny teknologi og blir i stand til å tilby tjenester som tilsvarer eller er bedre enn de tjenestene kollektivselskapene tilbyr i dag. Det er derfor nødvendig å videreutvikle tjenestene kollektivselskapene tilbyr, også i samarbeid med andre leverandører.

Drift og vedlikehold

Veibaserte mobilitetsløsninger er avhengig av et tilstrekkelig drifts- og vedlikeholds nivå for å fungere godt. Når bevilgninger til vedlikehold ikke holder tritt med årlig forfall, oppstår et vedlikeholdsetterslep. Dette kan redusere framkommeligheten og gi store samfunnsmessige konsekvenser, særlig med tanke på utrykningskjøretøy, næringstransport og håndtering av avvikssituasjoner. Størrelsen på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Viken er omfattende. Forsiktige anslag tilsier at nivået på vedlikeholdsetterslepet er mellom 6,5-8,5 mrd. kroner. Etterslepet gjelder anlegg for både gående, syklende og motoriserte kjøretøy. En særskilt utfordring gjelder tyngre konstruksjoner, særlig fylkesveibruer, og det er forventet store kostnader i årene framover for å oppgradere disse til å tilfredsstillende dagens krav.

Kostnadsøkninger i driftskontraktene utfordrer rammene til drift og vedlikehold. Samtidig kan teknologisk utvikling bidra til kostnadsbesparelser gjennom mer effektiv og målrettet innsats, eksempelvis gjennom bruk av sensordata. Denne informasjonen kan også gjenbrukes i form av å gi informasjon til trafikantene.

Endrede reisevaner gir andre forventninger til infrastrukturen for at den skal være funksjonell. Høy standard på vinterdrift er viktig for alle som ønsker å bevege seg utendørs på vinteren, men er særlig viktig for de som reiser kollektivt, går og sykler. Nye former for mobilitet kan også skape nye behov, dette er tydeliggjort gjennom el-sparkecyklens inntog rundt om i byene.

Enkle mobilitetsløsninger

Enkel tilgang til ulike mobilitetsløsninger er viktig i alles hverdag, og bidrar til at flere kan delta i samfunnet.

Enkel og likeverdig tilgang til helsefremmende mobilitet

Å gjøre det enkelt å gå og sykle på korte reiser har stor folkehelsegevinst. Tilgang til helsefremmende mobilitetsløsninger påvirkes blant annet av sosiale, økonomiske, helsemessige og geografiske faktorer. Dette er

faktorer det finnes kunnskap om, men som tidligere i liten grad har blitt vektlagt som grunnlag for samferdselsprioriteringer.

Boligprisene er ofte høyere i større byer der kollektivtilbudet og tilretteleggingen for gående og syklende er best. Samtidig vet vi at familier med lavere inntekt ofte bosetter seg i randsonen rundt byen der boligprisen er lavere, men der man også i større grad er avhengig av bil som transportmiddel. Dette betyr at sosioøkonomiske faktorer bør vurderes i tilknytning til alle typer prosjekter. Eksempler er i vurderingen av billettpriser, geografisk fordeling av mobilitetstiltak og prioritering av transportformer.

Universell utforming

For at mobilitetsløsningene skal være enkle å bruke og forstå, må hele reisekjeden utformes slik at den ikke fungerer ekskluderende. Universell utforming bidrar til mobilitet for alle og sosial bærekraft, fordi det gir flere tilgang til utdanning, arbeid, boliger og transport. Hva som er best utforming vil variere mellom ulike grupper, og gode mobilitetsløsninger må avveies mellom ulike behov.

Graden av universell utforming varierer mellom de ulike delene av samferdselssektoren. I mange år har de største investeringene vært på materiell, knutepunkter og holdeplasser, samt billetterings- og informasjonssystemer. Det har vært mindre oppmerksomhet på evalueringer av tiltak, kompetanseutvikling, vintervedlikehold og gangforbindelser.

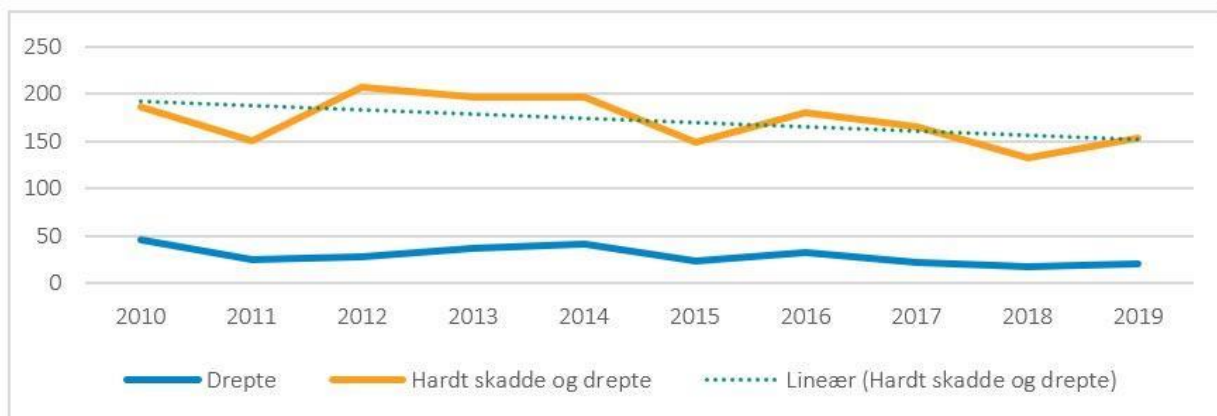
Teknologiutvikling og digitalisering kan øke tilgjengeligheten til mobilitetsløsninger og senke terskelen for bruk. Eksempler er automatisering, bruk av apper og innføring av autonome kjøretøy. Et digitalt grensesnitt kan gjøre det vesentlig enklere å dele privateide kjøretøy eller tilrettelegge for samkjøring. Det er da viktig at det stilles krav til universell utforming og brukervennlighet i alle ledd i reisekjeden, slik at det ikke oppstår nye barrierer mot bruk.

Sikre mobilitetsløsninger

Sikre mobilitetsløsninger kan forstås på flere måter. I det følgende omtales status og utfordringer knyttet til trafiksikkerhetsansvaret til Viken fylkeskommune, men i framtiden vil datasikkerhet og personvern også være en del av sikkerhetsutfordringene knyttet til mobilitet.

Nullvisjonen er førende for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen forplikter Viken til å arbeide langsiktig, systematisk og målrettet for å redusere de alvorligste konsekvensene av trafikkulykker. Et transportsystem basert på nullvisjonen må utformes på menneskets premisser, det vil si at mennesket har begrenset mestringssevne og gjør feil i trafikken, og at mennesket har begrenset tåleevne for fysiske krefter.

Vikensamfunnet har de siste ti årene hatt ca. 10.000 trafikkulykker som har resultert i 13.500 skadde og drepte personer. I samfunnsøkonomiske kostnader utgjør dette om lag 500 mrd. kr. Totalt har 1400 personer blitt hardt skadet og nær 300 personer har omkommet. Halvparten av de hardt skadde og drepte kan knyttes til ulykker på fylkesveinettet, knapt en tredjedel til riksveinettet og drøyt en femtedel til ulykker på kommunal vei. På fylkesveinettet er det utforkjøringsulykker som gir flest hardt skadde og drepte, tett fulgt av møteulykker. Til sammen står møte- og utforkjøringsulykker for over 60 prosent av de hardt skadde og drepte. Et overveldende flertall av disse skjer utenfor tettbygde strøk. Videre blir en av ti hardt skadd eller drept i fotgjengerulykker og tilsvarende andel i sykkelulykker.



Figur 9. Antall hardt skadde drepte i veitrafikken i Viken fylkeskommune 2010 - 2019

Det totale antallet hardt skadde og drepte viser en synkende trend både i Norge og Viken. For gående og syklende i byområdene sees ikke den samme positive utviklingen, men i stedet en flat eller stigende tendens. Målet om flere gående og syklende i byområdene kan gi flere alvorlige ulykker, dersom man ikke samtidig klarer å redusere risikoen for disse trafikantgruppene. Det positive er at det finnes mange eksempler på innsatsområder som bidrar til måloppnåelse for både nullvekstmålet og nullvisjonen, og det blir viktig å prioritere disse. Det økende antallet mobilitetsløsninger, og konfliktene som oppstår mellom ulike grupper myke trafikanter, er en utfordring som eksisterer i dag og som trolig vil forsterkes i framtiden.

En stor utfordring i ulykkesstatistikken er at mørketallene er store og skjevfordelt. For hardt skadde syklister er rapporteringsgraden under 30 prosent, og den er langt lavere for ulykker med kun en person involvert. Gående som skader seg når de faller er ikke en del av statistikken, til tross for at årsaksforholdene ofte kan knyttes til de fysiske omgivelsene. For å unngå følgefeil ved prioritering og evaluering av tiltak, må risikobildet den offisielle statistikken gir suppleres med andre data og tilleggsundersøkelser. Manglende kunnskap om ulykkene gjør det krevende å prioritere tiltak i økonomi- og handlingsplaner og å definere hva som er riktige tiltak for å redusere antall ulykker.

Årsakssammenhengene bak enhver ulykke er komplekse og berører mange sektorer. Mulige tiltak kan være både tekniske, regulerende og pedagogiske, og rettet mot både fysiske omgivelser, trafikanter og kjøretøy. En utfordring i arbeidet med trafiksikkerhet er å få det tverrsektorielle samarbeidet til å fungere.

3.5 Gode bomiljøer og attraktive omgivelser

Attraktive omgivelser bidrar til at flere velger å gå og sykle framfor å kjøre bil. Utforming og løsninger for infrastruktur har betydning for opplevd sikkerhet og for hvem som er brukerne av et veianlegg. Veier/gater uten mye biltrafikk og med lav hastighet har mindre støy og luftforurensing, og dermed bedre forhold for myke trafikanter. Å sette ned fartsgrensen, etablere støyskjermer eller å legge høyhastighetsveier utenom boområder, er virkemidler som kan brukes for å redusere støybelastningen på omgivelsene til veianlegg.

Veitransport er den største kilden til både støy og luftforurensing utendørs, særlig i form av svevestøv og i noen grad NOx-utslipp. Luftkvaliteten overvåkes i flere av de største byene og tettstedene i Viken, delvis som følge av nasjonale pålegg og delvis som følge av lokale avtaler. Resultatene fra noen av målestasjonene viser at luftkvaliteten over et døgn i flere av byene i Viken ikke er tilfredsstillende helsemessig. Luften er dårligere enn

luftkvalitetskriteriene, særlig i perioden mars – mai og senhøstes. Krav til planlegging, lokale tiltak og teknologiutvikling har imidlertid ført til forbedringer de siste årene.

3.6 utfordringer

Ut fra status knyttet til temaene i samfunnsmålet, har vi identifisert hovedutfordringene som vil ligge til grunn for strategier og prioriteringskriterier.

Klima- og miljøavtrykk

Vi skal ivareta vikensamfunnets mobilitetsbehov samtidig som klima- og miljøavtrykket reduseres slik at det er i tråd med planetens tålegrenser. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å redusere transportbehovet (færre og kortere reiser).
- Å oppnå en mer klimavennlig mobilitetsetterspørsel med rett arbeidsdeling mellom ulike mobilitetsformer.
- Å redusere utslippet fra transportmidlene gjennom teknologiutvikling og økt bruk av fossilfrie drivstoff.
- Å utvikle infrastrukturen slik at den tåler klimaendringene og har gode nok løsninger for overvann.
- Å øke lagringen og opptaket av karbon i økosystemene gjennom å bevare og restaurere natur som berøres av samferdselsprosjekter.

Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur

Vi skal ivareta vikensamfunnets mobilitetsbehov på en effektiv måte uten å ta i bruk mer arealressurser av høy verdi. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å styre mobilitetsetterspørsel mot tidspunkter, infrastruktur og mobilitetsformer med uutnyttet kapasitet.
- Å redusere beslag av verdifulle arealressurser i utforming av utbyggingsprosjekter.
- Å sikre at nye utbyggingsområder bidrar til effektiv arealbruk og ikke skaper økt personbiltrafikk.

Funksjonelle mobilitetsløsninger

Vi skal tilby **funksjonelle** mobilitetsløsninger tilpasset innbyggernes og næringslivets behov. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å tilby et kollektivtilbud som er attraktivt og komfortabelt.
- Å samordne kollektivaktører og tilbud slik at overganger og tjenester blir sømløse.
- Å påse at nye anlegg tilpasses ulike trafikantgrupper og næringslivets behov.
- Å ha et driftsopplegg tilpasset ulike trafikantgrupper.
- Å innhente det omfattende vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Enkle mobilitetsløsninger

Vi skal ivareta **enkle** og universelt utformede reisekjeder som en ordinær del av arbeidet med mobilitet og infrastruktur. Dette omfatter følgende delutfordringer:

- Å utbedre eksisterende infrastruktur for å fjerne barrierer mot bruk.
- Å ivareta hensyn til folkehelse og sosiale faktorer i prioritering og utforming av prosjekter.
- Å ta i bruk ny teknologi og nye mobilitetsløsninger slik at mobilitet for alle ivaretas best mulig.

Sikre mobilitetsløsninger

Vi skal møte vikensamfunnets mobilitetsbehov samtidig som **sikkerheten** bedres i tråd med nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å ha nok kunnskap om ulykkene og virkninger av ulike tiltak.
- Å øke attraktiviteten og redusere risiko for gående og syklende i byområder.
- Å identifisere effektive tiltak på fylkesveinett med lav sikkerhetsstandard og høy fart.
- Å styrke tverrsektoriell regional samhandling.

Gode bomiljøer og attraktive omgivelser

Vi skal oppnå et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser. Dette omfatter følgende delutfordringer:

- Å redusere støy og lokal luftforurensing.
- Å ha anlegg med høy grad av opplevd sikkerhet som er tilpasset lokalsamfunnet.
- Å ivareta estetikk og landskapshensyn i samferdselsprosjekter.

3.7 Synergieffekter og prioriteringsdilemmaer

Samfunns målet for samferdsel skal nås gjennom å jobbe strategisk med utpekte utfordringer. I arbeidet med å finne de rette strategiene oppstår både prioriteringsdilemmaer og mulige synergieffekter. De åpenbare løsningene er ofte vanskelige å finne, men bevisstheten rundt dette er viktig i arbeidet med å finne de rette strategiene.

Synergieffekter

Samferdsel er et kraftfullt virkemiddel som gjennom synergieffekter kan bidra til å nå mål på andre områder, for eksempel knyttet til næringsutvikling, folkehelse og reduksjon i klimagassutslipp. For å håndtere mulige dilemmaer og samtidig hente ut "gevinster", må vi tilrettelegge for økt tverrfaglig samordning gjennom rutiner, kvalitetssystem og etablering av nettverk.

De fleste tiltakene for sykkel, kollektiv og gange vil virke positivt på både folkehelse og miljø. God byutvikling med fortetting rundt kollektivknutepunkt kan redusere behovet for å kjøre bil. Gode forbindelser mellom boområdene reduserer transportbehovet, og vil gjøre det enklere å sykle og gå til ulike målpunkt. Økt tilrettelegging for kollektivtrafikk, syklende og gående vil også bidra til inkludering og mobilitet for alle.

Målet om færre tunge kjøretøy på veiene har synergieffekter ved at det gir mindre slitasje på veinettet og vil redusere ulempene knyttet til trafikkikkerhet, støy og lokal luftkvalitet. Mer godstransport på sjø og bane kan virke positivt på måloppnåelsen for verdiskaping, miljø og klima.

Økt innovasjon og dialog med næringslivet eller fagmiljø innen klima og miljø, kan også bidra til å gi nye løsninger for samferdselsområdet.

Prioriteringsdilemmaer

Behovet for investerings- og drift- og vedlikeholdstiltak er stort. Begrensede økonomiske rammer vil gjøre det vanskelig å prioritere, både med tanke på å gjennomføre aktuelle tiltak, men også for hvordan det skal arbeides. Viken fylkeskommune har ambisjoner om å tilrettelegge for innovasjon, kunnskapsbygging og å ta i bruk nye løsninger, men dette vil kunne medføre høy risiko ved valg av feil tiltak, og økte kostnader. Nyvinning vil dermed måtte vurderes opp mot bruk av kjente løsninger. I de enkelte prosjektene og tiltakene må det gjøres vurderinger av hva som kan inngå som del av arbeidet og hva som faller utenfor.

Det er viktig å ha en bevissthet rundt livsløpskostnad og valg av løsninger i veiprosjekter og andre satsingsområder. Tekniske løsninger påvirker levetid og metoder for drift og vedlikehold av et veianlegg. Samlet kostnad vil ha betydning for muligheten til å gjennomføre tiltaket.

For kollektivtransporten er det krevende å oppfylle krav til god flatedekning og kort reisetid samtidig. Arbeidsreisende har ofte andre reisebehov enn grupper som eldre og ungdommer, og ut fra økonomihensyn må vi prioritere hvilke behov som skal oppfylles. Det er kostbart å investere i nytt materiell, som busser og andre kjøretøy, med nullutslipp, og det må derfor skje en konkret prioritering av midler dersom vi skal nå målet om reduksjon av klimagassutslipp.

Det må arbeides videre med hvordan Viken kan oppnå mål innenfor miljø og klima, samtidig som hensynet til nullvisjonen ivaretas. Det er viktig å klippe vegetasjonen i veianlegg for å opprettholde sikt i kryss, og bruk av salt i vinterdrift sikrer trygge vinterveier for trafikantene. Begge disse tiltakene har samtidig negative miljøeffekter.

Tabellen under viser eksempler på hvordan tiltak som virker positivt på noen mål isolert sett kan ha uønsket virkning på andre. Oppmerksomhet om disse dilemmaene har blitt lagt til grunn ved utarbeidelse av strategiene, og det vil være viktig med bevissthet om dette også i arbeidet med handlingsprogrammet.

Tabell 1. Eksempler på prioriteringsdilemmaer innen samferdsel

Prioriterings-dilemma	Positiv effekt	Negativ effekt
Teknologiutvikling	<p>Teknologiutvikling kan gi endret tilbud og etterspørsel for transporttjenester.</p> <p>Trafikanter kan velge nye grønne former for transportmidler, eller endre destinasjonsvalg som kan kreve kortere reiser.</p> <p>Økt bruk av delingsmobilitet kan gi nyskapende tjenester som gjør det unødvendig å eie eget kjøretøy</p>	<p>Å utvikle brukerorienterte transportløsninger er bl.a. avhengig av innsamling og bruk av personlige data. Det er risiko knyttet til hvem som skal eie denne type data og hvordan de skal forvaltes på en best mulig måte.</p> <p>Dersom framtidens mobilitet bygger på fortsatt personlig eierskap til kjøretøy, vil dette kunne gi økt trafikkbelastning uavhengig av om kjøretøyene er autonome eller ikke.</p>

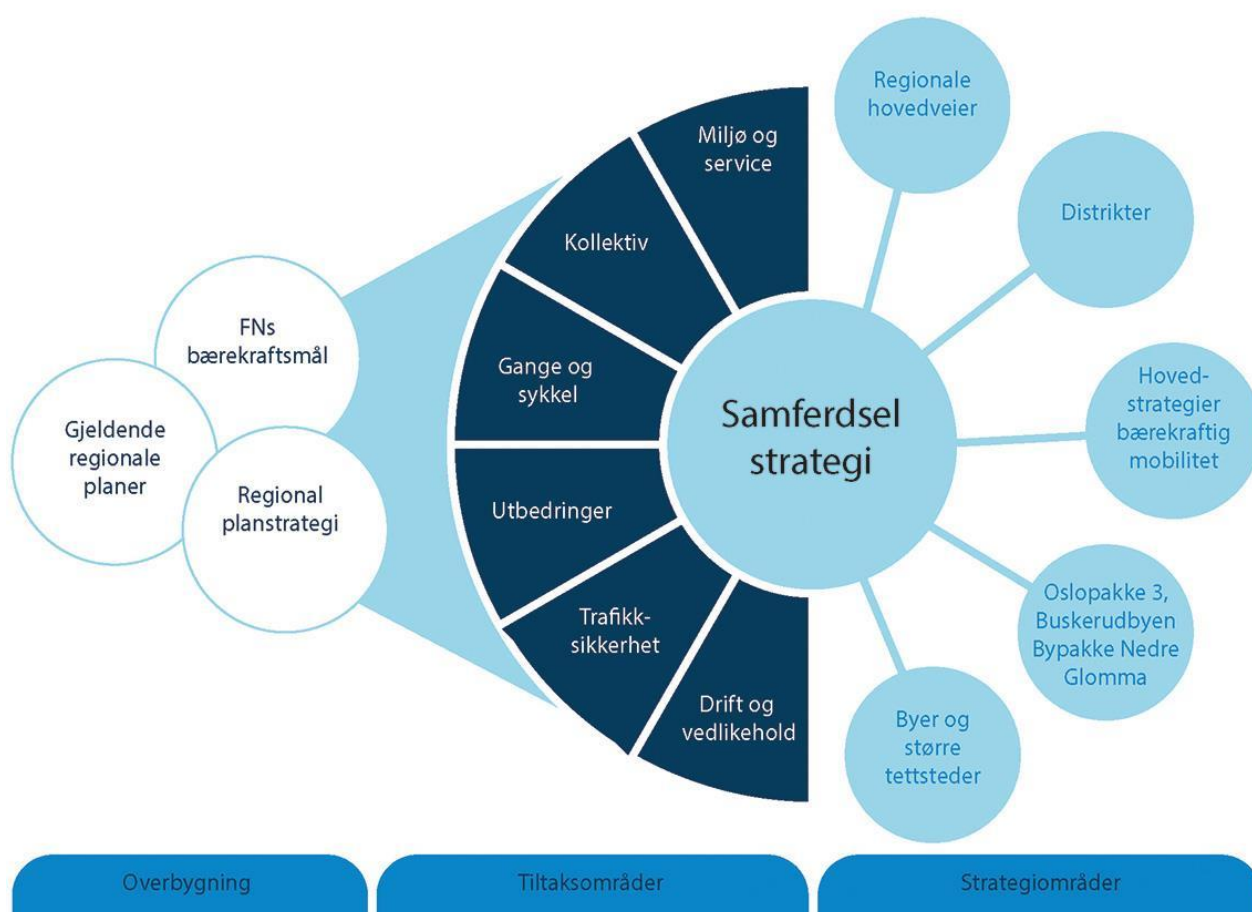
<p>Effektiv bruk av eksisterende infrastruktur og areal</p>	<p>Riktig lokalisering av funksjoner som skoler, arbeidsplasser, butikker og boområder kan bidra til et redusert behov for reiser.</p>	<p>I byområder er det begrenset plass til hvert enkelt transportmiddel. Dette kan føre til dårligere framkommelighet for noen av trafikantene.</p>
<p>Sykkel og gange</p>	<p>Enklere løsninger for sykkel kan sikre lønnsom utbygging og effektiv ressursbruk.</p> <p>Økt bruk av elektriske sykler, sparkesykler og lastesykler mm. kan ha positive virkninger for omgivelsene dersom de erstatter bilreiser.</p>	<p>Bruk av enkle løsninger og lavere standard vil kunne påvirke levetiden for anlegget og framkommeligheten for dem som er avhengig av universell utforming.</p> <p>Økt bruk av elektriske sykler, sparkesykler og lastesykler mm. fører til store hastighetsforskjeller mellom myke trafikantgrupper. Økt konfliktnivå kan bidra til lavere trafiksikkerhet.</p>
<p>Kollektivtransport</p>	<p>Et godt tilpasset og differensiert kollektivtilbud kan bidra til å nå mål innenfor sosial bærekraft.</p> <p>Overføring av arbeidsreiser fra privatbil til kollektivtransport kan bidra til å nå mål innenfor klima, miljø og effektiv arealbruk.</p>	<p>Hensyn til effektivitet, konkurransedyktighet og miljø fører til at kollektivtilbudet rettes inn mot strekningene med størst passasjergrunnlag. Ensidig satsing på arbeidsreisende vil kunne gi dårligere måloppnåelse for sosial bærekraft.</p>
<p>Framkommelighet for personbil</p>	<p>Bilbruk kan gi god mobilitet for personer i områder med få mobilitetsalternativer.</p> <p>Overgang til fossilfri og autonome kjøretøy kan bidra til reduksjon av klimagasser og bedre trafiksikkerhetsmålene.</p>	<p>Mange biler fra områder omkring byene fører til tettere trafikk og dermed lengre reisetid i byområdene.</p> <p>Bilen opptar mye plass i forhold til andre transportmidler. Redusert biltilgjengelighet kan påvirke mobiliteten for de med mangelfulle mobilitetsalternativer.</p> <p>Biltrafikk medfører miljøulemper som luftforurensning, støy og barrierevirkninger</p>
<p>Framkommelighet for næringstransport</p>	<p>God framkommelighet på hovedveiene kan gi en positiv effekt for lokalt næringsliv og være viktig for verdiskaping og arbeidsplasser.</p>	<p>Økt veikapasitet for å prioritere godstrafikk kan øke veikapasiteten generelt og dermed gi flere biler.</p> <p>Tungtrafikk kan ha negative konsekvenser for blant annet støy, trafiksikkerhet og slitasje</p>

		på veinettet.
Tilrettelegge for gode bomiljøer og attraktive omgivelser	<p>Fortetting kan bidra til å redusere klimagassutslipp og nå nullvekstmålet, samt gjøre det mer attraktivt å velge gange, sykkel og kollektiv i hverdagen.</p> <p>God estetisk utforming og bevaring av grønne områder vil medføre økt trivsel og mer attraktive omgivelser.</p>	Fortetting kan føre til redusert tilgang til grønne arealer, lysinlipp og biologisk mangfold og dermed redusere livskvaliteten.

4 Strategier

Strategier og prioriteringer tar utgangspunkt i beskrivelsene i kapittel 2 og 3, samt regional planstrategi for Viken, vedtatt 18.12.2020. De tar også hensyn til vurderingene av synergier og prioriteringsdilemmaer.

Dette kapitelet beskriver Viken fylkeskommunes strategier for å møte hovedutfordringene på mobilitetsområdet. Strategiene gir retning i arbeidet innen drift, investering og bruk av fylkeskommunens fagkompetanse. Strategiene har ikke en tradisjonell inndeling med løsninger for den enkelte mobilitetsform eller tiltaksområde, isteden er det lagt vekt på å se helhetlig på mobilitet i Viken. Dette innebærer å vurdere temaer, virkemidler og budsjettposter i sammenheng. Figuren under viser hvordan dette gjøres i samferdselsstrategien.



Figur 10. Samferdselsstrategien ser temaer og tiltaksområder i sammenheng innenfor mobilitetsområdet. I tillegg til de overordnede hovedstrategiene for bærekraft i Viken, er strategiene fordelt på fire ulike tematiske områder.

4.1 Hovedstrategier for bærekraftig mobilitet i Viken

Ut fra samfunnsmålet, hovedutfordringene og føringene fra regional planstrategi er det utledet tre hovedstrategier. Strategiene skal bidra til å nå langsiktige utviklingsmål, være tilpasset lokale forhold og møte behovene på en kostnadseffektiv måte.

Vektlegge vikensamfunnets langsiktige utviklingsmål innen oppfølging av drift, investering og arbeidsoppdrag.

Samferdsel er et kraftfullt virkemiddel i samfunnsutviklingen. Det er derfor viktig at mobilitetsstrategiene legger både samfunnsmålet for samferdsel (kapittel 1.6) og de langsiktige utviklingsmålene for vikensamfunnet (kapittel 1.4) til grunn. For å møte hovedutfordringene på mobilitetsområdet og nå samfunnsmålet, skal de strategiske valgene ta hensyn til både menneskelige, økonomiske og miljømessige konsekvenser.

Mobilitetsstrategiene skal bidra til livskvalitet og gode lokalsamfunn, og til å nå klima- og miljømålene. De samlede klimakonsekvensene og samlet belastning av helheten i samferdselsstrategien, med tanke på arealavtrykk og slitasje på natur og miljø (som f.eks. plastforurensing fra bildekk m.m.), må utredes og vektlegges.

Scenarieanalyser som kan belyse hvordan annen politikk og mulig samfunnsutvikling kan skape et annet resultat, vil være et viktig virkemiddel for å sikre robuste strategier. Vi må utnytte potensialet innen omstilling, innovasjon, ny teknologi og samarbeid for å nå målet om bærekraftig mobilitet i tråd med planetens tålegrenser.

Rett innsats på rett sted

Viken er et mangfoldig fylke med ulike mobilitetsutfordringer. Vi må derfor tilpasse innsatsen til de lokale forholdene. I byer og tettsteder kan mange basere sitt daglige reisebehov på gåing, sykling, kollektivtransport og delingsbaserte mobilitetsløsninger, mens i distriktet vil disse transportformene i større grad utgjøre et supplement til privatbil. Redusert transportbehov, teknologiutvikling og en overgang til fossilfrie drivstoff kan bidra til redusert klima- og miljøavtrykk. I byområdene kreves i tillegg en kombinasjon av bilbegrensende tiltak og tilrettelegging for en klimavennlig arbeidsdeling mellom ulike transportmidler og mobilitetsløsninger. Utfordringene knyttet til å kunne tilby sikre mobilitetsløsninger er ulik i og utenfor byområder. På samme måte vil muligheten for fysisk aktivitet og rekreasjon avhenge av omgivelser og tilgang til områder der det er effektivt, hyggelig og trygt å gå og sykle. Det er viktig at tiltak bygger opp om stedsutvikling og stedsidentitet.

Mer mobilitet for pengene

Vi skal nå målene på en kostnadseffektiv måte, enten målet er knyttet til velferdsmessige forbedringer, samfunnsøkonomi eller miljømessige gevinster. Vi må som hovedregel basere mobiliteten på infrastrukturen som allerede finnes. Dette innebærer at vi må vurdere om vi kan oppnå bærekraftig mobilitet ved å utnytte infrastrukturen mer effektivt eller gjennom å skalere ned investeringsprosjekter. Vi skal ta i bruk smart trafikkstyring og andre innovative løsninger for å utnytte eksisterende vei bedre, og vi skal kartlegge potensialet for budsjettmessige og samfunnsøkonomiske innsparinger.

Videre skal vi prioritere drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur, framfor å bygge nye anlegg. Ved eventuelle kapasitetsøkninger, skal vi prioritere kollektiv, sykkel og gange. Samtidig skal vi prioritere investeringer som er framtidsrettede og kostnadseffektive i et livsløpsperspektiv.

4.2 Strategier for byer og større tettsteder

Mobiliteten i byer og større tettsteder i Viken har en del fellestrekk som gjør det naturlig å ha egne strategier for disse områdene. Viktige kjennetegn er:

- Det forventes befolknings- og aktivitetsvekst som skaper behov for samarbeid om infrastruktur- og transporttiltak.
- Det å gjøre gange, sykkel og kollektiv til foretrukne transportformer krever både regulering av personbiltrafikken og tilrettelegging for prioriterte transportformer og nye mobilitetsløsninger.
- Det er behov for samarbeid om redusert transportbehov og redusert vekst i personbiltrafikken, blant annet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Dette omfatter også samarbeid om en helhetlig parkeringspolitikk.
- Næringslivet opplever kø som en viktig transportbarriere.

I tre byområder pågår allerede et bredt og forpliktende areal- og transportsamarbeid, se kapittel 4.3 nedenfor. Andre kommuner jobber med bærekraftig mobilitet i form av mobilitetskartlegging, sykkelplaner, gatebruksplaner og lignende. I Moss er det et forpliktende samarbeid om areal- og transportpolitikken gjennom Miljøløftet Moss, og det pågår et areal- og transportsamarbeid i Ringeriksregionen. Viken fylkeskommune må vurdere hva slags type samarbeid og planarbeid som er aktuelt for andre byer og tettsteder.

Byer og tettsteder i Viken har ulike mobilitetsutfordringer, behov og virkemidler. Vi må derfor vurdere hvilke av strategiene under vi skal benytte i det enkelte byområde og for det enkelte tettsted. Definisjonen av senterstruktur er litt ulik i gjeldende regionale planer fra Akershus, Buskerud og Østfold. Vurderinger rundt hvilke byer og tettsteder i Viken som har spesifikke by- og tettstedsutfordringer, bør avklares gjennom ny regional plan for areal og mobilitet.

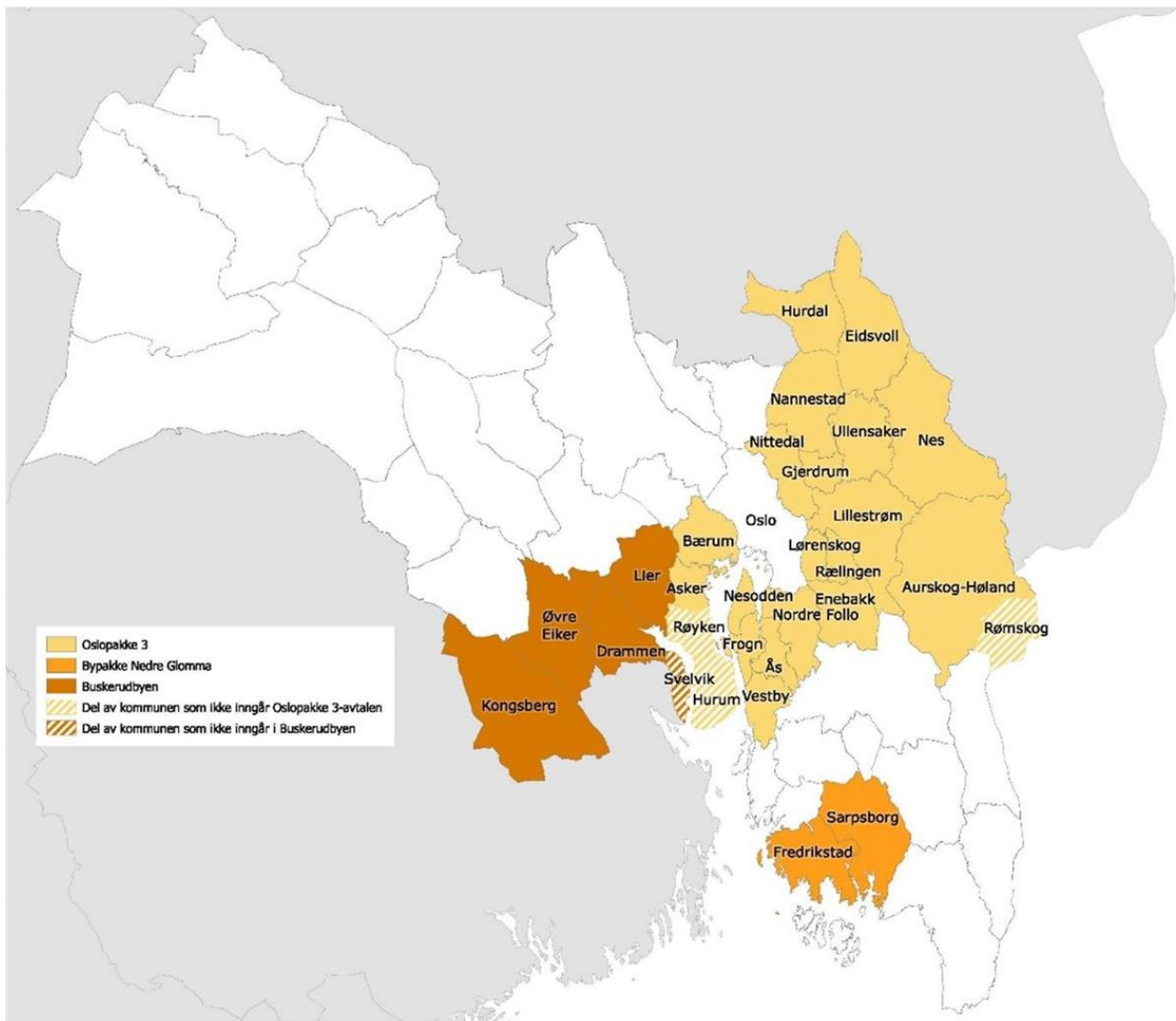
Viken fylkeskommune vil følge opp hovedstrategiene og nå samfunnsmålet gjennom å:

- Oppfylle nullvisjonen for trafiksikkerhet og nullvekstmål i personbiltrafikken gjennom bredt areal- og mobilitetssamarbeid, og prioritere virkemidler inn mot kommuner som forplikter seg til en politikk i tråd med nullvekstmålet.
- Finne rett arbeidsdeling mellom ulike transportmidler og mobilitetsløsninger, særlig med tanke på å fremme samspillet mellom gåing, sykling, mikromobilitet, kollektivtransport og trafiksikkerhet.
- Bruke intelligent trafikkstyring og andre regulatoriske, kommunikasjonsmessige og teknologiske virkemidler aktivt for å utnytte infrastrukturen bedre, og for å kunne påvirke befolkningens valg av bærekraftige mobilitetsløsninger.
- Prioritere kollektiv, sykkel og gange på strekninger der det er nødvendig å erstatte mange bilreiser for å oppnå bærekraftig mobilitet.
- Legge til rette for deling av offentlige og private kjøretøy og øke samkjøringsgraden.
- Bidra til spleiselag for pilotprosjekter der fylkeskommunens deltagelse er viktig for å utvikle nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder, med særlig vekt på prosjekter rettet mot mobilitet for alle.
- Sikre statlig medfinansiering av tiltak som bidrar i overgangen til bærekraftig mobilitet innen både person- og godstransport.
- Delta i arbeid for mer effektiv, miljøvennlig og trafiksikker bylogistikk.
- Videreutvikle samarbeidsarenaer og vurdere spleiselag og forpliktende partnerskap for konkrete satsinger innenfor for eksempel trafiksikkerhet og sykkel.

- I og mellom befolkningstette områder er det behov for et sammenhengende sykkelveinett, og på sterkt trafikkerte strekninger skal vi i størst mulig grad legge til rette for myke trafikanter når en fylkesvei bygges/utbedres.
- Gang- og sykkelveier i Viken skal kunne fristilles fra eksisterende veitrase. Vi må vurdere muligheten til å utnytte gamle ferdselstraseer for å redusere nedbygging av matjord og spare kostnader.
- Vurdere hvordan et endret arbeidsmønster med mer bruk av hjemmekontor og desentraliserte arbeidsplasser kan påvirke trafikkvekst og annen belastning på veier, kollektivtrafikk og aktuell infrastruktur, og hvordan fylkeskommunen kan støtte en positiv utvikling.
- I planprosesser og i utvikling av transportløsninger skal vi legge vekt på transportløsninger på vannveiene som kan avlaste eksisterende samferdselsinfrastruktur, komplettere denne og bedre fremkommeligheten.

4.3 Supplerende strategier for Oslopakke 3, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen

har Viken fylkeskommune supplerende strategier for byområdene som inngår blant de ni største byområdene i Norge, og som staten har åpnet for å inngå byvekstavgifter med. Dette gjelder Oslopakke 3-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen. I tillegg til nullvekstmålet skal byvekstavgiftene også bidra til en mer effektiv arealbruk. De tre byområdene varierer i størrelse og egenart, og de framtidige byvekstavgiftene vil sannsynligvis ha ulik innretning. Likevel er det mye som forener dem og som gjør det naturlig å se disse områdene i sammenheng i Viken.



Figur 11. Kart over kommuner i Viken som er med i Oslopakke 3, Nedre Glomma og Buskerudbyen

Prioritering av tiltak som bidrar til måloppnåelse i inngåtte avtaler og oppfølging av fylkeskommunens ansvar i partnerskapene, må være en grunnleggende forutsetning for Vikens innsats i de tre avtaleområdene. Byvekstavtaler vil gi Viken fylkeskommune tilgang på viktige verktøy for å sørge for bedre samordning i areal- og transportpolitikken.

Lokale, regionale og nasjonale myndigheter har forpliktet seg til mål om nullvekst i personbiltrafikken, og potensialet for flere kollektivreisende, gående og syklende er betydelig. Dette må skje gjennom en kombinasjon av areal- og mobilitetstiltak. Ved siden av å legge til rette for gode alternativer til privatbil, er det nødvendig med bilrestriktive tiltak i sentrumsområdene. Jernbanen spiller en sentral rolle for interntrafikken (særlig i Oslo og Akershus) og for inn- og utpendling, og pågående jernbanesamarbeid vil være viktig å videreføre.

Viken fylkeskommune vil følge opp hovedstrategiene og nå samfunnsmålet gjennom å:

- Legge til rette for pakker og avtaler som kutter utslipp, gir bedre luft, kutter i antall biler i bysentrum og styrker kollektiv- og sykkeltilbudet.
- Sikre finansiering av store kollektivprosjekter gjennom en videreføring av spleiselag med staten.

- Redusere trengsel og belastningen fra rushtrafikk gjennom å påvirke reisevaner i samarbeid med kommuner og næringsliv.
- Sikre at tiltaksportefølje og utforming av prosjekter løser behovene på en kostnadseffektiv måte.
- Være pådriver for samarbeidsløsninger for uttesting og utvikling av transportløsninger på vannveiene, som kan avlaste eksisterende samferdselsinfrastruktur, komplettere denne og bedre fremkommeligheten.

Strategier for distriktsområder

Store deler av Viken kjennetegnes av spredt bebyggelse og lang avstand til sentrumsfunksjoner og arbeidsplasser. Det er store områder med fjell- og skogsområder, landbruk og fritidsbebyggelse. Mange av disse kommunene har betydelige natur- og utmarksressurser og en unik natur- og kulturarv å forvalte. Også innenfor større byområder finnes lokalsamfunn som har landlig preg og som har klare fellestrekk med typiske distriktskommuner, som høy utpendling, høye bilandeler og lite tilrettelegging for gående og syklende.

For distriktsområder vil tilrettelegging for gange og sykling være mest aktuelt rundt skoler og lokale sentrumsområder. Viktige begrunnelser for tilrettelegging for gange og sykkel i distriktene er hensynet til trafikksikkerhet, sentrumsutvikling og bedre folkehelse. Det samlede transportomfanget i distriktene er for lavt til at overgang til gåing, sykling og kollektivtransport i særlig grad kan bidra til redusert klimaavtrykk. Distriktenes bidrag på dette området vil være knyttet til redusert transportbehov og redusert klimaavtrykk fra motorisert transport som følge av teknologiutvikling og økt bruk av fossilfrie drivstoff.

Kapasitetsøkende infrastrukturtiltak vil være lite aktuelt som tiltak i distriktsområder fordi kapasiteten i veinettet er tilstrekkelig, med unntak av spesielle situasjoner knyttet til hytte- og fritidsreiser eller uønskede hendelser. Satsing på drift, vedlikehold og oppgradering av eksisterende infrastruktur vil ligge til grunn for Vikens arbeid med samferdsel i disse områdene, blant annet av hensyn til å forebygge alvorlige trafikkulykker. Det vil også være aktuelt å supplere med å teste ny teknologi og nye mobilitetsløsninger.

Viken fylkeskommune vil følge opp hovedstrategiene og nå samfunns målet gjennom å:

- Utvikle bygdemiljøpakker der mobilitet er et viktig virkemiddel.
- Bidra til kommunenes arbeid med stedsutvikling gjennom samordnet areal- og mobilitetsplanlegging.
- Bruke tilgjengelige virkemidler for å forebygge utforkjøringsulykker og redusere konsekvensene av slike ulykker.
- Bidra til helhetlige mobilitetsløsninger i tråd med distriktsnæringers transportbehov.
- Sikre at framkommelighet for tungtransport er ivaretatt på fylkesveiene i distriktet. Viken er et skogfylke hvor det er viktig med et fylkesveinett som har en nødvendig bæreevne for tømmerbiler hele året.
- Sikre digital mobilitet gjennom bredbåndsutbygging i områder der dette ikke ivaretas av kommersielle aktører.
- Utnytte potensialet innen digitalisering for å redusere transportbehovet.
- Legge til rette for at flere kan velge kollektivtransport på hele eller deler av lengre reiser, særlig arbeidsreiser til større arbeidsplasskonsentrasjoner.
- Arbeide for at kollektivtransporttilbudet er godt tilpasset skolens start- og sluttider.
- Videreutvikle et brukertilpasset bestillingstilbud og teste ut nye mobilitetsløsninger i områder med lavt trafikkgrunnlag for ordinære bussruter.
- Vurdere hvordan gåing og sykling kan bli et sterkere supplement til personbiltrafikk uten store investeringer. Prioritere tilbud til skoleelever ved nye anlegg.

- Vurdere hvordan vi kan påvirke hytte- og fritidsreiser for å unngå store framkommelighetsproblemer på bestemte dager og årstider.
- Videreutvikle samarbeidsarenaer og vurdere spleiselag og forpliktende partnerskap for konkrete satsinger innen trafikksikkerhet og sykkel.
- Legge til rette for bruk av gamle ferdselstraseer for gåing og sykling.
- Vurdere hvordan endringer i arealpolitikken kan påvirke utvikling og behov på samferdselsområdet, og hvordan forventet trafikkvekst etter gjeldende regionale planer og utvikling i kommunene vil påvirkes av innstramminger eller oppmykninger i arealpolitikken.

Vurdere potensialet og mulighetene for å tilbakeføre veier som har blitt erstattet eller supplert av nye veier, til naturen/andre formål enn bilvei.

4.4 Regionalt hovednettvei

I og mellom byene, tettstedene og bygdene i Viken er det et omfattende veinett som binder sammen de ulike delregionene, og som knytter Viken sammen med tilgrensende områder og utlandet. Det regionale hovedveinettet omfatter veistrekninger og forbindelseslinjer som har en spesielt viktig funksjon for vikensamfunnet.

For dette veinettet vil det være særlig viktig at veiene har en utforming og tilstand som gjør at de kan oppfylle brukernes behov for framkommelighet og sikkerhet. Fylkesveinettet har varierende standard, bruk og regional betydning, og omfatter også et høyt antall bruer, tunneler og andre konstruksjoner. I vurderinger av behov for tiltak, vil veiens funksjon være en del av vurderingsgrunnlaget.

Viken fylkeskommune vil følge opp hovedstrategiene og nå samfunns målet gjennom å:

- Innhente vedlikeholdsetterslep og prioritere veier med en viktig funksjon og strekninger med særlig kritisk forfall.
- Sikre at prioritering og forvaltning blir basert på veienes funksjon, nullvisjonen og veienes potensial for gåing, sykling, kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger.
- Ivareta beredskap på fylkesveier som ikke har omkjøringsmuligheter.
- Legge bedre til rette for reiser hvor ulike transportmidler kombineres, for eksempel i form av flere innfartsparkeringsplasser.
- Tilrettelegge for at lastebilnæringen og andre med veien som arbeidsplass har tilgang på nødvendige fasiliteter langs viktige veier for næringslivet.
- Legge til rette for at fylket har en godt utbygd ladestruktur for elbiler, med stasjoner for hurtigladning i alle kommuner langs hovedveinettet, og sørge for at det bygges ut et tilfredsstillende nett med fyllestasjoner for gass og hydrogen.

5 Prioriteringsgrunnlag for handlingsprogram

Målene, utfordringene og strategiene som er beskrevet i de tidligere kapitlene gir overordnede føringer for hvilke temaer og utfordringer på samferdselsområdet vi skal arbeide med framover. Vi har i tillegg behov for mer konkrete føringer for å kunne ta beslutninger om hvilke fylkesveier vi skal utbedre, hvor vi skal utvikle kollektivtilbudet, hvor vi skal satse på å innhente vedlikeholdsetterlepet og på hvilke samarbeidsarenaer Viken skal legge innsatsen.

Konkrete prinsipper for prioriteringer bidrar til at vi velger tiltak på en systematisk måte. Slik kan vi unngå at områder i Viken med like behov får ulik behandling, noe som er viktig for å gi prioriteringer og satsinger nødvendig legitimitet. Samfunnets behov og ønsker er større enn hva fylkeskommunen har mulighet til å følge opp innenfor tilgjengelige ressurser.

5.1 Overordnede prioriteringer

De konkrete prioriteringene i handlingsprogrammet skal baseres på de langsiktige utviklingsmålene, lokal tilpasning og å få mest mulig mobilitet igjen for pengene. For å sette inn rett innsats på rett sted, skal prioriteringene være i tråd med strategiene for det aktuelle området, altså byer og tettsteder, distriktsområder eller regionale hovedveier.

Bredden i FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser blir lagt til grunn for måloppnåelse innen drift og investering.

- Omstilling, innovasjon og samarbeid skal bidra til måloppnåelse.
- Klima og miljø er løftet fram særskilt, og skal veie tungt ved målkonflikter og prioriteringsdilemmaer, særlig i utvelgelsen av prosjekter i byområder.
- Folkehelse, sosiale og økonomiske faktorer blir særlig vektlagt i utforming av prosjekter, samt i valg av prosjekter i distriktsområder.
- Sosial bærekraft blir særlig vektlagt i pilotprosjekter, bruk av ny teknologi, samarbeidsprosjekter/partnerskap og tilskuddsordninger.
- Økonomisk bærekraft oppnås gjennom å møte behov på en kostnadseffektiv måte og å ta i bruk kontraktstrategier og innkjøpsmakt for å stimulere til bærekraftig verdiskaping.

5.2 Prioriteringer innen planforvaltning

Gjeldende regionale planer fra de tidligere fylkeskommunene ligger til grunn for planforvaltningen fram til nye regionale planer er vedtatt. Kommunene har plikt til å ivareta regionale hensyn i planleggingen, herunder også effektiv utnyttelse av eksisterende og planlagt fylkeskommunal infrastruktur. Fylkeskommunen har rett og plikt til å delta i kommunenes planlegging. I det ligger også et ansvar for å bistå og veilede kommunene ved behov.

Viken fylkeskommune skal sørge for en helhetlig vurdering av regionale hensyn i fylkeskommunens uttalelser til planer. Som veiforvalter skal fylkeskommunen ivareta hensynet til forvaltning av fylkesveiene, herunder vurdere om nye planforslag:

- hindrer framtidige fylkesveiprosjekter eller strider med vedtak i overordnede planer
- gjør det vesentlig vanskeligere eller dyrere å utvikle, drifte og vedlikeholde veinettet
- har negative konsekvenser for trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming
- bygger ned eksisterende infrastruktur eller medfører en barriere for gående eller syklende
- er i tråd med prinsipper for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, herunder bygger opp under mobilitetsløsninger som fremmer god folkehelse

Planforslag som forutsetter nye tiltak på fylkesveinettet, og som ikke er i tråd med overordnede planer og planlagte veiprosjekt, kan gi grunnlag for innsigelse.

5.3 Prioriteringer for fylkeskommunens infrastruktur

Fylkeskommunens infrastruktur omfatter i denne sammenhengen oppgavene innenfor drift og vedlikehold samt planlegging og gjennomføring av utbyggingstiltak.

Drift og vedlikehold

Drift omfatter de løpende oppgavene som sikrer at veiene er sikre og framkommelige, herunder også håndtering av økte nedbørsmengder og overvann som følge av klimaendringer. Driftstiltak har ikke bare betydning for trafikantene, men for biologisk mangfold, vannkvalitet, klimagassutslipp og andre forhold knyttet til natur og miljø. For gjennomføring innen drift og vedlikehold gjelder følgende prioriteringer:

- Vi vektlegger et miljøvennlig driftsopplegg.
- Vi skal jobbe for økt bruk av mer miljøvennlig drivstoff i anleggsmaskiner.
- Viken skal ligge i front for å teste ut og ta i bruk nye metoder for veibyging og vedlikehold som kan bidra til mer kostnads-, klima- og miljøvennlige løsninger.
- For å nå målet om redusert personbiltrafikk i byområdene, blir vinterdrift av anlegg for gående og syklende viktig.
- Driftsstandard og kostnadsbesparelser vurderes i lys av strategi for nye driftskontrakter som er under utarbeidelse høsten 2020.
- Viken fylkeskommune utarbeider en egen strategi for innhenting av vedlikeholdsetterslep.

Gjeldende planer i alle de tre tidligere fylkene beskriver behovet for innhenting av vedlikeholdsetterslep. Samferdselsstrategien legger til grunn at ivaretagelse av eksisterende infrastruktur er en hovedstrategi som bør gjenspeiles i prioritering av ressurser, og behovet for oppgradering til en høyere standard må vurderes som en del av arbeidet. Tiltak kan dermed prioriteres både på drifts- og investeringsbudsjettet.

Plan- og utbygging

Porteføljen av plan- og utbyggingsprosjekter må vurderes opp mot langsiktige utviklingsmål og vedtatte strategier. For identifisering og gjennomføring av prosjekter gjelder følgende:

- Vi legger firetrinnsmetodikken til grunn for utredning og planlegging, og benytter denne for å identifisere tiltak (se Vedlegg 1, Kap. I).

- Vi skal vurdere kostnader i et livsløpsperspektiv, og tilpasser løsningene til klimaendringer med mer flom og ekstremvær.
- Vi legger veinormaler til grunn, men med mulighet for fravik der dette er i tråd med mål og behov. Vi vurderer muligheten for mer areal- og ressursbesparende løsninger. Arbeidet baseres på nullvisjonen hvor det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken.
- I utbyggingsprosjekter vektlegger vi miljøvennlig anleggsdrift, og vi vil jobbe med å tilrettelegge for fossilfrie anleggsmaskiner.
- Massehåndtering i utbyggingsprosjekter baseres på regional plan for masseforvaltning i Akershus, da denne er i tråd med prinsippene som også er benyttet i Buskerud og Østfold.
- Påbegynte planer bør ferdigstilles, og ferdig planlagte prosjekter bør bygges ut. Unntak er prosjekter som bryter med de overordnede målene eller som ikke bidrar til å møte behovet.
- Vi vektlegger tiltak som bygger opp under redusert klimaavtrykk fra transport og samferdselsinfrastruktur og som tar vare på naturverdier.

Tabellen under viser eksempler på hvordan vi kan prioritere i handlingsprogrammet, fordelt på strategiområder og type tiltak.

Tabell 2. Eksempler på infrastrukturtiltak

Strategi- område ----- Tiltak for:	Byer og større tettsteder	Bypakkeområdene (Oslopakke 3, Nedre Glomma og Buskerudbyen)	Distrikter	Regionale hovedveier
Større utbedringer	Større utbedringer av bruer og tunneler Større tiltak for kollektiv, sykkel og gående		Større utbedringer av bruer og tunneler	Større utbedringer av bruer og tunneler og tiltak for næringstransport
Mindre utbedringer	Mindre utbedringer som bidrar til økt framkommelighet og tilrettelegging for sykkel og gange der det er mulig Tiltak i forsterkningsprogram			

Strategi- område ----- Tiltak for:	Byer og større tettsteder	Bypakkeområdene (Oslopakke 3, Nedre Glomma og Buskerudbyen)	Distrikter	Regionale hovedveier
Gående og syklende	<p>Sammenhengende nett der strekninger med størst potensial prioriteres først</p> <p>Separate løsninger for gående og syklende</p> <p>Opparbeide enkle snarveier som bidrar til kortere reisevei for flere</p> <p>Innfartsparkering for sykkel</p>		<p>Tiltak knyttet til skolevei og andre tettstedsfunksjoner</p> <p>Opparbeide enkle snarveier som bidrar til kortere reisevei for flere</p>	<p>Anlegg på strekninger med potensial for mange gående og syklende</p>
Kollektiv-trafikk	<p>Vurdere bilrestriktive tiltak</p> <p>Kollektivfelt på strekninger der dette er nødvendig for bussens framkommelighet</p> <p>Tiltak knyttet til universelt utformede holdeplasser, kryss, snuplasser og lignende</p> <p>Oppgradering av terminaler/ knutepunkter for buss</p>		<p>Tiltak knyttet til universelt utformede holdeplasser, kryss, snuplasser og lignende</p>	<p>Innfartsparkering for bil og sykkel</p> <p>Tiltak knyttet til universelt utformede holdeplasser, kryss, snuplasser og lignende</p>
Miljø og service	<p>Tiltak mot støy og lokal luftforurensing</p> <p>Tiltak som sikrer biologisk mangfold og øker lagring og opptak av karbon i økosystemene</p>			
Trafikk-sikkerhet	<p>Tiltak knyttet til sikring av krysningpunkt for gående og syklende, fartsdempende tiltak, ombygging av kryss, sikring av sideterreng</p>			

5.4 Helhetlig virkemiddelbruk

Strategien peker på en rekke prioriterte virkemidler innenfor samferdselsfeltet. Vi må se virkemidlene både i fylkeskommunens virkemiddelportefølje og blant våre samarbeidspartnere i sammenheng og kombinere disse, for å oppnå bærekraftig utnyttelse av ressurser og måloppnåelse. Virkemidlene kan vi dele inn i fire hovedkategorier: styrende, regulatoriske og juridiske virkemidler; økonomiske og finansielle virkemidler;

mobiliserende og informative virkemidler; samt forskning, innovasjon og utvikling. Investeringer i fysiske tiltak regnes for eksempel til kategorien økonomiske og finansielle virkemidler.

For å oppnå et best mulig resultat bør vi kombinere virkemidlene innen de ulike kategoriene.

Firetrinnsmetodikken er en effektiv arbeidsmetode for å finne fram til virkemiddelpakker som sammen kan bidra til bærekraftig mobilitet. Før vi setter i gang ombygging eller nybygging må vi 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 eller utnytte dagens infrastruktur bedre.

Tabellen under viser eksempler på det brede spektrret av ulike virkemidler og tiltak Viken fylkeskommune, sammen med samarbeidspartnere, kan påvirke og/eller ta i bruk. Tabellen viser eksempler på virkemidler som både fylkeskommunen og andre samarbeidsaktører har eierskap til. Tiltakene er fordelt per strategiområde og virkemiddelkategori. Mange av virkemidlene kan imidlertid høre til under flere av virkemiddelkategoriene og kan påvirke flere av strategiområdene. For eksempel kan bypakker, byutviklingsavtaler og bygdemiljøpakker inneholde tiltak i alle virkemiddelkategoriene.

Tabell 3. Eksempler på virkemidler og tiltak innen samferdsel

Strategi- område -----Virkemiddel- kategori	Byer og større tettsteder	Bypakkeområdene (Oslopakke 3, Nedre Glomma og Buskerudbyen)	Distrikter	Regionale hovedveier
Styring, regulatoriske og juridiske	Bypakker og byutviklingsavtaler Fartsgrenser og annen trafikkregulering Stille krav til drivstoff og funksjon på kjøretøy i nye kontrakter for kollektivtransport Parkeringsrestriksjoner		Bygdemiljøpakker	Fartsgrenser Retningslinjer for bærekraftige anskaffelser, for eksempel valg av materialer, maskiner og kjøretøy Kjøre- og hviletidsregler for tungtransport
Økonomiske og finansielle virkemidler	Tilskuddsordninger (sykkel, trafiksikkerhet mm)			Investeringer i døgnhvileplasser
	Bompenger/ Veipricing			

Strategi- område -----Virkemiddel- kategori	Byer og større tettsteder	Bypakkeområdene (Oslopakke 3, Nedre Glomma og Buskerudbyen)	Distrikter	Regionale hovedveier
Mobiliserende og informative virkemidler	<p>Kampanjer, holdningsskapende arbeid knyttet til bærekraftig mobilitet, trafikksikkerhet mm</p> <p>Bruke nettverk og partnerskap for å samle og spre kunnskap, f.eks. om nytten ved å utarbeide mobilitetsplaner ifm. arealplaner, eller mobilitetsstrategier i bedrifter</p>		<p>Holdnings-skapende arbeid, informasjon, kampanjer for trafikksikre skoleveier</p> <p>Bruke nettverk og partnerskap for å samle og spre kunnskap</p>	<p>Skilting og informasjon langs veien knyttet til beltebruk, hviletid, rasteplasser mm</p> <p>Bruke nettverk og partnerskap for å samle og spre kunnskap</p>
Forskning, innovasjon og utvikling	<p>Pilotprosjekter, for eksempel;</p> <ul style="list-style-type: none"> • bedre framkommelighet for kollektivtrafikk • få flere til å gå og sykle <p>Støtte opp om, og samarbeide med, forskningsmiljøer, næringslivet etc. om bruk av intelligente transportsystemer for mer effektiv utnyttelse av transportsystemet, for eksempel autonome kjøretøy, variable skilt.</p>		<p>Pilotprosjekter for eksempel</p> <ul style="list-style-type: none"> • få flere til å gå og sykle • sikker og effektiv skoleskyss 	<p>Pilotprosjekter og følgeforskning rundt effekten av ulike trafikksikkerhets-tiltak, støyreducerende tiltak, miljøeffekter ved ulike dekke med videre</p>

5.5 Øvrige forhold med betydning for handlingsprogrammet

Arbeid med handlingsprogram må, i tillegg til å følge samferdselsstrategien, ta hensyn til konklusjoner fra pågående utredningsarbeid, nye politiske vedtak og ny kunnskap.

Verbalvedtak i årsbudsjett 2020

Gjennom verbalpunkt i årsbudsjett 2020 tok det politiske flertallet i Viken fylkeskommune initiativ til utredninger og ga føringer for infrastruktur og mobilitet. Følgende arbeid er av særlig betydning for handlingsprogram for samferdsel:

Fylkesrådet vil gjennomgå planlagte veiprosjekter for å vurdere om enkelte prosjekter kan nedskaleres eller omprioriteres, blant annet til gang- og sykkelveier og kollektivtilbud.

Fylkesrådet vil utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Det skal utarbeides en plan for å tilrettelegge for økt sykling og gange som inkluderer trygge skole- og sykkelveier i Viken ved bl.a. oppmerksomhet på bedre oppmerking, røde sykkelfelt i tettstedene, trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveier og enklere løsninger/forenklet standard.

Mulighetene og konsekvensene av ny drosjeregulering skal utredes. Vi vil benytte muligheten til enerett, der det er mulig.

Fylkesrådet vil tilrettelegge for at etablerte forsøk med tilkallingsløsninger og bruk av autonome busser i kollektivtrafikken videreføres, og om mulig utvides.

Viken fylkeskommune skal starte et arbeid med en helhetlig transportanalyse som skal kartlegge mulighetene for å løse trafikkutfordringene rundt Oslofjorden med andre tiltak enn veibyging.

Fylkesrådet vil legge fram en sak om hvordan man kan øke utbyggingstakten for ladeinfrastruktur og fossilfrie fyllestasjoner i hele Viken.

Vi vil utrede mulighet for bygdemiljøpakker, som kan styrke distriktene med attraktive lokalsamfunn, næringsvekst og klimavennlig stedsutvikling.

I tillegg har Viken satt i gang utredningsoppgaver, blant annet knyttet til TT-ordningen og utslippsfrie ferjeruter på Oslofjorden, som også kan ha betydning for prioriteringer i handlingsprogrammet.

Behov for avklaringer og strategier

Mange fylkesveiprosjekter utløses av planlagte bolig- og næringsområder. Samtidig bidrar veksten og infrastrukturen til verdiøkninger for grunneiere. Potensialet i utbyggingsavtaler, rekkefølgebestemmelser og grunneierbidrag er ikke utnyttet i særlig grad for å finansiere fylkesveiprosjekter i Viken. Dette temaet er i liten grad belyst i gjeldende regionale planer, og det er derfor ikke behandlet i samferdselsstrategien. Viken fylkeskommune bør, i samarbeid med kommunene, utarbeide et grunnlag for å utnytte dette potensialet framover.

Noen temaer er behandlet med svært ulik detaljeringsgrad i de tidligere fylkeskommunenes planer, og disse er i liten grad harmonisert i samferdselsstrategien. Et eksempel er innfartsparkering, som hadde en egen strategi i tidligere Akershus, mens prinsipper og føringer i mindre grad var utarbeidet for Buskerud og Østfold. Andre områder med store forskjeller mellom de tidligere fylkene gjelder eierskap til anlegg for gående og syklende og veibelysning langs fylkesvei. Viken fylkeskommune har mål om en helhetlig praksis og politikk på alle områder, og det er viktig at berørte parter tas med i beslutningen om harmonisering av praksis. Av den grunn må disse oppgavene håndteres i egne prosesser, og avklares ikke gjennom samferdselsstrategien

Kollektivtransporten er i endring, og skillet mellom ulike mobilitetsformer viskes mer og mer ut. Flere private og kommersielle tilbydere av mobilitetstjenester utfordrer den tradisjonelle arbeidsdelingen mellom det offentlige og private, og digitale billett- og ruteopplysningstjenester utgjør en stadig viktigere del av mobilitetstjenesten. Det offentlige tilskuddsnivået er også under press. Samferdselsstrategien angir en retning for prioritering, der differensiering ut fra marked, brukerbehov og lokale forhold er førende. Ut over dette vil vi legge detaljerte på egne saker og gjennom fylkeskommunens leveranseavtaler med selskapene.

Et hovedgrep i samferdselsstrategien er å løfte fram bærekraftig mobilitet. Det vil blant annet si at mobilitetsformene sees i sammenheng og ikke behandles hver for seg. Dagens inndeling i budsjettposter er i liten grad tilpasset en slik tenkning. Som del av arbeidet med handlingsprogram for samferdsel bør strukturen gjennomgås, for om mulig å finne en inndeling som i større grad følger behov og mål.

Viken skal også utarbeide temastrategier innen anskaffelser, fossilfri virksomhet, universell utforming og helsefremmende skoler, og det blir viktig å sikre god sammenheng mellom de ulike strategiene. Det samme gjelder mer avgrensede strategier på samferdselsområdet, blant annet knyttet til driftskontrakter og innhenting av vedlikeholdsetterslep.

Funksjonsinndeling av fylkesveinettet

En inndeling av fylkesveiene i funksjonsklasser er viktig for forvaltningssaker om byggegrenser og avkjørsler, og vi kan også benytte inndelingen som grunnlag for prioritering innen drift, vedlikehold og investering. De tidligere fylkeskommunene har hatt ulike løsninger for inndeling av veinettet, og fylkeskommunen må derfor utarbeide en helhetlig inndeling av fylkesveinettet i funksjonsklasser.

Viken startet arbeidet med funksjonsinndeling av fylkesveier høsten 2020. Dette vil være et viktig grunnlag for endelige prioriteringer i handlingsprogrammet, og vil:

- danne grunnlag for en felles faglig og politisk forståelse for variasjon i fylkesveienes funksjon
- være et verktøy for oppfølging av politiske bestillinger
- gi mulighet for å differensiere måltall mellom veier basert på funksjon, samt forenkle arbeidet med årlig oppfølging av nøkkeltall/indikatorer
- forenkle arbeidet med en enhetlig praksis innen forvaltningssaker for fylkesveiene, med tilpasning til veifunksjon og lokal arealbruk

Jordvern og arealregnskap

Jordvern og redusert arealbeslag blir sterkt vektlagt i Vikens areal- og mobilitetspolitikk, men må skje innenfor rammene av gjeldende regionale planer.

Viken fylkeskommune har en nullvisjon for tap av matjord, og vil følge jordloven strengt. Jordvern ble også vektlagt i de regionale planene for Akershus, Buskerud og Østfold. Disse åpner imidlertid for å bruke noe landbruksareal til utbygging rundt byene og de større tettstedene, men høyere tetthet i utbyggingen og sterkere vern mellom byene og tettstedene skal redusere den samlede nedbyggingen av matjord.

Jordvern skal veie tungt i planlegging og gjennomføring av infrastrukturprosjekter. Østfold fylkeskommune har hatt en ordning med avsetning til et jordfond når infrastrukturprosjekter beslaglegger dyrket mark. Det blir ikke lagt opp til videreføring av en slik løsning for Viken fylkeskommune. I stedet skal plan- og utbyggingsprosjekter dokumentere at valgt løsning minimerer tap av dyrket mark, og vektlegge hensynet til arealbeslag fra oppstart av prosjektene. Vi skal utarbeide et arealbudsjet og arealregnskap for Viken fylkeskommunes infrastrukturprosjekter, og om nedbyggingen ikke reduseres over tid, bør vi vurdere sterkere virkemidler.

Risikovurdering

Framtidige rammer til drift og investering er avhengige av den til enhver tid rådende økonomiske situasjonen. Noen sentrale usikkerhetsfaktorer er:

- Årlige bevilgninger: Samlede bevilgninger til samferdsel er avhenger av fylkeskommunens samlede inntekter fra skatt og rammer, prioritering mellom ulike områder og omfanget av eksterne finansieringskilder. Dette kan gi variasjon i årlige bevilgninger i samferdselsstrategiens planperiode.
- Statlige bidrag i bypakker og byvekstavtaler: Rammene til belønningsmidler og byvekstavtaler er usikre, særlig på lang sikt. I tillegg må byområdene tilfredsstillende statlige krav om måloppnåelse for å være tilskudsberettiget, og endringer i retningslinjene kan også påvirke rammene. Der prosjekter er avhengig av kommunal, fylkeskommunal og statlig enighet om bilrestriktive virkemidler, kan politiske endringer ha betydning for finansieringen.
- Prisutvikling i kontrakter: Det er usikkerhet knyttet til markedsutviklingen i entreprisekontrakter.
- Inntekter i kollektivtrafikken: Det er usikkerhet knyttet til svingninger i passasjerantall. Som følge av Covid-19-krisen kan det komme varige krav til smittevern, som kan påvirke kollektivtilbudet og den enkeltes reisevaner.
- Investeringskostnader i kollektivtrafikken: Kostnadene kan øke som følge av investeringsprogram for elektrifisering av busser.

6 Begrepsliste

AGENDA 2030 og FN17

Agenda 2030 er betegnelsen for handlingsplanen for global utvikling fram mot år 2030. Den ble vedtatt i FNs generalforsamling i september 2015. Handlingsplanen inneholder 17 mål og 169 delmål som omtales som bærekraftige utviklingsmål – Sustainable Development Goals (SDG).

Bærekraft/bærekraftig utvikling

Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. Bærekraftig utvikling deles inn i tre bærekraftsdimensjoner: miljø- og klimamessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft.

- **Miljø- og klimamessig bærekraft:** betyr at vi må drive samfunnsutvikling innenfor planetens tålegrenser, og hensynet til klimaet og naturen må være førende for alt vi gjør. Vi mennesker er helt avhengige av naturen, og måten vi bruker planetens ressurser på i dag har store konsekvenser både for kloden og oss mennesker.
- **Sosial bærekraft:** handler om å sikre at alle mennesker får et godt og rettferdig grunnlag for et anstendig liv. Menneskerettighetene er det viktigste grunnlaget for dette. Vi må jobbe for at alle mennesker skal ha like muligheter til et stabilt helsefremmende liv, til å få utdanning og å jobbe og leve uten diskriminering av noe slag.
- **Økonomisk bærekraft:** sikre økonomisk trygghet for alle, og bruke ressursene på en slik måte at dagens økonomiske utvikling ikke går på bekostning av framtidig økonomisk utvikling.

Planetens tålegrenser

Begrepet planetens tålegrenser definerer ni tålegrenser for jordkloden: **klimaendringer, tap av biologisk mangfold, biogeokjemisk syklus, ozonnedbryting i stratosfæren, forsurening av havet, globalt vannforbruk, endring i arealbruk, atmosfærisk partikkelbelastning og miljøgifter**. Ifølge forskerne ved Stockholm Resilience Centre, som utviklet begrepet, har vi allerede gått over de definerte grenseverdiene for planeten innen fire av de ni tålegrensene. Planetens tålegrenser setter rammen for all samfunnsutvikling for at vi skal oppnå en reell bærekraftig utvikling.

Sirkulærøkonomi

Et prinsipp for økonomisk virksomhet med mål om å utnytte alle ressurser best mulig. Gjenbruk og deling står sentralt. Den sirkulære økonomien er en motsats til den lineære økonomien, som har preget store deler av det moderne samfunnet med vekt på masseproduksjon og forbruk som den viktigste drivkraften i økonomien.

Mobilitet

Mobilitetsbegrepet viser til bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker sett i sammenheng. Den faktiske mobiliteten er et resultat av omgivelsesfaktorer (som lokalisering, infrastruktur) og individers/aktørers mobilitetsevne (som økonomi og helse). Den faktiske mobiliteten måles i reisevaner og trafikk, vareflyt og logistikk, og flyt av tjenester.

Bærekraftig mobilitet

Bærekraftig mobilitet handler om at dagens forflytning av varer, tjenester og mennesker skal kunne gjennomføres uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov. Målet er samfunnsøkonomiske mobilitetsløsninger som er gode for klima og bidrar til miljøvennlig mobilitet og mobilitet for alle.

Transport

Begrepet er gjerne knyttet til den fysiske forflytningen av mennesker og gods. Den faktiske transporten beskrives gjerne som transportarbeid. Transportarbeid er et mål for hvor mye person- eller godstransport som utføres av et transportmiddel eller av/i et transportsystem, og måles i person-km eller passasjer-km (pkm) eller tonn-km (tkm).

Trafikk

Trafikken er den delen av mobiliteten som observeres på en strekning eller et sted. Trafikken omtales gjerne som trafikkarbeid og måles vanligvis i enheten kjøretøykilometer (eller vognkilometer), og defineres som produktet av antall kjøretøy og kjørelengden. Trafikkarbeidet påvirkes **ikke** av hvor mange personer eller hvor mye gods de enkelte kjøretøyene frakter.

Reisevaner

Reisevaner er knyttet til hvordan befolkningen reiser i hverdagen. Reisevaner fanges opp av såkalte reisevaneundersøkelser, der et representativt utvalg av befolkningen rapporterer sine daglige reiser (startsted, destinasjon, formål, bruk av transportmidler, tidsbruk og lignende). Reisevaneundersøkelser gir oss kunnskap om bakenforliggende forhold som kan forklare befolkningens valg av reiser og bruk av transportmidler i et område.

Mikromobilitet

Begrepet omfatter i denne sammenhengen små og ofte elektriske kjøretøy som elsparkesykkel, segway, enhjuling, hoverboard og skateboards. Disse kjøretøyene fyller først og fremst en transportfunksjon på korte avstander, og er ofte omtalt som del av delingsøkonomien.

Skyss

Skyss brukes i hovedsak i forbindelse med skoleskyss og skoleskyssordninger. Det vil si til et kollektivtilbud til barn og unge som ikke er en del av kollektivtransportens ordinære rutetilbud.

7 Kilder

I utviklingen av samferdselsstrategien har både skriftlige og muntlige kilder vært viktige bidrag. Oversikten over litteratur viser planer, strategier og annet kunnskapsgrunnlag som ligger til grunn, og som har relevans for videre arbeid med handlingsprogrammet for samferdsel.

Proessen og muntlige kilder

Samferdselsstrategien er utarbeidet av rådsområde Infrastruktur i perioden februar-september 2020. I tillegg til arbeidet i prosjektgruppen, har vi underveis i prosessen gjennomført referansegruppemøter og separate møter med ulike fagmiljøer internt i fylkeskommunen og Vikens tre brukerråd. Alle rådsområdene i Viken fylkeskommune har vært invitert til å delta i arbeidet. I tillegg har vi hatt dialog med kollektivselskapene og vi har orientert kommunenes regionråd om arbeidet. Innspillene som er kommet til gjennom denne prosessen har vært viktige bidrag til bakgrunnskunnskap og utvikling av de rette strategiene og prioriteringene.

Regionale planer og planstrategi

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (desember 2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.

Akershus fylkeskommune (oktober 2016). *Regional plan for masseforvaltning i Akershus*.

Akershus fylkeskommune (desember 2018). *Regional plan for handel, service og senterstruktur*.

Akershus fylkeskommune (juni 2018). *Regional plan for klima og energi i Akershus*.

Buskerud fylkeskommune (juni 2012). *Kollektivtransportplan Buskerud. Utvikling mot 2030*.

Buskerud fylkeskommune (februar 2013). *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23*.

Buskerud fylkeskommune (2017). *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035*.

Viken fylkeskommune (juni 2020). *Veien til et bærekraftig Viken. Regional planstrategi 2020-2024. Høringsutkast 25. juni 2020*.

Østfold fylkeskommune (juni 2018). *Fylkesplan for Østfold. Østfold mot 2050*.

Østfold fylkeskommune (juni 2018). *Regional transportplan for Østfold mot 2050*.

Østfold fylkeskommune (november 2019). *Regional plan. Klima og energi. 2019 – 2030*.

[Øvrige regionale planer](#)

Sektorplaner, temastrategier og avtaler

Akershus fylkeskommune (desember 2014). *Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.*

Akershus fylkeskommune (mars 2015). *Samferdselsplan for Akershus 2016-2025. Mål og strategier.*

Akershus fylkeskommune (juni 2015). *Sykelstrategi for Akershus fylkeskommune 2015-2030. Sykkel – det naturlige valget.*

Akershus fylkeskommune (2018). *Handlingsprogram for samferdsel i Akershus 2019-2022.*

Buskerud fylkeskommune (juni 2016). *Aktualisert fylkesvegstrategi 2014 – 2023.*

Bymiljøavtale mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten 2017-2023. Januar 2017.

Bypakke Nedre Glomma (2016). *Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma 2016 – 2021.*

Miljøløftet Moss (april 2020). *Samarbeidsavtale for Miljøløftet Moss 2019-2024.*

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (juni 2016). *Revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036- Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst.*

Øvrige strategier og handlingsprogram fra de tidligere fylkeskommunene

Øvrig kunnskapsgrunnlag

Ellis, Ingunn Opheim (2019). *Reisevaner og utviklingstrekk i de største byområdene. Analyse av datasett per april 2019.* Urbanet Analyse. Presentasjon april 2019.

Ellis, Ingunn Opheim og Kathrine N. Kjørstad (2020). *Reisevaner i Buskerudbyen 2018 – sammenlignet med tidligere år og med andre byområder.* Urbanet Analyse rapport 130/2020.

Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019). *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.*

Haugebø, Miriam Søgner; Ingunn Ellis Opheim og Mats Johansson (2015). *Reisevaner i Ringeriksregionen 2013/14.* Urbanet Analyse rapport 59/2015.

Haugebø, Miriam Søgner; Ingunn Ellis Opheim og Mats Johansson (2015). *Reisevaner i Buskerudbyen 2013/14.* Urbanet Analyse rapport 58/2015.

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor (2014). *Vedlikeholdsetterslep. Hovednotat, Analyse og strategifase. Nasjonal transportplan 2018-2027.*

Miljødirektoratet. Utslipp av klimagasser i kommuner. Hentet 31.08.20

Nordbakke, Susanne (2015). *Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2013/14.* TØI rapport 1414/2015.

Onsager, Knut; Rolf Barlindhaug, Marthe Indset og Steinar Johansen (2019). *Viken og delregionene – samfunnsutvikling og bærekraft, utfordringer og muligheter*. NIBR rapport 2019:17.

Ruter (2020). *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*.

Viken fylkeskommune (2019). *Vi i Viken - kunnskapsgrunnlag for en bærekraftig framtid*.

Vinsand, Geir og Vegard Salte Flatval (2019). *Kommuneregioner og regionråd i Viken*. Rapport av NIVI Analyse og Samfunnsøkonomisk analyse.

Vågane, Liva (2011). *Reisevaner i Moss og Rygge 2009/2010*. TØI rapport 1143/2011.

7.1 Prosessen og muntlige kilder

Samferdselsstrategien er utarbeidet av rådsområde Infrastruktur i perioden februar-september 2020. I tillegg til arbeidet i prosjektgruppen, har vi underveis i prosessen gjennomført referansegruppemøter og separate møter med ulike fagmiljøer internt i fylkeskommunen og Vikens tre brukerråd. Alle rådsområdene i Viken fylkeskommune har vært invitert til å delta i arbeidet. I tillegg har vi hatt dialog med kollektivselskapene og vi har orientert kommunenes regionråd om arbeidet. Innspillene som er kommet til gjennom denne prosessen har vært viktige bidrag til bakgrunnskunnskap og utvikling av de rette strategiene og prioriteringene.

7.2 Regionale planer og strategier

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (desember 2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.

Akershus fylkeskommune (oktober 2016). *Regional plan for masseforvaltning i Akershus*.

Akershus fylkeskommune (desember 2018). *Regional plan for handel, service og senterstruktur*.

Akershus fylkeskommune (juni 2018). *Regional plan for klima og energi i Akershus*.

Buskerud fylkeskommune (juni 2012). *Kollektivtransportplan Buskerud. Utvikling mot 2030*.

Buskerud fylkeskommune (februar 2013). *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23*.

Buskerud fylkeskommune (2017). *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035*.

Viken fylkeskommune (juni 2020). *Veien til et bærekraftig Viken. Regional planstrategi 2020-2024. Høringsutkast 25. juni 2020*.

Østfold fylkeskommune (juni 2018). *Fylkesplan for Østfold. Østfold mot 2050*.

Østfold fylkeskommune (juni 2018). *Regional transportplan for Østfold mot 2050*.

Østfold fylkeskommune (november 2019). *Regional plan. Klima og energi. 2019 – 2030*.

Øvrige regionale planer

7.3 Sektorplaner, temastrategier og avtaler

Akershus fylkeskommune (desember 2014). *Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.*

Akershus fylkeskommune (mars 2015). *Samferdselsplan for Akershus 2016-2025. Mål og strategier.*

Akershus fylkeskommune (juni 2015). *Sykelstrategi for Akershus fylkeskommune 2015-2030. Sykkel – det naturlige valget.*

Akershus fylkeskommune (2018). *Handlingsprogram for samferdsel i Akershus 2019-2022.*

Buskerud fylkeskommune (juni 2016). *Aktualisert fylkesvegstrategi 2014 – 2023.*

Bymiljøavtale mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten 2017-2023. Januar 2017.

Bypakke Nedre Glomma (2016). *Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma 2016 – 2021.*

Miljøløftet Moss (april 2020). *Samarbeidsavtale for Miljøløftet Moss 2019-2024.*

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (juni 2016). *Revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036- Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst.*

Øvrige strategier og handlingsprogram fra de tidligere fylkeskommunene

7.4 Øvrig kunnskapsgrunnlag

Ellis, Ingunn Opheim (2019). *Reisevaner og utviklingstrekk i de største byområdene. Analyse av datasett per april 2019.* Urbanet Analyse. Presentasjon april 2019.

Ellis, Ingunn Opheim og Kathrine N. Kjørstad (2020). *Reisevaner i Buskerudbyen 2018 – sammenlignet med tidligere år og med andre byområder.* Urbanet Analyse rapport 130/2020.

Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019). *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.*

Haugebø, Miriam Søggen; Ingunn Ellis Opheim og Mats Johansson (2015). *Reisevaner i Ringeriksregionen 2013/14.* Urbanet Analyse rapport 59/2015.

Haugebø, Miriam Søggen; Ingunn Ellis Opheim og Mats Johansson (2015). *Reisevaner i Buskerudbyen 2013/14.* Urbanet Analyse rapport 58/2015.

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor (2014). *Vedlikeholdsetterslep. Hovednotat, Analyse og strategifase. Nasjonal transportplan 2018-2027.*

Miljødirektoratet. Utslipp av klimagasser i kommuner. Hentet 31.08.20

Nordbakke, Susanne (2015). *Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2013/14*. TØI rapport 1414/2015.

Onsager, Knut; Rolf Barlindhaug, Marthe Indset og Steinar Johansen (2019). *Viken og delregionene – samfunnsutvikling og bærekraft, utfordringer og muligheter*. NIBR rapport 2019:17.

Ruter (2020). *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*.

Viken fylkeskommune (2019). *Vi i Viken - kunnskapsgrunnlag for en bærekraftig framtid*.

Vinsand, Geir og Vegard Salte Flatval (2019). *Kommuneregioner og regionråd i Viken*. Rapport av NIVI Analyse og Samfunnsøkonomisk analyse.

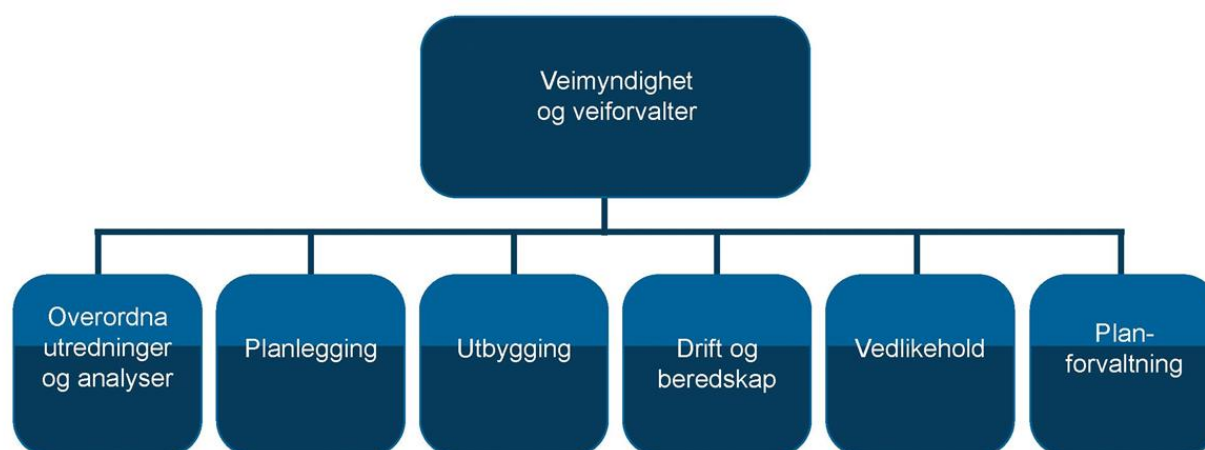
Vågane, Liva (2011). *Reisevaner i Moss og Rygge 2009/2010*. TØI rapport 1143/2011.

8 Vedlegg 1

I dette vedlegget gjennomgås fylkeskommunens ulike roller og ansvar innen samferdsel og mobilitet.

8.1 Fylkeskommunen som veiforvalter og veimyndighet

Viken fylkeskommune er en stor veieier, og av dette følger oppgaver innen forvaltning og myndighetsutøvelse. Fylkeskommunens myndighet og forvaltningsansvar for fylkesveiene følger av veglova. Rollen som veiforvalter innebærer å ivareta og utvikle den fylkeskommunale infrastrukturen gjennom planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold. Som veimyndighet for fylkesvei har fylkeskommunen blant annet ansvaret for oppfølging av veinormalene for fylkesveinettet og har myndighet til å fravike veinormalene.



Figur 12. Viken fylkeskommunes hovedoppgaver som veieier og veiforvalter.

Overordna utredninger og analyser

Gjennom samhandling og samarbeid med offentlige og private aktører, leder eller deltar fylkeskommunen i et bredt spekter av regionale partnerskap, nettverk og samarbeidskonstellasjoner. Eksempler på dette er jernbaneforum, sykkelnettverk og trafikksikkerhetssamarbeid.

I forkant av formell planlegging kan fylkeskommunen gjennomføre forberedende utredninger, for eksempel i form av konseptvalgutredning eller mulighetsstudier.

I store statlige infrastrukturprosjekter, som konseptvalgutredninger og arbeid med byutredninger, har fylkeskommunen en medvirkende rolle. Viken har i tillegg ansvar for å bidra med faglig kompetanse og kunnskap for å ivareta interesser som særskilt berører fylkesveinettet, også gjennom utredninger i egen regi.

Viken har ansvaret for å levere det faglige grunnlaget for bompengeprosjekter på fylkesvei. Fylkeskommunen bruker det faglige grunnlaget i saker til fylkestinget og Samferdselsdepartementet bruker det (faglige grunnlaget)

i regjeringens saksframlegg (bompengeproposisjoner) til Stortinget. Det faglige grunnlaget omfatter bl.a. kostnadsoverslag, trafikkanalyser og finansieringsanalyser. Flere fagmiljøer trekkes inn i arbeidet.

Planlegging

Planlegging omfatter forarbeid og utarbeidelse av planer etter plan- og bygningsloven for investeringstiltak og større utbedringer. Gjennom utredning og planlegging skal konkrete løsninger vurderes og detaljeres, og usikkerheten knyttet til kostnader reduseres som del av prosessen.

Firetrinnsmetodikken er et hjelpemiddel 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:

1. Tenk om:

Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

2. Optimer:

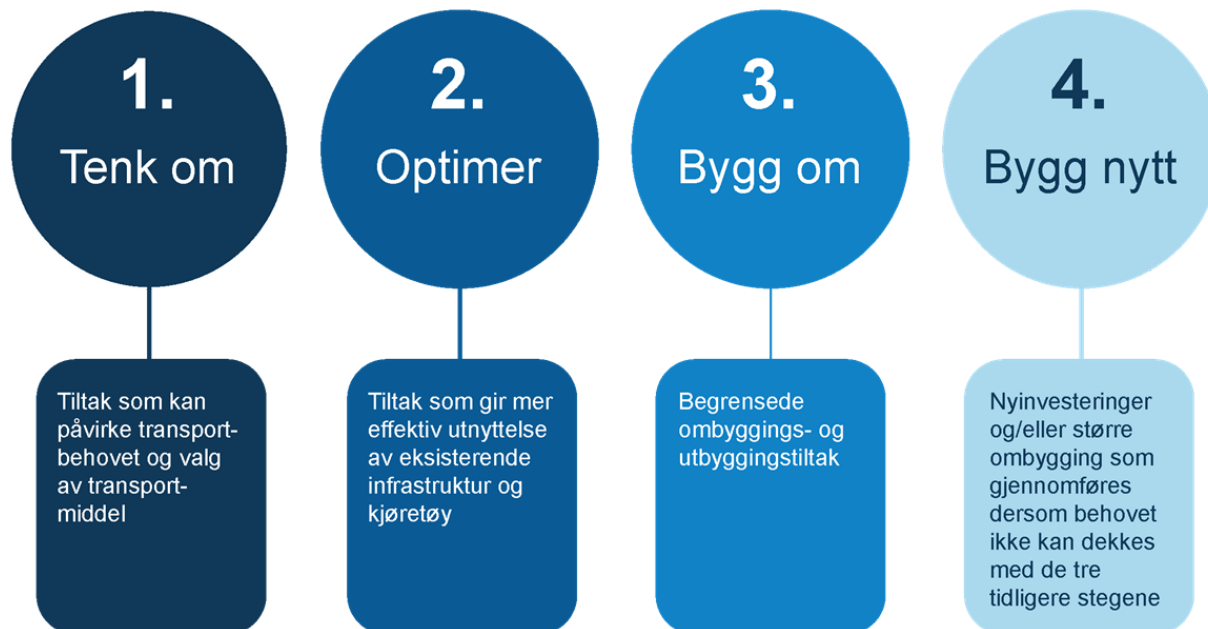
Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

3. Bygging:

Begrensede ombyggings- og utbyggingstiltak

4. Bygg nytt:

Nyinvesteringer og/eller større ombygging som gjennomføres dersom behovet ikke kan dekkes med de tre tidligere stegene



Figur 13. Firetrinnsmetodikken forklart.

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til samordning av statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Fylkeskommunen som veieier utarbeider planforslag, som behandles av kommunen som planmyndighet. En vedtatt detaljreguleringsplan er det juridiske

grunnlaget for bruk av arealer til for eksempel veiformål, og er dermed en forutsetning for gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Der veiareal allerede er regulert og det kun er behov for mindre tiltak eller utbedringer, er det ikke krav om ny reguleringsplan.

Planleggingsaktiviteten styres av politiske prioriteringer, blant annet når det gjelder å dempe veksten i personbiltrafikken og legge til rette for prioriterte transportformer som gåing, sykling, nye former for mikromobilitet, kollektivtransport og delingsbaserte transportmidler. Mange hensyn skal ivaretas i planleggingen, blant annet konsekvenser for ulike trafikantgrupper, trafiksikkerhet, universell utforming, miljøkonsekvenser og inngrep. I tillegg kan ny teknologi og nye mobilitetsløsninger stille andre krav til infrastrukturen i framtiden.

Utbygging

Når eksisterende infrastruktur ikke er tilpasset dagens mobilitetsbehov, må vi vurdere muligheten for investeringstiltak. Investering omfatter alt fra grunnnerv og byggeplanlegging til selve utbyggingen er ferdigstilt, samt oppfølging av grøntareal i garantiperioden.

I tillegg til egne investeringstiltak, følger fylkeskommunen også opp eksterne utbyggere som gjennomfører tiltak på fylkesvegnettet. Det stilles krav til standard på veganlegget, samt at anlegget følges opp undervegs. Anlegget overtas som en del av fylkeskommunens eiendom og inngår deretter i veinettet som vi har drift- og vedlikeholdsansvar for.

Fylkeskommunen er opptatt av å redusere støy fra veitrafikk. Som veieier skal fylkeskommunen gjennomføre tiltak der støynivået overskrider de lovlige grensene. For eksisterende vei reguleres dette av forurensningsforskriften, mens for ny vei gjelder retningslinje for behandling av støy i arealplaner (T1442) og tilhørende veileder.

Utbyggingsaktiviteten styres i stor grad av hvilke planer som foreligger. For å styre innsatsen i retning av for eksempel tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport, må sammensetningen av planprosjektene gjenspeile dette ønsket. Tiltak som i dag vedtas for utredning og planlegging, vil tidligst være byggeklare om anslagsvis fire år, ofte mer.

Rammen til investeringer omfatter alle investeringstiltak på fylkesveinettet i Viken, herunder også kollektivframkommelighetstiltak og gange- og sykkeltiltak. Investeringsrammen består av både ordinære fylkeskommunale midler, bompenger og belønningsmidler fra staten. Ekstern finansiering er videre mulig gjennom spleiselag og grunneierbidrag.

Fylkeskommunene er, som følge av bompengereformen fra 2015, eiere av regionale bompengeselskap. I Viken fylkeskommune gjelder dette bompengeselskapene Vegfinans AS og Fjellinjen AS. Viken er som følge av dette ansvarlig for eieroppfølgingen av disse selskapene. Garantiansvaret innebærer at Viken stiller som garantist for lån som bompengeselskapet Vegfinans AS tar opp i forbindelse med veiprojekter. Viken er ikke garantist for Fjellinjens låneopptak.

Drift og beredskap

Fylkesveinettet i Viken omfatter et vidt spekter av veier når det gjelder blant annet funksjon, trafikkmengder, standard og omgivelser. Veinettet er også tilpasset ulike trafikantgrupper. Med dette følger et tilsvarende vidt spekter av tiltak for å sikre at veinettet til enhver tid er framkommelig, sikkert og miljøvennlig.

Drift er de løpende oppgavene som sikrer at veiene er farbare og trygge, herunder brøyting og strøing. Drift skal også ivareta miljøkrav, blant annet knyttet til lokal luftkvalitet. I arbeidet med lokal luftkvalitet bidrar fylkeskommunen til drift av målestasjoner for å unngå overskridelser for svevestøv i henhold til forurensingsforskriften, og til støydempingstiltak. Fylkeskommunen arbeider også for å forebygge negative helseeffekter av luftforurensning gjennom god arealplanlegging i tråd med retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (t-1520).

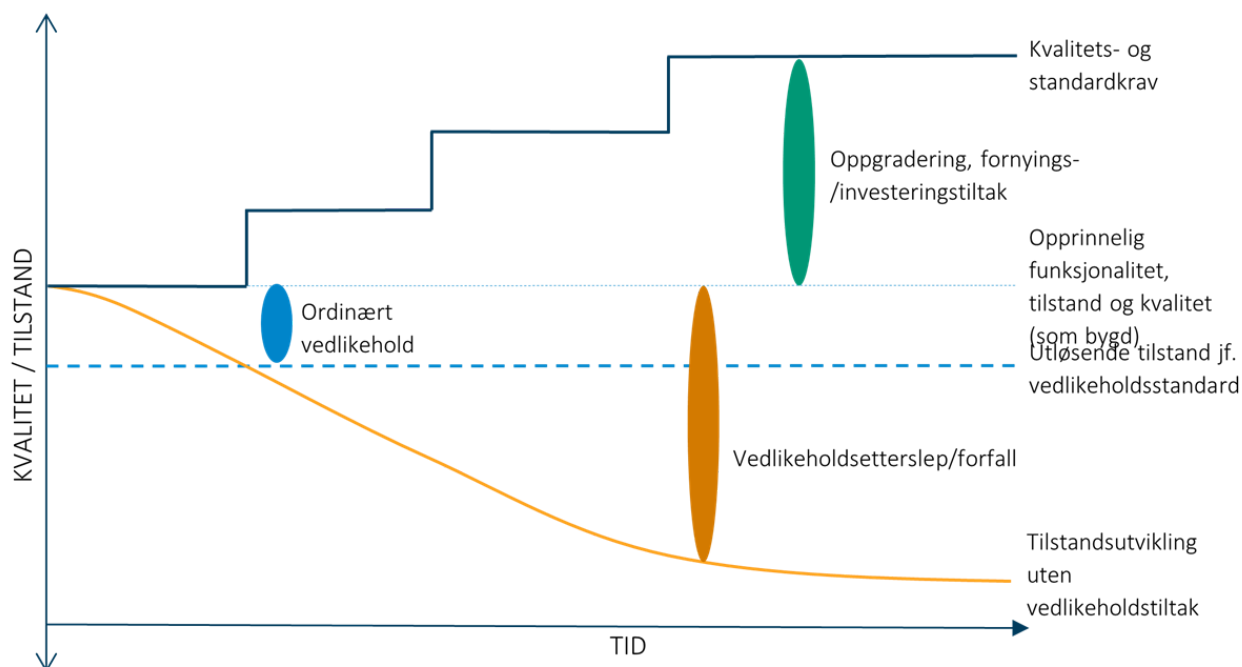
All drift av fylkesvei er konkurranseutsatt. Driftskontraktene er det viktigste verktøyet for å ivareta daglig drift av veinettet. Eksempler på tiltak gjennom driftskontraktene er vinterdrift, lapping av hull i veibanen, grøntvedlikehold, feiing og renhold, rensk/tømming av drencsystemene og mindre vedlikehold av veiutstyr. I tillegg følger daglig inspeksjon og beredskap. Vi skal utarbeide en egen strategi for driftskontraktene i Viken.

Fylkeskommunen skal sikre at fylkesveinettet er robust i avvikssituasjoner, samt redusere sårbarheten for kritiske hendelser. Noen fylkesveier fungerer også som omkjøringsvei for riksvei. Fylkeskommunen har i tillegg lovpålagt ansvar for nødvendig og regionalt tilpasset transportberedskap i fylket.

Hva som skal tillates på og ved veien er viktig for trafiksikkerheten og fremkommeligheten. Behandling av søknader knyttet til gravetillatelse, reklameskilt langs fylkesvei, arbeidsvarsling og andre tiltak med betydning for trafiksikkerheten, er derfor en viktig del av driften av veinettet.

Vedlikehold

Vedlikehold er innsats for å opprettholde eller gjenskape den standarden en vei er bygd for. De økonomiske bevilgningene har over tid vært for små til å dekke fylkesveienes vedlikeholdsbehov. Tilstanden på mange fylkesveier har derfor forfalt, og det har utviklet seg et stort vedlikeholdsetterslep.



Figur 14. Illustrasjon av tilstandsutviklingen på vei, dvs. forholdet mellom oppgradering av kvalitet og standard, ordinært vedlikehold og etterslep. (Bearbeidet fra Handlingsprogram for samferdsel i Akershus 2019-2022 og Kystverket et.al. (2014)).

Ved siden av ekstra innsats for å innhente etterslep, skal fylkeskommunen ivareta det løpende vedlikeholdet av veinettet. Dette skjer blant annet gjennom dekkefornyelser, som også kan kombineres med mindre forarbeider og eventuelle forsterkningstiltak, særlig der forventet dekkelevetid er kort uten ekstra innsats.

I praksis er det vanskelig å skille mellom behov for ordinært vedlikehold og behov for ettersleputbedring. Det er også utfordrende å skille mellom behov for innhenting av vedlikeholdsetterslep og oppgradering, det vil si at tiltakene ikke bare gjenskerer standarden som veien var bygd for, men øker standarden utover den opprinnelige.

Planforvaltning og arealbruk

Fylkeskommunen skal veilede og bistå kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer og planarbeid. Fylkeskommunen har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører fylkeskommunens virkeområde eller fylkeskommunens egne planer og vedtak. Dette følger av plan- og bygningsloven (pbl) §3-2. Gjeldende regionale planer skal legges til grunn for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Fylkeskommunen ønsker primært å ivareta regionale interesser i planleggingen gjennom samarbeid og tidlig medvirkning i kommunale planprosesser. Fylkeskommunen kan også fremme innsigelse til kommunale planer for å ivareta viktige regionale interesser. Viktige regionale interesser på samferdselsområdet omfatter blant annet oppfølging av føringer for arealbruk og transport i gjeldende regionale planer og interesser knyttet til forvaltning av fylkesveinettet.

Viktige felles prinsipper i gjeldende areal- og transportplaner for de tidligere fylkene Buskerud, Akershus og Østfold er:

- Fremme utvikling av kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusere transportbehovet.
- Legge til rette for miljøvennlige transportløsninger og redusert bilbruk.
- Sikre god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

De viktigste planene for arealbruk og transport i Viken er:

- regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035
- regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- fylkesplan for Østfold– «Østfold mot 2050»
- regional plan for Buskerudbyen

8.1.1 Overordna utredninger og analyse

Gjennom samhandling og samarbeid med offentlige og private aktører, leder eller deltar fylkeskommunen i et bredt spekter av regionale partnerskap, nettverk og samarbeidskonstellasjoner. Eksempler på dette er jernbaneforum, sykkelnettverk og trafikksikkerhetssamarbeid.

I forkant av formell planlegging kan fylkeskommunen gjennomføre forberedende utredninger, for eksempel i form av konseptvalgutredning eller mulighetsstudier.

I store statlige infrastrukturprosjekter, som konseptvalgutredninger og arbeid med byutredninger, har fylkeskommunen en medvirkende rolle. Viken har i tillegg ansvar for å bidra med faglig kompetanse og kunnskap

for å ivareta interesser som særskilt berører fylkesveinettet, også gjennom utredninger i egen regi.

Viken har ansvaret for å levere det faglige grunnlaget for bompengeprosjekter på fylkesvei. Fylkeskommunen bruker det faglige grunnlaget i saker til fylkestinget og Samferdselsdepartementet bruker det (faglige grunnlaget) i regjeringens saksframlegg (bompengeproposisjoner) til Stortinget. Det faglige grunnlaget omfatter bl.a. kostnadsoverslag, trafikkanalyser og finansieringsanalyser. Flere fagmiljøer trekkes inn i arbeidet.

8.1.2 Planlegging

Planlegging omfatter forarbeid og utarbeidelse av planer etter plan- og bygningsloven for investeringstiltak og større utbedringer. Gjennom utredning og planlegging skal konkrete løsninger vurderes og detaljeres, og usikkerheten knyttet til kostnader reduseres som del av prosessen.

Firetrinnsmetodikken er et hjelpemiddel 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:

1. Tenk om:

Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

2. Optimer:

Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

3. Bygging:

Begrensede ombyggings- og utbyggingstiltak

4. Bygg nytt:

Nyinvesteringer og/eller større ombygging som gjennomføres dersom behovet ikke kan dekkes med de tre tidligere stegene

Figur 13. Firetrinnsmetodikken forklart.

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til samordning av statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Fylkeskommunen som veieier utarbeider planforslag, som behandles av kommunen som planmyndighet. En vedtatt detaljreguleringsplan er det juridiske grunnlaget for bruk av arealer til for eksempel veiformål, og er dermed en forutsetning for gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Der veiareal allerede er regulert og det kun er behov for mindre tiltak eller utbedringer, er det ikke krav om ny reguleringsplan.

Planleggingsaktiviteten styres av politiske prioriteringer, blant annet når det gjelder å dempe veksten i personbiltrafikken og legge til rette for prioriterte transportformer som gåing, sykling, nye former for mikromobilitet, kollektivtransport og delingsbaserte transportmidler. Mange hensyn skal ivaretas i planleggingen, blant annet konsekvenser for ulike trafikantgrupper, trafiksikkerhet, universell utforming, miljøkonsekvenser og inngrep. I tillegg kan ny teknologi og nye mobilitetsløsninger stille andre krav til infrastrukturen i framtiden.

8.1.3 Utbygging

Når eksisterende infrastruktur ikke er tilpasset dagens mobilitetsbehov, må vi vurdere muligheten for investeringstiltak. Investering omfatter alt fra grunnverv og byggeplanlegging til selve utbyggingen er ferdigstilt, samt oppfølging av grøntareal i garantiperioden.

I tillegg til egne investeringstiltak, følger fylkeskommunen også opp eksterne utbyggere som gjennomfører tiltak på fylkesvegnettet. Det stilles krav til standard på veganlegget, samt at anlegget følges opp undervegs. Anlegget overtas som en del av fylkeskommunens eiendom og inngår deretter i veinettet som vi har drift- og vedlikeholdsansvar for.

Fylkeskommunen er opptatt av å redusere støy fra veitrafikk. Som veieier skal fylkeskommunen gjennomføre tiltak der støynivået overskrider de lovlige grensene. For eksisterende vei reguleres dette av forurensningsforskriften, mens for ny vei gjelder retningslinje for behandling av støy i arealplaner (T1442) og tilhørende veileder.

Utbyggingsaktiviteten styres i stor grad av hvilke planer som foreligger. For å styre innsatsen i retning av for eksempel tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport, må sammensetningen av planprosjektene gjenspeile dette ønsket. Tiltak som i dag vedtas for utredning og planlegging, vil tidligst være byggeklare om anslagsvis fire år, ofte mer.

Rammen til investeringer omfatter alle investeringstiltak på fylkesveinettet i Viken, herunder også kollektivframkommelighetstiltak og gange- og sykkeltiltak. Investeringsrammen består av både ordinære fylkeskommunale midler, bompenger og belønningsmidler fra staten. Ekstern finansiering er videre mulig gjennom spleiselag og grunneierbidrag.

Fylkeskommunene er, som følge av bompengereformen fra 2015, eiere av regionale bompengeselskap. I Viken fylkeskommune gjelder dette bompengeselskapene Vegfinans AS og Fjellinjen AS. Viken er som følge av dette ansvarlig for eieroppfølgingen av disse selskapene. Garantiansvaret innebærer at Viken stiller som garantist for lån som bompengeselskapet Vegfinans AS tar opp i forbindelse med veiprojekter. Viken er ikke garantist for Fjellinjens låneopptak.

8.1.4 Drift og beredskap

Fylkesveinettet i Viken omfatter et vidt spekter av veier når det gjelder blant annet funksjon, trafikkmengder, standard og omgivelser. Veinettet er også tilpasset ulike trafikantgrupper. Med dette følger et tilsvarende vidt spekter av tiltak for å sikre at veinettet til enhver tid er framkommelig, sikkert og miljøvennlig.

Drift er de løpende oppgavene som sikrer at veiene er farbare og trygge, herunder brøyting og strøing. Drift skal også ivareta miljøkrav, blant annet knyttet til lokal luftkvalitet. I arbeidet med lokal luftkvalitet bidrar fylkeskommunen til drift av målestasjoner for å unngå overskridelser for svevestøv i henhold til forurensningsforskriften, og til støydempingstiltak. Fylkeskommunen arbeider også for å forebygge negative helseeffekter av luftforurensning gjennom god arealplanlegging i tråd med retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (t-1520).

All drift av fylkesvei er konkurranseutsatt. Driftskontraktene er det viktigste verktøyet for å ivareta daglig drift av veinettet. Eksempler på tiltak gjennom driftskontraktene er vinterdrift, lapping av hull i veibanen, grøntvedlikehold, feiing og renhold, rensk/tømming av drencsystemene og mindre vedlikehold av veiutstyr. I tillegg følger daglig inspeksjon og beredskap. Vi skal utarbeide en egen strategi for driftskontraktene i Viken.

Fylkeskommunen skal sikre at fylkesveinettet er robust i avvikssituasjoner, samt redusere sårbarheten for kritiske hendelser. Noen fylkesveier fungerer også som omkjøringsvei for riksvei. Fylkeskommunen har i tillegg lovpålagt ansvar for nødvendig og regionalt tilpasset transportberedskap i fylket.

Hva som skal tillates på og ved veien er viktig for trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Behandling av søknader knyttet til gravetillatelse, reklameskilt langs fylkesvei, arbeidsvarsling og andre tiltak med betydning for trafikksikkerheten, er derfor en viktig del av driften av veinettet.

8.1.5 Planforvaltning og arealbruk

Fylkeskommunen skal veilede og bistå kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer og planarbeid. Fylkeskommunen har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører fylkeskommunens virkeområde eller fylkeskommunens egne planer og vedtak. Dette følger av plan- og bygningsloven (pbl) §3-2. Gjeldende regionale planer skal legges til grunn for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Fylkeskommunen ønsker primært å ivareta regionale interesser i planleggingen gjennom samarbeid og tidlig medvirkning i kommunale planprosesser. Fylkeskommunen kan også fremme innsigelse til kommunale planer for å ivareta viktige regionale interesser. Viktige regionale interesser på samferdselsområdet omfatter blant annet oppfølging av føringer for arealbruk og transport i gjeldende regionale planer og interesser knyttet til forvaltning av fylkesveinettet.

Viktige felles prinsipper i gjeldende areal- og transportplaner for de tidligere fylkene Buskerud, Akershus og Østfold er:

- Fremme utvikling av kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusere transportbehovet.
- Legge til rette for miljøvennlige transportløsninger og redusert bilbruk.
- Sikre god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

De viktigste planene for arealbruk og transport i Viken er:

- regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035
- regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- fylkesplan for Østfold– «Østfold mot 2050»
- regional plan for Buskerudbyen

8.2 Fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport

Fylkeskommunen har ansvar for å tilby lokal kollektivtransport for sine innbyggere gjennom tilskudd til lokal rutetransport. Dette følger av § 22 i yrkestransportlova. Fylkeskommunen har også ansvar for skoleskyss og transporttjenesten for funksjonshemmede.



Figur 15. Viken fylkeskommunes hovedoppgaver som ansvarlig for kollektivtransport.

Drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet

Kollektivtilbud driftes i dag gjennom de tre selskapene Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk og Ruter AS. Selskapene eier 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.

Brakar AS tilrettelegger og tilbyr kollektiv persontransport i tidligere Buskerud, og er heleid av Viken fylkeskommune. Østfold kollektivtrafikk er en fylkeskommunal virksomhet som organiserer kollektivtilbudet i tidligere Østfold.

Ruter AS er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent), og Viken fylkeskommune gir tilskudd til drift og utvikling av tilbudet i tidligere Akershus (omfatter i tillegg Røyken, Hurum og Rømskog, som nå er en del av tidligere Akershus-kommuner). Ruter er i ferd med å utvikle seg fra et tradisjonelt kollektivselskap til et mobilitetsselskap, der innbyggerinvolvering og forståelsen av innbyggernes behov står sentralt og legger grunnlaget for et bredere spekter av mobilitets tjenester og mer individualiserte tjenester. Drivere i denne utviklingen er endrede krav og ønsker fra innbyggerne, en sterk teknologisk utvikling og nye forretningsmodeller, der også en rekke nye aktører trer inn i transportsektoren.

De tre tidligere fylkenes organisering av kollektivtransporten er videreført i påvente av at fylkestinget i Viken beslutter ny organisasjonsform. I 2020 startet fylkeskommunen et arbeid for å vurdere organisering av kollektivtrafikken i Viken samt forvaltning av selve eiendomsporteføljen knyttet til kollektivinfrastrukturen, eksempelvis bussanlegg og terminaler.

Kollektivterminalene i Viken har ulik eie- og driftsstruktur i de tidligere fylkene. Viken kollektivterminaler FKF er et fylkeskommunalt foretak som er heleid av Viken fylkeskommune. Foretaket forvalter, drifter og vedlikeholder fylkeskommunens bussterminaler og innfartsparkeringsplasser i tidligere Akershus. I tidligere Buskerud og Østfold eier fylkeskommunen få kollektivanlegg, og disse forvaltes av kollektivselskapene. Øvrig kollektivinfrastruktur er tilknyttet fylkesvei og driftes og forvaltes som del av veinettet.

Skoleskyss, transportløyver og TT-ordning

Fylkeskommunen har ansvaret for å organisere skoleskyss til grunnskole og videregående skoler. I det daglige følges dette opp av Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk. Elever ved over 400 barne- og ungdomsskoler i Viken har rett på skoleskyss. Kommunen betaler persontakst for alle med rett til gratis skoleskyss. Fylkeskommunen driver 58 videregående skoler med 42.000 elever, hvorav 34.000 elever har skyssrett. I tillegg har fylkeskommunen plikt til å organisere skoleskyss til private skoler.

I områder med et godt utbygd kollektivtilbud og der elevene får et ungdomskort med tilstrekkelig rabatt, kan fylkeskommunen få dispensasjon for hovedregelen om gratis skoleskyss for videregående elever. Til nå har dette omfattet sentrale deler av tidligere Buskerud. Bussruter knyttet til skoleskyss utgjør en stor andel av ruteproduksjonen, og i spredtbygde områder kan dette være det eneste kollektivtilbudet til innbyggerne.

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 er løyvemyndighet, men dereguleringen av drosjemarkedet vil medføre endringer. Fra november 2020 falt både antallsregulering, driveplikt og regulering av sentraler bort. Enerettsordninger kan innføres i områder uten et fungerende marked. Fylkeskommunen er også løyvemyndighet for andre transportløyver: ruteløyve, løyve for transport av funksjonshemmede og selskapsvognløyve.

Fylkeskommunen organiserer transporttjenesten for funksjonshemmede. Formålet med ordningen er at personer som ikke kan benytte ordinært kollektivtilbud, skal ha et transporttilbud til fritidsreiser. Det er ca. 22.000 brukere av ordningen i dag. Forslag til nye retningslinjer har vært på høring for å få felles retningslinjer i Viken fra 2021.

Koordinering av kollektivtilbud og samarbeidsavtale med Jernbanedirektoratet

Etter regionreformen har fylkeskommunene fått et større koordineringsansvar for kollektivtrafikk, jf. Meld. St. 6 (2018 –2019) Oppgaver til nye regioner. Vi bør etablere samarbeidsavtaler mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunen. Det pågår forhandlinger om rute-, pris- og billettsamarbeid (tog-avtale) for å oppnå sømløse reiser mellom tog og buss i Viken.

Fra før har Ruter etablert et billettsamarbeid med Vy for reisende lokalt i Oslo og tidligere Akershus, og for trafikkområdet i Buskerudbyene er det inngått samarbeidsavtale med Vy som sikrer sømløse reiser for ungdomskortbrukere. Bedre koordinering mellom fylkeskommunene og staten på jernbaneområdet vil bidra til at begge parter når målene innenfor kollektivområdet.

Fylkeskommunen har fått ansvaret for en årlig samordning av innspill og ønsker fra kommuner og andre regionale interessenter til Jernbanedirektoratet om togtilbudet i Viken. Fylkeskommunen skal fremme skriftlig forslag om endringer i togtilbud til Jernbanedirektoratet innen 1. juni hvert år.

Knutepunktutvikling

Fylkeskommunen har, sammen med kommunene og statlige instanser, ansvar for god knutepunktutvikling. Dette utøves gjennom fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og høringsinstans for kommuneplaner, som veieier, og som ansvarlig for kollektiv- og persontransport.

Kommunene har hovedansvaret for arealutvikling med fortetting rundt knutepunktet, samt å sørge for drosjeholdeplasser og kommunal parkering. Kommunen har også en viktig rolle som reguleringsmyndighet. Bane

NOR har ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, stasjonsbygninger osv., samt tilrettelegging for parkering av biler og sykler ved togstasjonen. Fylkeskommunene har hovedansvaret for å legge forholdene til rette for god bussbetjening på kollektivknutepunktet. Fylkeskommunen har også ansvaret for ruteinformasjon og markedsføringen av rutetilbudet. Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold på riksveg i forbindelse med kollektivknutepunkt, mens fylkeskommunen har tilsvarende ansvar for fylkesvei. Det er viktig at fylkeskommunen tar en koordineringsrolle for å utvikle knutepunkt som er enkle, sikre og funksjonelle for brukerne.

Innfartsparkering

Innfartsparkering er et viktig ledd i transportsystemet. Den skal kompensere for manglende flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner og holdeplasser skal kunne reise kollektivt. Ansvaret for innfartsparkering i Viken er fordelt på flere aktører, som har et selvstendig ansvar for egne anlegg. Viken fylkeskommunen har ansvaret for innfartsparkering i tilknytning til fylkeskommunal infrastruktur. BaneNor har ansvaret for innfartsparkering ved stasjoner og holdeplasser langs jernbanen, Statens vegvesen har ansvaret for innfartsparkering langs riksveiene, og i Oslo og Bærum har Sporveien ansvaret for innfartsparkering ved holdeplasser langs T-banelinjene. Det er viktig å samordne det langsiktige arbeidet med innfartsparkering mellom etatene.

8.2.1 Drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet

Kollektivtilbud driftes i dag gjennom de tre selskapene Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk og Ruter AS. Selskapene eier 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.

Brakar AS tilrettelegger og tilbyr kollektiv persontransport i tidligere Buskerud, og er heleid av Viken fylkeskommune. Østfold kollektivtrafikk er en fylkeskommunal virksomhet som organiserer kollektivtilbudet i tidligere Østfold.

Ruter AS er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent), og Viken fylkeskommune gir tilskudd til drift og utvikling av tilbudet i tidligere Akershus (omfatter i tillegg Røyken, Hurum og Rømskog, som nå er en del av tidligere Akershus-kommuner.) Ruter er i ferd med å utvikle seg fra et tradisjonelt kollektivselskap til et mobilitetsselskap, der innbyggerinvolvering og forståelsen av innbyggernes behov står sentralt og legger grunnlaget for et bredere spekter av mobilitetstjenester og mer individualiserte tjenester. Drivere i denne utviklingen er endrede krav og ønsker fra innbyggerne, en sterk teknologisk utvikling og nye forretningsmodeller, der også en rekke nye aktører trer inn i transportsektoren.

De tre tidligere fylkenes organisering av kollektivtransporten er videreført i påvente av at fylkestinget i Viken beslutter ny organisasjonsform. I 2020 startet fylkeskommunen et arbeid for å vurdere organisering av kollektivtrafikken i Viken samt forvaltning av selve eiendomsporteføljen knyttet til kollektivinfrastrukturen, eksempelvis bussanlegg og terminaler.

Kollektivterminalene i Viken har ulik eie- og driftsstruktur i de tidligere fylkene. Viken kollektivterminaler FKF er et fylkeskommunalt foretak som er heleid av Viken fylkeskommune. Foretaket forvalter, drifter og vedlikeholder fylkeskommunens bussterminaler og innfartsparkeringsplasser i tidligere Akershus. I tidligere Buskerud og Østfold eier fylkeskommunen få kollektivterminaler, og disse forvaltes av kollektivselskapene. Øvrig kollektivinfrastruktur er tilknyttet fylkesvei og driftes og forvaltes som del av veinettet.

8.2.2 Skoleskyss, transportløyver og TT-ordning

Fylkeskommunen har ansvaret for å organisere skoleskyss til grunnskole og videregående skoler. I det daglige følges dette opp av Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk. Elever ved over 400 barne- og ungdomsskoler i Viken har rett på skoleskyss. Kommunen betaler persontakst for alle med rett til gratis skoleskyss.

Fylkeskommunen driver 58 videregående skoler med 42.000 elever, hvorav 34.000 elever har skyssrett. I tillegg har fylkeskommunen plikt til å organisere skoleskyss til private skoler.

I områder med et godt utbygd kollektivtilbud og der elevene får et ungdomskort med tilstrekkelig rabatt, kan fylkeskommunen få dispensasjon for hovedregelen om gratis skoleskyss for videregående elever. Til nå har dette omfattet sentrale deler av tidligere Buskerud. Bussruter knyttet til skoleskyss utgjør en stor andel av ruteproduksjonen, og i spredtbygde områder kan dette være det eneste kollektivtilbudet til innbyggerne.

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 er løyvemyndighet, men dereguleringen av drosjemarkedet vil medføre endringer. Fra november 2020 falt både antallsregulering, driveplikt og regulering av sentraler bort. Enerettsordninger kan innføres i områder uten et fungerende marked. Fylkeskommunen er også løyvemyndighet for andre transportløyver: ruteløyve, løyve for transport av funksjonshemmede og selskapsvognløyve.

Fylkeskommunen organiserer transporttjenesten for funksjonshemmede. Formålet med ordningen er at personer som ikke kan benytte ordinært kollektivtilbud, skal ha et transporttilbud til fritidsreiser. Det er ca. 22.000 brukere av ordningen i dag. Forslag til nye retningslinjer har vært på høring for å få felles retningslinjer i Viken fra 2021.

8.2.3 Koordinering av kollektivtilbud og samarbeidsavtale med Jernbanedirektoratet

Etter regionreformen har fylkeskommunene fått et større koordineringsansvar for kollektivtrafikk, jamfør Melding til Stortinget 6 (2018 –2019) Oppgaver til nye regioner. Vi bør etablere samarbeidsavtaler mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunen. Det pågår forhandlinger om rute-, pris- og billettsamarbeid (tog-avtale) for å oppnå sømløse reiser mellom tog og buss i Viken.

Fra før har Ruter etablert et billettsamarbeid med Vy for reisende lokalt i Oslo og tidligere Akershus, og for trafikkområdet i Buskerudbyene er det inngått samarbeidsavtale med Vy som sikrer sømløse reiser for ungdomskortbrukere. Bedre koordinering mellom fylkeskommunene og staten på jernbaneområdet vil bidra til at begge parter når målene innenfor kollektivområdet.

Fylkeskommunen har fått ansvaret for en årlig samordning av innspill og ønsker fra kommuner og andre regionale interessenter til Jernbanedirektoratet om togtilbudet i Viken. Fylkeskommunen skal fremme skriftlig forslag om endringer i togtilbud til Jernbanedirektoratet innen 1. juni hvert år.

8.2.4 Knutepunktutvikling

Fylkeskommunen har, sammen med kommunene og statlige instanser, ansvar for god knutepunktutvikling. Dette utøves gjennom fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og høringsinstans for kommuneplaner, som veieier, og som ansvarlig for kollektiv- og persontransport.

Kommunene har hovedansvaret for arealutvikling med fortetting rundt knutepunktet, samt å sørge for drosjeholdeplasser og kommunal parkering. Kommunen har også en viktig rolle som reguleringsmyndighet. Bane

NOR har ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, stasjonsbygninger osv., samt tilrettelegging for parkering av biler og sykler ved togstasjonen. Fylkeskommunene har hovedansvaret for å legge forholdene til rette for god bussbetjening på kollektivknutepunktet. Fylkeskommunen har også ansvaret for ruteinformasjon og markedsføringen av rutetilbudet. Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold på riksveg i forbindelse med kollektivknutepunkt, mens fylkeskommunen har tilsvarende ansvar for fylkesvei. Det er viktig at fylkeskommunen tar en koordineringsrolle for å utvikle knutepunkt som er enkle, sikre og funksjonelle for brukerne.

8.2.5 Innfartsparkering

Innfartsparkering er et viktig ledd i transportsystemet. Den skal kompensere for manglende flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner og holdeplasser skal kunne reise kollektivt.

Ansvaret for innfartsparkering i Viken er fordelt på flere aktører, som har et selvstendig ansvar for egne anlegg.

- Viken fylkeskommunen har ansvaret for innfartsparkering i tilknytning til fylkeskommunal infrastruktur.
- BaneNor har ansvaret for innfartsparkering ved stasjoner og holdeplasser langs jernbanen.
- Statens vegvesen har ansvaret for innfartsparkering langs riksveiene.
- I Oslo og Bærum har Sporveien ansvaret for innfartsparkering ved holdeplasser langs T-banelinjene.

Det er viktig å samordne det langsiktige arbeidet med innfartsparkering mellom etatene.

8.3 Samarbeid, kunnskap og omstilling på mobilitetsområdet

Gjennom samarbeid, fagkompetanse, kunnskapsbygging og omstilling bidrar fylkeskommunen til bærekraftig mobilitet.

Bypakker og byvekstavtaler i Viken

Oslo og Akershus, Nedre Glomma og Buskerudbyen inngår blant de ni største byområdene som staten har åpnet for å inngå byvekstavtaler med.

Oslopakke 3 og bymiljøavtalen for Oslo og Akershus

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Viken fylkeskommune, Oslo kommune og staten, og ble etablert i 2008. Hele tidligere Akershus fylkeskommune, sammen med Oslo, utgjør Oslopakke 3-området. Tidligere Røyken og Hurum kommuner, som nå er slått sammen med Asker, samt Rømskog kommune, nå slått sammen med Aurskog-Høland, er foreløpig ikke del av området.

Hovedstadsområdet tiltrekker seg et betydelig antall reisende i tillegg til en omfattende internttrafikk. Oslopakke 3-området er variert, og består av både spredtbygde områder og tettsteder, i tillegg til de seks byene Lillestrøm, Sandvika, Asker, Ski, Ås og Jessheim. Oslopakke 3 er en overordnet plan for utvikling av transportsystemet i regionen gjennom utbygging og finansiering av kollektivtransporttilbudet og veiprosjekter, og gjennom regulering av persontransporten med bil. Hovedmålet er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus, begrense personbiltrafikken og redusere klimagassutslippene fra

transportsektoren. På tross av 20 prosent befolkningsvekst siden Oslopakke 3 ble etablert i 2007, er målet om nullvekst i personbiltrafikken nådd for Oslo og Akershus samlet. Det er stor innpendling til området og mellom kommuner i Oslopakke 3-området, men Oslo er eneste kommune med større innpendling enn utpendling.

Gjeldende avtale om Oslopakke 3 fra 2016 har en ramme på 120 milliarder 2016-kroner for årene 2017-2036. Finansieringen er forutsatt basert på bompenger (73 milliarder 2016-kroner) og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Viken fylkeskommune. I tillegg kommer statlige jernbaneinvesteringer. I Viken er nesten to tredjedeler av bompengebrauken i perioden 2008 – 2024 knyttet til finansiering av kollektivtiltak. I Oslo er denne andelen nesten 80 %.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune inngikk i 2017 en bymiljøavtale med staten. Gjennom denne forplikter staten seg til å finansiere 50 prosent av Fornebu-banen. Gjennom bymiljøavtalen bidrar staten også med belønningsmidler og midler til kollektiv-, gange- og sykkeltiltak på riksveiene i området. Samme år inngikk partene også en byutviklingsavtale om oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. I 2019 er det framforhandlet en byvekstavtale som skal erstatte både bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen, men denne er foreløpig ikke godkjent av regjeringen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vedtok i juni 2019 handlingsprogram for Oslopakke 3 2020-2023, basert på regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 rulleres hvert år.

Buskerudbyen

Partnerskapet for areal- og transportsamarbeid i Buskerudbyen startet i 2010. Byområdet består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. I tillegg til kommunene, deltar Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, med Statsforvalteren for Oslo og Viken som observatør.

De to største tettstedene er Drammen, med sammenhengende bebyggelse fra Lier til Hokksund, og Kongsberg. Flere viktige riksveier knyttes sammen i Buskerudbyområdet, herunder E18, E134, rv.35 og rv.282 til Drammen stamnetthavn. Byområdet betjenes både av lokaltog, InterCity-tog og langdistansetog på Sørlandsbanen og Bergensbanen. Hovedmål er at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Det innebærer utvikling av attraktive by- og tettstedsområder og et klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem.

Buskerudbyen har to finansieringskilder: samarbeidsmidler som partene bidrar med, og belønningsmidler fra staten. Området har mottatt om lag en milliard kroner i belønningsmidler i perioden 2010-2021. Utover dette må tiltak dekkes gjennom ordinære budsjetter. Det er gjennomført byutredning trinn 1 og 2. Det er tatt et lokalpolitisk initiativ for å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale, og det foreligger en lokalpolitisk føring om at det skal forhandles om byvekstavtale uten bompenger.

Til grunn for partenes innsats ligger regional areal- og transportplan for Buskerudbyen med handlingsprogram, som rulleres årlig. Periodevise handlingsplaner for belønningsmidler vedtas basert på avtale med staten.

Nedre Glomma

Bypakkesamarbeidet omfatter kommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Sentrumsområdene i de to byene er i ferd med å vokse sammen, og i tillegg består kommunene av flere tettsteder og spredt bebyggelse. E6 som hovedforbindelse mellom Oslo og Göteborg, går gjennom byområdet, samt rv. 22, som knytter Borg havn til E6,

E18 og Romerike. Østfoldbanens vestre linje har stasjoner i begge sentrumsområdene. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har inngått et samarbeid for å skape bedre bymiljø, færre køer, bedre klima og mer miljøvennlig transport. Samarbeidet startet etter at konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for byområdet forelå i 2011. Målet er nullvekst i personbiltrafikken.

Bypakke Nedre Glomma fase 1 har en ramme på 1,2 mrd kr, herav 550 mil. kr i bompenger hvor innkrevingen startet i november 2019. Det arbeides med en videreføring av bypakka med en foreløpig ramme på 12,280 mill. kr, herav 10,360 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer belønningsmidler fra staten, som til nå har beløpt seg til 331 millioner, samt egeninnsats fra partene. Byutredning trinn 1 og 2 er gjennomført. Det forventes forhandlinger om en byvekstavtale, men som følge av nye statlige føringer med blant annet krav til lokale egenandeler, er det usikkert om (både) bypakka og en eventuell byvekstavtale blir videreført.

Prosjektportefølje for bypakka fase 1, samt avtaler med staten om belønningsmidler og de ulike partenes handlingsprogrammer ligger til grunn for prioriteringene.

Øvrige mobilitetssamarbeid i Viken

Miljøløftet Moss

Kommunen, fylkeskommunen og vei- og jernbanemyndighetene inngikk en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mossregionen i 2014. Fra 2019 er samarbeidet videreført i Miljøløftet Moss. Nullvekst i byintern personbiltrafikk er det operasjonelle målet.

Prosjekt med bygging av dobbeltsporet jernbane og ny Moss stasjon er igangsatt, med antatt ferdigstillelse i 2025. Ferjetrafikken fra Norges mest trafikkerte ferjesamband, Moss-Horten, har betydning for lokal framkommelighet, og ny rv. 19 mellom ferjekai og E6 er under planlegging, med antatt byggestart mot slutten av NTP-perioden 2018-2029. Statens vegvesen utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for hovedvegssystemet som ble ferdigstilt i 2012, der Vegvesenet anbefalte en helhetlig bypakke, men arbeidet med en bypakke har foreløpig stanset opp. Det er gjennomført en forenklet byutredning om arealpolitikk som virkemiddel.

Jernbaneforum

På Østlandet finnes det til sammen fem jernbanefora som har jernbanestrekninger innenfor Vikens interesseområde. Disse foraene er primært politiske påvirkningsarenaer tradisjonelt knyttet opp mot å øve påtrykk for utbyggingen av respektive lokale og regionale banestrekninger. De forskjellige jernbaneforaene har hatt ulik betydning og påvirkningsønsker, avhengig av hvilket stadium i infrastrukturutviklingen strekningen har hatt. Fylkeskommunen blir representert politisk i samtlige fem fora, i tillegg til administrativ representasjon.

De fem jernbaneforaene som ligger i interesseområdet til Viken er:

- Forum Nye Bergensbanen
- Jernbaneforum Øst
- Jernbaneforum Kongsvingerbanen
- Jernbaneforum Hovedbanen/Gardermobanen
- Stor Oslo Nord (Rv. 4 og Gjøvikbanen)

Øvrige samarbeid/nettverk

Det er etablert flere samarbeid/nettverk i Viken for å utveksle erfaringer, øke kompetansen, samarbeide på tvers, gi råd og veiledning. De ulike samarbeidsforaene skal være møteplasser for drøftinger og diskusjon av faglige problemstillinger. Noen av møteplassene er rent fylkeskommunale, mens andre inkluderer kommuner, veieiere, fagmiljøer, forskning og andre aktuelle aktører og funksjoner.

Viken er et grensefylke, og forbindelseslinjene mot Sverige er viktige både for innbyggere og næringslivet. Mobilitetsprosjekter har stor oppmerksomhet internasjonalt, både blant offentlige og private aktører. Viken fylkeskommune deltar derfor aktivt i internasjonalt samarbeid, blant annet gjennom Interregprogrammet og andre EU-programmer.

En synliggjøring av de de meste kjente samarbeidene på mobilitetsområde finnes i [vedlegg 2](#).

Universell utforming og mobilitet for alle

Med universell utforming menes å utforme produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing eller spesiell utforming. Et universelt utformet transportsystem er grunnleggende for at alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid. Målet om mobilitet for alle innebærer ikke bare å tilfredsstille krav til universell utforming, men å arbeide bredt med driftsopplegg, informasjon, holdninger og tjenester for å bygge ned alle typer mobilitetsbarrierer.

Rettigheter og forpliktelser knyttet til universell utforming er i stor grad lovfestet, blant annet gjennom likestillings- og diskrimineringsloven og plan- og bygningsloven. Prinsippene for universell utforming er også innarbeidet i veinormalene, for å ivareta utforming av vei- og gatesystemet slik at det kan brukes av alle i så stor grad som mulig. Universell utforming skal derfor være en integrert del av fylkeskommunens ansvar innen samferdsel, fra planlegging og bygging til drift og vedlikehold. Drift og vedlikehold inkluderer blant annet god vinterdrift, frie gangveier, fungerende heiser og vedlikehold av ledelinjer. I kollektivtransporten er det krav om universell utforming av transportmidlene, men også utforming av informasjon og digitale løsninger, for eksempel for ruteopplysning og billettkjøp.

Universell utforming av hele reisekjeden er et sentralt prinsipp. En reisekjede består av flere ledd, som vei til holdeplass, informasjon, stasjon/holdeplass, billettering og transportmiddel. Flere aktører er ansvarlige for disse ulike elementene, både fylkeskommune, kommune, Statens vegvesen og kollektivselskaper spiller en viktig rolle.

For mange vil universell utforming av gangforbindelser, kollektivknutepunkt, holdeplasser, busser, t-bane, ferger og tog være tilstrekkelig til at det gir ønsket mobilitet. For andre er ikke dette tilstrekkelig. De kan ha behov for opplæring i hvordan de skal bruke mobilitetsløsningene, og noen kan ha behov for ledsaging. Noen vil uansett ha behov for tilrettelagt transport med transporttjenesten for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det er derfor viktig at fylkeskommunen videreutvikler et differensiert transporttilbud som gir mobilitet til alle.

Trafikksikkerhet

Gjennom vegtrafikkloven § 40a er fylkeskommunen gitt et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunen skal være en tilrettelegger og koordinator for et samstemt trafikksikkerhetsarbeid mellom de ulike offentlige og private aktørene, og skal være med å styrke samarbeidet på tvers av fagområdet. Som regional aktør skal fylkeskommunen fungere som et bindeledd mellom det nasjonale og lokale nivået, for eksempel ved å spille inn utfordringer og forslag til løsninger.

Viken fylkeskommune samarbeider med Statens vegvesen, kommuneregionene, Trygg Trafikk og politiet om en ny samhandlingsmodell for trafikksikkerhetsarbeidet i Viken. Fylkeskommunen sitter ikke alene med alle virkemidlene som skal til for å redusere tallet på trafikkulykker, og det er derfor behov for å koordinere og samordne ulike tiltak som sammen gir et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetstiltak skal være kunnskapsbaserte og målrettede. Fylkeskommunen skal følge ulykkessituasjonen tett og være en ressurs innen ulykkesanalyser. Fylkeskommunen skal bidra til økt kunnskap og kompetanse innen trafikksikkerhetsarbeidet, særlig overfor kommunene. Samtidig må fylkeskommunen ivareta trafikksikkerhet i sitt eget arbeid som veiforvalter, både innen planlegging, prosjektering, utbygging, drift og vedlikehold.

Ved siden av det lovpålagte trafikksikkerhetsansvaret, har fylkeskommunen andre roller og ansvar som også har betydning for trafikksikkerheten i fylket. Eksempler er som skoleeier, arbeidsgiver, innkjøper og ansvarlig for det regionale folkehelsearbeidet. Dette gir muligheter for å påvirke holdninger og stille krav til atferd.

Påvirkningsarbeid

Som regional utviklingsaktør kan Viken påvirke lokal samfunnsutvikling i kommunene ved å samordne både faglig og økonomisk støtte og være en kompetanserådgiver og støttespiller. Viken kan inspirere og være en aktiv pådriver for å endre befolkningens valg av reisemiddel og reisemønster, samt å forebygge trafikkulykker mm. Holdningsskapende arbeid, nettverksbygging og ulike kampanjer er eksempler på tiltak som kan bidra til økt bevissthet rundt blant annet bærekraftig mobilitet, trafikksikkerhet og mobilitet for alle.

De tre tidligere fylkeskommunene har deltatt i kampanjer og aktiviteter for å påvirke folks reisevaner, særlig med tanke på økt sykkelbruk. Dette har blant annet skjedd gjennom sykkelbysamarbeid og bypakker. I Nedre Glomma gjennomførte partene i bypakka, sammen med næringslivet, et pilotprosjekt i 2019 med HjemJobbHjem, et konsept for å endre reisevaner blant ansatte i byområdet. Det samme konseptet har startet opp i Moss, etter en bevilgning fra fylkeskommunen i 2019. I tillegg foregår mange kampanjer og mye informasjonsarbeid i regi av selskapene Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk.

De tre fylkeskommunene har hatt ulike tilskuddsordninger. Da sams vegadministrasjon opphørte fra januar 2020, fikk fylkeskommunen tilført midlene fra staten som tidligere ble benyttet som en tilskuddsordning til kommunene for realisering av sykkelprosjekter. Tilskuddsmidler kan utløse aktivitet, bidra til at prosjekter blir realisert og skape oppmerksomhet om mobilitetstemaer som er viktige for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen som kunnskapsbygger

Viken fylkeskommune skal til enhver tid ha den nødvendige kunnskapen beslutningstakerne og administrasjonen trenger for å ta kunnskapsbaserte valg innen mobilitet og infrastruktur. Eksempler er kunnskap om miljøtilstand, hvilken effekt driftstiltak har på miljø og trafikk, trafikksikkerhetskonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer og utvikling i befolkningens og næringslivets mobilitetsbehov.

Kunnskapen vedlikeholdes og utvikles blant annet gjennom piloter og bruk av analyser og evalueringer av konkrete tiltak og samferdselsinvesteringer i Viken. Dette er en kunnskapsutvikling som Viken selv ivaretar. Viken er også en aktiv FOU-aktør i Regionalt forskningsfond, og deltar i større nasjonale og internasjonale prosjekter i regi av Norges forskningsråd og/eller andre FOU-aktører. Fylkeskommunen deltar når Viken er caseområde eller når temaer er spesielt viktige for Viken og overføringsverdien til Viken er stor.

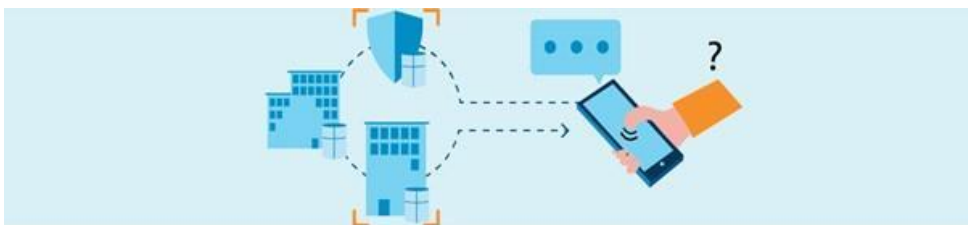
I tillegg bidrar fylkeskommunen til oppbygging av spesifikk kunnskap om Viken, blant annet kunnskap om den faktiske mobiliteten i ulike områder og for ulike befolkningsgrupper. Dette skjer gjennom reisevane- og trafikundersøkelser, datainnsamling og gjennomføring av analyser. Fylkeskommunen er derfor med på å finansiere tilleggsutvalg for utvalgte områder i den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og deltar i analyser av resultatene.

Viken fylkeskommune skal utvikle mobilitetsløsninger gjennom testing og læring sammen med innbyggerne. Piloter og utviklingsprosjekter er en viktig del av fylkeskommunens kunnskapsbygging. Brakar og Ruter har i dag flere pågående piloter knyttet til mobilitet og teknologi, blant annet selvkjørende busser.

Digitalisering og innovasjon

Digitalisering og nye teknologiske løsninger og innovasjon, både innen produktutvikling, brukermedvirkning og forretningsmodeller, er i ferd med å endre mobiliteten i samfunnet. Tilgangen til bredbånd er svært viktig for den digitale mobiliteten, og skaper ulike muligheter og begrensninger rundt omkring 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 markedet. 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

Viken fylkeskommune vil være en aktiv deltager i å utvikle framtidens mobilitet gjennom å tilrettelegge for innovasjon og nyskaping i det offentlige og i samarbeid med kommersielle aktører, i tillegg til innsatsen med bredbåndsutbygging. Dette kan blant annet skje gjennom utvikling av egne arbeidsmåter, deltagelse i andres prosjekter, gjennomføre pilotprosjekter (piloting) og krav i kontrakter og anbud.



Figur 16. Digitalisering er å benytte digital teknologi til å endre tjenester, prosesser og arbeidsformer. Kilde: Meld. St. 30 (2019–2020).

Fylkeskommunen må gjøre strategiske valg om å være innovasjonsleder kontra å være innovasjonsfølger. Sikker og pålitelig drift kan gjøre det nødvendig å velge velprøvde produkter. Samtidig kan fylkeskommunen på noen få områder velge å være i forkant og stimulere til nye innovative offentlige anskaffelser.

I Viken pågår forskning, utvikling og innovasjon med betydning for mobilitet gjennom næringsklynger, inkubatorer, næringshager og samarbeidsprosjekter i næringslivet. Av særlig betydning er SAMS Norway (The Norwegian business cluster for autonomous mobility and transport systems), Smart Innovation, Hydrogenklyngen, Solenergiklyngen og Kongsbergklyngen. Fylkeskommunen samarbeider med og støtter opp

om arbeidet i disse miljøene for å utvikle nye løsninger og kunne ta dem i bruk. Fylkeskommunen som innovasjonsaktør bygger på 5-faktormodellen, med samspill mellom forsknings- og utdanningsinstitusjoner, næringsliv, entreprenører, kapital og det offentlige, for å fremme innovasjon og nyskaping innen mobilitet.

8.3.1 Bypakker og byvekstavtaler

Bypakker og byvekstavtaler i Viken

Oslo og Akershus, Nedre Glomma og Buskerudbyen inngår blant de ni største byområdene som staten har åpnet for å inngå byvekstavtaler med.

Oslopakke 3 og bymiljøavtalen for Oslo og Akershus

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Viken fylkeskommune, Oslo kommune og staten, og ble etablert i 2008. Hele tidligere Akershus fylkeskommune, sammen med Oslo, utgjør Oslopakke 3-området. Tidligere Røyken og Hurum kommuner, som nå er slått sammen med Asker, samt Rømskog kommune, nå slått sammen med Aurskog-Høland, er foreløpig ikke del av området.

Hovedstadsområdet tiltrekker seg et betydelig antall reisende i tillegg til en omfattende internttrafikk. Oslopakke 3-området er variert, og består av både spredtbygde områder og tettsteder, i tillegg til de seks byene Lillestrøm, Sandvika, Asker, Ski, Ås og Jessheim. Oslopakke 3 er en overordnet plan for utvikling av transportsystemet i regionen gjennom utbygging og finansiering av kollektivtransporttilbudet og veiprosjekter, og gjennom regulering av persontransporten med bil. Hovedmålet er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus, begrense personbiltrafikken og redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. På tross av 20 prosent befolkningsvekst siden Oslopakke 3 ble etablert i 2007, er målet om nullvekst i personbiltrafikken nådd for Oslo og Akershus samlet. Det er stor innpendling til området og mellom kommuner i Oslopakke 3-området, men Oslo er eneste kommune med større innpendling enn utpendling.

Gjeldende avtale om Oslopakke 3 fra 2016 har en ramme på 120 milliarder 2016-kroner for årene 2017-2036. Finansieringen er forutsatt basert på bompenger (73 milliarder 2016-kroner) og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Viken fylkeskommune. I tillegg kommer statlige jernbaneinvesteringer. I Viken er nesten to tredjedeler av bompengebruken i perioden 2008 – 2024 knyttet til finansiering av kollektivtiltak. I Oslo er denne andelen nesten 80 %.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune inngikk i 2017 en bymiljøavtale med staten. Gjennom denne forplikter staten seg til å finansiere 50 prosent av Fornebu-banen. Gjennom bymiljøavtalen bidrar staten også med belønningsmidler og midler til kollektiv-, gange- og sykkeltiltak på riksveiene i området. Samme år inngikk partene også en byutviklingsavtale om oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. I 2019 er det framforhandlet en byvekstavtale som skal erstatte både bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen, men denne er foreløpig ikke godkjent av regjeringen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vedtok i juni 2019 handlingsprogram for Oslopakke 3 2020-2023, basert på regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 rulleres hvert år.

Buskerudbyen

Partnerskapet for areal- og transportsamarbeid i Buskerudbyen startet i 2010. Byområdet består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. I tillegg til kommunene, deltar Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, med Statsforvalteren for Oslo og Viken som observatør.

De to største tettstedene er Drammen, med sammenhengende bebyggelse fra Lier til Hokksund, og Kongsberg. Flere viktige riksveier knyttes sammen i Buskerudbyområdet, herunder E18, E134, rv.35 og rv.282 til Drammen stamnetthavn. Byområdet betjenes både av lokaltog, InterCity-tog og langdistansetog på Sørlandsbanen og Bergensbanen. Hovedmål er at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Det innebærer utvikling av attraktive by- og tettstedsområder og et klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem.

Buskerudbyen har to finansieringskilder: samarbeidsmidler som partene bidrar med, og belønningsmidler fra staten. Området har mottatt om lag en milliard kroner i belønningsmidler i perioden 2010-2021. Utover dette må tiltak dekkes gjennom ordinære budsjetter. Det er gjennomført byutredning trinn 1 og 2. Det er tatt et lokalpolitisk initiativ for å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale, og det foreligger en lokalpolitisk føring om at det skal forhandles om byvekstavtale uten bompenger.

Til grunn for partenes innsats ligger regional areal- og transportplan for Buskerudbyen med handlingsprogram, som rulleres årlig. Periodevise handlingsplaner for belønningsmidler vedtas basert på avtale med staten.

Nedre Glomma

Bypakkesamarbeidet omfatter kommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Sentrumsområdene i de to byene er i ferd med å vokse sammen, og i tillegg består kommunene av flere tettsteder og spredt bebyggelse. E6 som hovedforbindelse mellom Oslo og Göteborg, går gjennom byområdet, samt rv. 22, som knytter Borg havn til E6, E18 og Romerike. Østfoldbanens vestre linje har stasjoner i begge sentrumsområdene. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har inngått et samarbeid for å skape bedre bymiljø, færre køer, bedre klima og mer miljøvennlig transport. Samarbeidet startet etter at konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for byområdet forelå i 2011. Målet er nullvekst i personbiltrafikken.

Bypakke Nedre Glomma fase 1 har en ramme på 1,2 milliarder kroner, herav 550 millioner kroner i bompenger hvor innkrevingen startet i november 2019. Det arbeides med en videreføring av bypakka med en foreløpig ramme på 12,280 millioner kroner, herav 10,360 millioner kroner i bompenger. I tillegg kommer belønningsmidler fra staten, som til nå har beløpt seg til 331 millioner, samt egeninnsats fra partene. Byutredning trinn 1 og 2 er gjennomført. Det forventes forhandlinger om en byvekstavtale, men som følge av nye statlige føringer med blant annet krav til lokale egenandeler, er det usikkert om (både) bypakka og en eventuell byvekstavtale blir videreført.

Prosjektportefølje for bypakka fase 1, samt avtaler med staten om belønningsmidler og de ulike partenes handlingsprogrammer ligger til grunn for prioriteringene.

8.3.2 Øvrig mobilitetssamarbeid i Viken

Miljøløftet Moss

Kommunen, fylkeskommunen og vei- og jernbanemyndighetene inngikk en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mossregionen i 2014. Fra 2019 er samarbeidet videreført i Miljøløftet Moss. Nullvekst i

byintern personbiltrafikk er det operasjonelle målet.

Prosjekt med bygging av dobbeltsporet jernbane og ny Moss stasjon er igangsatt, med antatt ferdigstillelse i 2025. Ferjetrafikken fra Norges mest trafikkerte ferjesamband, Moss-Horten, har betydning for lokal framkommelighet, og ny rv. 19 mellom ferjekai og E6 er under planlegging, med antatt byggestart mot slutten av NTP-perioden 2018-2029. Statens vegvesen utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for hovedvegssystemet som ble ferdigstilt i 2012, der Vegvesenet anbefalte en helhetlig bypakke, men arbeidet med en bypakke har foreløpig stanset opp. Det er gjennomført en forenklet byutredning om arealpolitikk som virkemiddel.

Jernbaneforum

På Østlandet finnes det til sammen fem jernbanefora som har jernbanestrekninger innenfor Vikens interesseområde. Disse foraene er primært politiske påvirkningsarenaer tradisjonelt knyttet opp mot å øve påtrykk for utbyggingen av respektive lokale og regionale banestrekninger. De forskjellige jernbaneforaene har hatt ulik betydning og påvirkningsønsker, avhengig av hvilket stadium i infrastrukturutviklingen strekningen har hatt. Fylkeskommunen blir representert politisk i samtlige fem fora, i tillegg til administrativ representasjon.

De fem jernbaneforaene som ligger i interesseområdet til Viken er:

- Forum Nye Bergensbanen
- Jernbaneforum Øst
- Jernbaneforum Kongsvingerbanen
- Jernbaneforum Hovedbanen/Gardermobanen
- Stor Oslo Nord (Rv. 4 og Gjøvikbanen)

Øvrige samarbeid/nettverk

Det er etablert flere samarbeid/nettverk i Viken for å utveksle erfaringer, øke kompetansen, samarbeide på tvers, gi råd og veiledning. De ulike samarbeidsforaene skal være møteplasser for drøftinger og diskusjon av faglige problemstillinger. Noen av møteplassene er rent fylkeskommunale, mens andre inkluderer kommuner, veieiere, fagmiljøer, forskning og andre aktuelle aktører og funksjoner.

Viken er et grensefylke, og forbindelseslinjene mot Sverige er viktige både for innbyggere og næringslivet. Mobilitetsprosjekter har stor oppmerksomhet internasjonalt, både blant offentlige og private aktører. Viken fylkeskommune deltar derfor aktivt i internasjonalt samarbeid, blant annet gjennom Interregprogrammet og andre EU-programmer.

En synliggjøring av de de meste kjente samarbeidene på mobilitetsområde finnes i Vedlegg 2.

8.3.3 Universell utforming og mobilitet for alle

Med universell utforming menes å utforme produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing eller spesiell utforming. Et universelt utformet transportsystem er grunnleggende for at alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid. Målet om mobilitet for alle innebærer ikke bare å tilfredsstille krav til universell utforming, men å arbeide bredt med driftsopplegg, informasjon, holdninger og tjenester for å bygge ned alle typer mobilitetsbarrierer.

Rettigheter og forpliktelser knyttet til universell utforming er i stor grad lovfestet, blant annet gjennom likestillings- og diskrimineringsloven og plan- og bygningsloven. Prinsippene for universell utforming er også innarbeidet i veinormalene, for å ivareta utforming av vei- og gatesystemet slik at det kan brukes av alle i så stor grad som mulig. Universell utforming skal derfor være en integrert del av fylkeskommunens ansvar innen samferdsel, fra planlegging og bygging til drift og vedlikehold. Drift og vedlikehold inkluderer blant annet god vinterdrift, frie gangveier, fungerende heiser og vedlikehold av ledelinjer. I kollektivtransporten er det krav om universell utforming av transportmidlene, men også utforming av informasjon og digitale løsninger, for eksempel for ruteopplysning og billettkjøp.

Universell utforming av hele reisekjeden er et sentralt prinsipp. En reisekjede består av flere ledd, som vei til holdeplass, informasjon, stasjon/holdeplass, billettering og transportmiddel. Flere aktører er ansvarlige for disse ulike elementene, både fylkeskommune, kommune, Statens vegvesen og kollektivselskaper spiller en viktig rolle.

For mange vil universell utforming av gangforbindelser, kollektivknutepunkt, holdeplasser, busser, t-bane, ferger og tog være tilstrekkelig til at det gir ønsket mobilitet. For andre er ikke dette tilstrekkelig. De kan ha behov for opplæring i hvordan de skal bruke mobilitetsløsningene, og noen kan ha behov for ledsaging. Noen vil uansett ha behov for tilrettelagt transport med transporttjenesten for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det er derfor viktig at fylkeskommunen videreutvikler et differensiert transporttilbud som gir mobilitet til alle.

8.3.4 Trafikksikkerhet

Gjennom vegtrafikkloven § 40a er fylkeskommunen gitt et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunen skal være en tilrettelegger og koordinator for et samstemt trafikksikkerhetsarbeid mellom de ulike offentlige og private aktørene, og skal være med å styrke samarbeidet på tvers av fagområdet. Som regional aktør skal fylkeskommunen fungere som et bindeledd mellom det nasjonale og lokale nivået, for eksempel ved å spille inn utfordringer og forslag til løsninger.

Viken fylkeskommune samarbeider med Statens vegvesen, kommuneregionene, Trygg Trafikk og politiet om en ny samhandlingsmodell for trafikksikkerhetsarbeidet i Viken. Fylkeskommunen sitter ikke alene med alle virkemidlene som skal til for å redusere tallet på trafikkulykker, og det er derfor behov for å koordinere og samordne ulike tiltak som sammen gir et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetstiltak skal være kunnskapsbaserte og målrettede. Fylkeskommunen skal følge ulykkessituasjonen tett og være en ressurs innen ulykkesanalyser. Fylkeskommunen skal bidra til økt kunnskap og kompetanse innen trafikksikkerhetsarbeidet, særlig overfor kommunene. Samtidig må fylkeskommunen ivareta trafikksikkerhet i sitt eget arbeid som veiforvalter, både innen planlegging, prosjektering, utbygging, drift og vedlikehold.

Ved siden av det lovpålagte trafikksikkerhetsansvaret, har fylkeskommunen andre roller og ansvar som også har betydning for trafikksikkerheten i fylket. Eksempler er som skoleeier, arbeidsgiver, innkjøper og ansvarlig for det regionale folkehelsearbeidet. Dette gir muligheter for å påvirke holdninger og stille krav til atferd.

8.3.5 Påvirkning

Som regional utviklingsaktør kan Viken påvirke lokal samfunnsutvikling i kommunene ved å samordne både faglig og økonomisk støtte og være en kompetanserådgiver og støttespiller. Viken kan inspirere og være en aktiv pådriver for å endre befolkningens valg av reisemiddel og reisemønster, samt å forebygge trafikkulykker mm.

Holdningsskapende arbeid, nettverksbygging og ulike kampanjer er eksempler på tiltak som kan bidra til økt bevissthet rundt blant annet bærekraftig mobilitet, trafikksikkerhet og mobilitet for alle.

De tre tidligere fylkeskommunene har deltatt i kampanjer og aktiviteter for å påvirke folks reisevaner, særlig med tanke på økt sykkelbruk. Dette har blant annet skjedd gjennom sykkelbysamarbeid og bypakker. I Nedre Glomma gjennomførte partene i bypakka, sammen med næringslivet, et pilotprosjekt i 2019 med HjemJobbHjem, et konsept for å endre reisevaner blant ansatte i byområdet. Det samme konseptet har startet opp i Moss, etter en bevilgning fra fylkeskommunen i 2019. I tillegg foregår mange kampanjer og mye informasjonsarbeid i regi av selskapene Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk.

De tre fylkeskommunene har hatt ulike tilskuddsordninger. Da sams vegadministrasjon opphørte fra januar 2020, fikk fylkeskommunen tilført midlene fra staten som tidligere ble benyttet som en tilskuddsordning til kommunene for realisering av sykkelprosjekter. Tilskuddsmidler kan utløse aktivitet, bidra til at prosjekter blir realisert og skape oppmerksomhet om mobilitetstemaer som er viktige for fylkeskommunen.

8.3.6 Fylkeskommunen som kunnskapsbygger

Viken fylkeskommune skal til enhver tid ha den nødvendige kunnskapen beslutningstakerne og administrasjonen trenger for å ta kunnskapsbaserte valg innen mobilitet og infrastruktur. Eksempler er kunnskap om miljøtilstand, hvilken effekt driftstiltak har på miljø og trafikk, trafikksikkerhetskonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer og utvikling i befolkningens og næringslivets mobilitetsbehov.

Kunnskapen vedlikeholdes og utvikles blant annet gjennom piloter og bruk av analyser og evalueringer av konkrete tiltak og samferdselsinvesteringer i Viken. Dette er en kunnskapsutvikling som Viken selv ivaretar. Viken er også en aktiv FOU-aktør i Regionalt forskningsfond, og deltar i større nasjonale og internasjonale prosjekter i regi av Norges forskningsråd og/eller andre FOU-aktører. Fylkeskommunen deltar når Viken er caseområde eller når temaer er spesielt viktige for Viken og overføringsverdien til Viken er stor.

I tillegg bidrar fylkeskommunen til oppbygging av spesifikk kunnskap om Viken, blant annet kunnskap om den faktiske mobiliteten i ulike områder og for ulike befolkningsgrupper. Dette skjer gjennom reisevane- og trafikkundersøkelser, datainnsamling og gjennomføring av analyser. Fylkeskommunen er derfor med på å finansiere tilleggsutvalg for utvalgte områder i den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og deltar i analyser av resultatene.

Viken fylkeskommune skal utvikle mobilitetsløsninger gjennom testing og læring sammen med innbyggerne. Piloter og utviklingsprosjekter er en viktig del av fylkeskommunens kunnskapsbygging. Brakar og Ruter har i dag flere pågående piloter knyttet til mobilitet og teknologi, blant annet selvkjørende busser.

9 Vedlegg 2

En synliggjøring av de mest kjente samarbeidene på mobilitetsområdet finnes her.

Vedlegg 2. De mest kjente samarbeidene på mobilitetsområdet

Tittel	Rådsområde	Beskrivelse
Sykkelnettverk	Infrastruktur	Oppstart sommeren 2020, og sykkelbyer og bygder som hadde sykkelbyavtale er invitert til å delta. Vi skal vurdere å videreutvikle dette nettverket til å omfatte andre transportformer
String samarbeid	Infrastruktur	EU-samarbeid om prioriterte korridorer
Østlandssamarbeidet	Infrastruktur	Viken er representert i administrativ samferdselsgruppe og faggruppe NTP
Jernbaneforum	Infrastruktur	Viken er representert i arbeid med nye Bergensbanen, Øst, Kongsvingerbanen og Hovedbanen/Gardermoen
Stor Oslo Nord	Infrastruktur	Rv.4 og Gjøvikbanen
Miljøløftet Moss	Infrastruktur	Koordineringsgruppe og ulike faggrupper
Kollektivforum	Infrastruktur	
Forum for byutvikling og bytransport	Infrastruktur	Medlemskap i forum for byutvikling og bytransport i regi av TØI
Trygg Trafikk	Infrastruktur	
PROSAM-samarbeidet	Infrastruktur	Prognose- og statistiksamarbeid mellom SVV, Jdir, Oslo kommune, Ruter
TAK by og lab	Infrastruktur	Viken er partner og deltar i styringsgruppen

Tittel	Rådsområde	Beskrivelse
ITS-Norge	Infrastruktur	Viken er partner
Transportforum	Infrastruktur	Medlemskap i forum for byutvikling og bytransport
Oslopakke 3	Infrastruktur	Viken er representert i adm, styringsgruppe og ulike arbeidsgrupper
Bypakke Nedre Glomma	Infrastruktur	Viken er representert i rådmannsgruppe og koordineringsutvalget
Buskerudbyen	Infrastruktur	Viken er representert i ATM (areal-transport og miljø)-utvalg, adm. styringsgruppe, fagråd og ulike arbeidsgrupper.
Kartsamarbeid	Infrastruktur	
Nettverk - universell utforming i regional og lokal kollektivtransport	Infrastruktur	Nettverk i regi av Bufdir
Rådgivende vegnormalutvalg	Infrastruktur	Rådgivningsorgan som skal hjelpe Vegdirektoratet til å vurdere miljømessige og samfunnsmessige konsekvenser av endringer i veinormalene.
Planmøte (planforum)	Plan, klima og miljø	
Nettverk for universell utforming	Plan, klima og miljø	
Geodatasamarbeid	Plan, klima og miljø	
Samfunnssikkerhet i planlegging	Plan, klima og miljø	
Plan og temadatautvalg Oslo/Viken (Kartverket)	Plan, klima og miljø	

Tittel	Rådsområde	Beskrivelse
Nettverk folkehelse	Plan, klima og miljø	
Fylkesnettverk for innovasjon	Finans og administrasjon	
Bærekraftsnettverk	Fylkesrådslederskontor	

10 Vedlegg 3

Kart over alle kommuner i Viken



Kart over alle kommuner i Viken.