



## Saksutskrift

### Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Arkivsak-dok. 19/03141-5  
Saksbehandler Ragne Storsul

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	27.01.2020	3/20
2 Kommunestyret	10.02.2020	12/20

#### Kommunestyrets behandling 10.02.2020:

#### Repr. Trygve Olsen (MDG) fremmet følgende forslag:

1. Punkt 2) b) b flyttes opp til listen over prioriterte tiltak de første seks årene.
2. Punkt 1) b) flyttes ned til listen over langsiktige tiltak.
3. Punkt 2) a) c endres til «Økt frekvens på lokale bussruter i og mellom små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo».
4. Punkt 2) b) a strykes.
5. Punkt 2) b) f strykes.
6. Nytt punkt under 2) b) Myke trafikanter skal i større grad prioriteres foran biler når nye samferdselsprosjekter planlegges.
7. Nytt punkt under 2) b) etablere skiltet sykkelrute langs strekningen Oslo – Moss via Vestby, som et ledd i en satsing på flere sammenhengende nasjonale sykkelruter.

#### Votering:

Formannskapets vedtak ble vedtatt mot 4 stemmer (MDG).  
Repr. Trygve Olsens forslag fikk 4 stemmer og falt.

#### Kommunestyrets vedtak 10.02.2020:

- 1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*
  - a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
  - b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
  - c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
  - d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
  - e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
  - f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
  - g) *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
  - h) *Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.*

#### 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*

<b>Postadresse</b>	<b>Besøksadresse</b>	<b>Telefon</b>	64 98 01 00	<b>Org.nr.</b>	943 485 437
Postboks 144	Rådhuset, Rådhusgt. 1	<b>Telefaks</b>	64 98 01 01	<b>Bankgiro</b>	1613.07.00342
1541 Vestby	1540 Vestby				
<a href="mailto:post@vestby.kommune.no">post@vestby.kommune.no</a>	<a href="http://www.vestby.kommune.no">www.vestby.kommune.no</a>				

- a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
- a. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*
  - b. *Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.*
  - c. *Bedre bussforbindelser i delregionene.*
- b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
- a. *Enklere planprosesser.*
  - b. *Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.*
  - c. *Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere krysningsspor.*
  - d. *Utbygging av ERTMS.*
  - e. *Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.*
  - f. *Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.*
  - g. *Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.*
  - h. *Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.*

---

Saksutskriften bekreftes  
Vestby, 13.februar 2020

Elin Tokerød  
Formannskapssekretær

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

## Tidligere behandlinger

### Formannskapetets behandling 27.01.2020:

#### Repr. Kenneth Lien Steen (Frp) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt:

Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.

#### Repr. Pål Engeseth (H) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt Tillegg 2 B punkt I

Riksvei 9

Fergefri forbindelse mellom Moss og Horten

#### Repr. Kjell Meek (Sv) fremmet følgende forslag:

Punkt 2aa flyttes til 1g

Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

#### **Votering:**

Repr. Kenneth Lien Steens forslag ble vedtatt mot 2 stemmer (MDG, Sv)

Repr. Pål Engeseths forslag fikk 2 stemmer og falt (H, Frp).

Repr. Kjell Meeks forslag ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt med endringer fra repr. Kenneth Lien Steen og Kjell Meek:

### Formannskapetets vedtak 27.01.2020:

- 1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*
  - a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
  - b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
  - c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
  - d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
  - e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
  - f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
  - g) *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
  - h) *Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.*
- 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*
  - a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
    - a. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*

- b. Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.
  - c. Bedre bussforbindelser i delregionene.
- b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
- a. Enklere planprosesser.
  - b. Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.
  - c. Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.
  - d. Utbygging av ERTMS.
  - e. Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.
  - f. Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.
  - g. Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.
  - h. Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.
- 

## Saksfremlegg

### Rådmannens innstilling:

- 1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*
  - a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
  - b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
  - c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
  - d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
  - e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
  - f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
- 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*
  - a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
    - a. *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
    - b. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*
    - c. *Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.*
    - d. *Bedre bussforbindelser i delregionene.*
  - b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
    - a. *Enklere planprosesser.*
    - b. *Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.*

- c. Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.*
- d. Utbygging av ERTMS.*
- e. Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.*
- f. Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.*
- g. Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.*
- h. Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.*

**Vedlegg:**

Innspill på hovedutfordringer på transportområdet (ettersendt sak)  
Brev fra samferdselsdepartementet til fylkene

## SAKSUTREDNING:

### Bakgrunn for saken:

Fylkeskommunene er invitert til å gi innspill til samferdselsdepartementet (SD) om prioritering i NTP 2022-31. Viken fylkeskommune inviterer kommunene og regionale aktører til å komme med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på i NTP 2022-2033.

I mai 2019 ga Viken fellesnemda innspill til samferdselsdepartementet på de største utfordringene i Viken (se vedlegg).

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. For de siste seks årene i planperioden ønsker derfor samferdselsdepartementet ikke innspill på konkrete prosjekter og tiltak. Samferdselsdepartementet har varslet at de kommer til å være mer tilbakeholdne enn tidligere med å bestemme konkret tiltak som ligger langt fram i tid. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

I første seksårsperiode ber departementet fortsatt om prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Det er svært mange prosjekter som allerede ligger inne i NTP 2018-29. Det er derfor lite handlingsrom for nye tiltak de kommende 10 årene, med mindre prosjekter løftes ut for å gi plass til nye løsninger.

Viken fylkeskommune ønsker begrunnede innspill på statlig transportløsninger som kan bidra til fylkeskommunens og kommunenes felles innsats for å:

- Fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser
- Ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter
- Realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport

Basert på de største utfordringene i Viken inviteres kommuner og regionale aktører til å komme med forslag til prioritering av følgende:

- 1) Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden hvor:
  - Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
  - Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken (se vedlegg). Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
  - Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsninger.
- 2) Langsiktige satsingsområder for Viken:
  - a) Forslag til langsiktig satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken.

b) En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.

Hver av kommunene i Viken kan gi egne innspill, men det er en fordel om kommunene samordner sine innspill i regioner, helt eller delvis. Kommunene oppfordres til å involvere lokalt næringsliv i sine prosesser.

### **Vurdering:**

På grunn av den korte tidsfristen for innspill er det ikke tid til å utarbeide et felles høringsutkast fra Folloregionen. Tidsfristen gir heller ikke rom for administrasjonen til å involvere andre aktører innen skrivefristen.

En stor andel av befolkningen bor og arbeider i Viken og Oslo. Det meste av import og eksport av varer passerer gjennom Viken. Utfordringene er mange og store, og det er nærmest ingen grenser for hvilke tiltak man kan ønske seg gjennomført. Det er det imidlertid ikke ressurser til, og det må derfor foretas harde prioriteringer av ressursene innen samferdselssektoren. Transportsystemet binder samfunnet sammen og er helt nødvendig for at samfunnet skal fungere. Det er selve nervesystemet i samfunnet vårt. Det er derfor helt avgjørende at vi har et transportsystem som sikrer mobilitet for personer og varer.

Dagens samfunn er tilpasset bilen. Klimagassutslippene fra biltransport, sjøtransport og lufttrafikken utgjør en svært stor andel av de totale klimagassutslippene. Vi vet nå at disse utslippene forurensar og medfører klimaendringer som vil få dramatiske konsekvenser. Det er derfor helt nødvendig at vi gjør store endringer i måten vi organiserer samfunnet vårt på, og finner klimavennlige løsninger. Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene betydelig. Nullvekstmålet i biltransporten (også i områder med stor befolkningsvekst) er en strategi for å begrense klimagassutslippene. I tillegg må det satses betydelig på å skifte til klimavennlige løsninger. Det er det som kalles det grønne skiftet.

Arealplanlegging er selve transportplanleggingens mor. Med det menes at hvor vi bygger har alt å si for hvilket transportbehov vi får. Dersom vi bygger med kort avstand, blir transportbehovet mindre, og jo større avstander jo større transportbehov. Jo tettere befolket et område er, jo mere lønnsomt vil det være med felles transportløsninger. Og motsatt, jo lengre unna man bor, jo mindre sannsynlig er det at man kan få nytte av felles transportløsninger. Samtidig er transportbehovet større. Det er derfor viktig at vi sørger for å ha et utbyggingsmønster som legger til rette for minst mulig transportbehov og mest mulig kollektivtransport for det transportbehovet vi har. Også for varetransporten.

For at et samfunn skal fungere, må det fungere for alle. Det vil si at vi må velge løsninger som ikke ekskluderer grupper av befolkningen. Bevegelsesfrihet må ikke være et begrenset gode for de rikeste, sterkeste og de mest privilegerte i samfunnet. Vi må unngå at begrensninger i bevegelsesfriheten som følge av mangler eller feilprioriteringer i transportsystemet fører til at deler av befolkningen ikke kommer seg til jobb, skole, sykehus eller lignende. Samtidig som det er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt å prioritere de store massene, er det likevel nødvendig å ivareta alle.

Mange hensyn som må ivaretas lar seg vanskelig prissette riktig i økonomiske modeller. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet kan derfor ikke alene være «den hellige gral» i statens prioriteringer av samferdselsinvesteringene. Det er mange hensyn å ivareta, og noen vil være helt eller delvis motstridende. Det finnes derfor ikke to streker under svaret for hva som vil være riktig eller galt. Avveiningene vil til slutt bero på politiske prioriteringer.

1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*

- Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.  
Kapasiteten gjennom Oslo er en begrensende faktor for å kunne øke togtrafikken til og fra Oslo. Flere kan pendle med tog framfor bil dersom det går oftere tog. Det gjelder ikke bare til og fra Oslo, men mellom alle stasjoner på linjene. Det blir også relevant å reise kollektivt for flere dersom det er kortere ventetid ved overgang mellom tog eller mellom tog og buss eller bane. Kapasiteten gjennom Oslo vil også ha betydning for muligheten til å øke andelen godstransport på jernbane.
- Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.  
Tunellen er nødvendig for å oppnå økt kapasitet og bedre dekning i t-banenettet i Oslo. Flere kan reise kollektivt i stedet for med bil dersom man kommer seg helt fram dit man skal, innen rimelig tid.
- Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.  
Når utbyggingen av indre Inter City nå er igangsatt, er det viktig å holde tidsplanen og gjennomføre utbyggingen innen planlagt tid. Det er også viktig at nødvendige hensettingsanlegg ikke forsinkes, der disse er nødvendige for å kunne øke antall togavganger og togsett. Situasjonen på vestre linje sør for Ski er spesielt vanskelig for de reisende og kan ikke forsinkes ytterligere. Kapasitetsøkningen i jernbanenettet vil også ha betydning for muligheten til å øke andelen godstransport på jernbane.
- Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.  
For at ikke all utvikling i Viken skal stoppe opp når 80/90% av all utvikling skal skje i de prioriterte byene og tettstedene utpekt i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, er det helt nødvendig at relevante statlige og regionale myndigheter medvirker til nødvendige tiltak på vei og bane og stasjonsområder i alle disse stedene samtidig. Vestby kommune vedtok områderegulering for Vestby sentrum i 2016, og den første detaljreguleringsplanen er vedtatt. Flere detaljreguleringer er under behandling. Kommunen forskutterer store kostnader til opparbeidelse av infrastrukturen i hele sentrum, og startet opp med arbeidene i 2019. De private utbyggerne står klare til å sette i gang med sine byggeprosjekter fortløpende. Dialogen og samarbeidet med Bane Nor, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune er helt avgjørende for gjennomføringen av sentrumsutbyggingen, med jernbanen og fylkesveier midt i og tvers gjennom sentrum, og E6 tett på. Mange andre byer og tettsteder i Viken er som Vestby allerede i gang med sentrumsutvikling rundt stasjonene, og flere følger etter.
- Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder



Mange stasjoner har allerede fått etablert sykkelhoteller. Dette bør etableres ved alle stasjoner. Vestby kommune har regulert sykkelhotell ved Vestby stasjon, og ble innvilget midler til dette, men disse ble senere trukket tilbake. Det er ennå ikke kommet til noen enighet med Bane Nor om plassering og oppføring av sykkelhotell. Dette bør det finnes en løsning på i nær framtid.

Parkeringsmulighetene i sentrum er betydelig redusert, og med et sykkelhotell vil det kunne øke sykkelandelen både til stasjonen og til sentrum generelt.

- Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.

Veiforbindelsen ligger inne i kommuneplan for Vestby 2019 – 2030, og detaljregulering igangsettes våren 2020.

## 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*

- a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken:*

Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren.

- Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

En egen avkjøring for tungtransporten til og fra næringsområdet vil avlaste trafikkbelastningen gjennom avkjøringen ved Vestby syd, som er adkomst til Vestby sentrum. En slik avkjøring vil gi bedre trafiksikkerhet og bedre kapasitet i veinettet. En slik avkjøring må uansett etableres ved en eventuell framtidig satellitt-jernbaneterminal i tilknytning til næringsområdet, men vil ha stor nytte for godstransporten også uten en satellitt-terminal på jernbanen.

- Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo

KVU Veiforbindelser øst for Oslo, som er på høring våren 2020, anbefaler en minimumsløsning for å sikre en alternativ rute som kan benyttes av modulvogntog. Løsningen innebærer en forbedring av eksisterende veitraséer, deriblant RV 151 og RV 120 fra Såner til E18 ved Elvestad. Utbedringen bør kunne planlegges og gjennomføres som et helhetlig prosjekt av Nye Veier.

- Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.

Terskelen for å velge bussen framfor bilen som foretrukket reisemåte oppnås ikke gjennom å fjerne parkeringsmuligheter og økonomisk straffe innbyggerne i Viken, dersom de reisende ikke har reelle transportalternativer. Alle reisebehov må kunne dekkes, ikke bare arbeidsreiser, men også fritidsaktiviteter, tilgang til offentlige tjenester, handel og så videre. Selv om det bygges svært mange nye boliger i sentrum av byene og tettstedene i Viken, er det fortsatt en svært stor andel av befolkningen som ikke bor midt i sentrum, og slik vil det fortsatt være. Eksisterende boligområder skal ikke rives eller legges ned, men vil fortsette å eksistere, og gradvis utvides med vedlikeholdsvekst. Gode lokale bussruter i regionale byer og tettsteder er ikke avhengig av omfattende infrastrukturtiltak som for jernbanen. Hyppige bussavganger fra der hvor folk bor inn til sentrumsområdene og stasjonene vil også bygge opp under de store investeringene i by- og tettstedsutvikling og jernbaneutbygging som gjøres i hele Viken.

- Bedre bussforbindelser i delregionene.  
Vestby kommune har ikke bussforbindelse til sine nabokommuner, heller ikke til nabokommuner uten jernbanestasjon. Det er grunn til å tro at mange delregioner i Viken har tilsvarende utfordringer. Ruters satsing «Fra nav til nettverk» krever en omstilling fra dagens struktur. Viken omfatter ikke engang Oslo, og likevel er det fortsatt slik at Oslo fremstår som en propp i transportsystemet i Viken, der byene og tettstedene i Viken er «utkanten» med «regionbuss» og bykjernen i Oslo er «sentrum» med «lokalbuss», også for lokale reiser i andre regioner i Viken.

*b) Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*

- Enklere planprosesser og større grad av statlige planprosesser i nasjonalt viktige samferdselstiltak på tvers av flere kommuner med sammenhengende planlegging, finansiering og gjennomføring. En avgjørende faktor for å lykkes med dette er tidlig og omfattende involvering av de berørte kommunene, grunneiere og andre berørte aktører. Kommunene mottar mange innsigelser fra regionale og statlige myndigheter til kommuneplaner og reguleringsplaner. Dette gjør kommunal planlegging tidvis vanskelig, tidkrevende og uforutsigbart. Lokale politikere oppfatter det til dels som en demokratisk utfordring at lokalpolitiske prioriteringer møtes med innsigelser fra statlige administrative instanser. Samordning av innsigelser og ytterligere klargjøring av når innsigelser er riktig virkemiddel, og ikke minst når det ikke er det, vil bidra til mer effektive og forutsigbare planprosesser. Det bør som hovedregel ikke være adgang til å fremme innsigelser til forhold i kommunale planer som bygger opp om gjennomføring av prinsippene i regional plan for areal og transport.
- Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken  
Både felles billettsystem og felles planlegging av kollektivtilbudet i hele Viken må på plass. Skillet mellom for eksempel tidligere Akershus og Østfold og mellom Akershus vest og Buskerud er opphevet. Det må også gjenspeiles i transportsystemet.
- Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.  
Sammen med økonomiske insentiver vil dette sikre at forutsigbarheten for godstransporten på jernbanen blir bedre. Det er avgjørende for vareeiere når de skal velge transportmiddel. Hele reisekjeden må fungere og være forutsigbar, ellers blir ikke jernbanen konkurransedyktig mot veitransporten.
- Utbygging av ERTMS.  
Innføring av det nye signalanlegget ERTMS (European Rail Traffic Management System) vil sikre mer stabilitet på jernbanen, og vil bety mye for både persontogtrafikken og godstogtrafikken. Det vil kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk avstand mellom togene. Planlagt framdrift må holdes.
- Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.

Det vil øke utbyggingstakten på gang- og sykkelveier, og det vil gi mer gang- og sykkelvei for pengene. Det fører til sikrere skoleveier og legger forholdene til rette for at flere velger å gå og sykle mer. Ombygging av veier til gater og etablering av sykkelfelt for å prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk må også være prioriterte tiltak. Også her vil det kunne være noe å hente på å åpne for nye og enklere løsninger enn tradisjonelle gang- og sykkelveier for å tilpasses de eksisterende omgivelsene i byer og tettsteder.

- Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.  
På mange holdeplasser er det ingen sanntidsinformasjon om neste avgang, og ingen mulighet for å sitte eller skjerming fra vær og vind. På disse holdeplassene er det ofte også relativt lang tid mellom hver avgang. Det er ofte heller ingen mulighet for parkering av bil eller sykkel ved holdeplassene, selv om mange kan ha relativt lang avstand til nærmeste holdeplass. Universell utforming (UU) er ikke bare et krav til private utbyggere, men gjelder også for det offentlige, inkludert offentlig transport.
- Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler  
For å sikre tilstrekkelig ladekapasitet til at elbil blir et reelt alternativ til bensin- og dieselmotorer må ladeinfrastrukturen fortsatt bygges ut. Jo flere elbiler på veiene, jo flere ladestasjoner er det behov for. Støtteordninger til borettslag og velforeninger vil bidra til at flere får tilgang til lademulighet der de bor.
- Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger  
Også godstransport på vei må bli mer miljøvennlig. Gjennom å etablere støtteordninger til bransjen vil det gi incentiver til å utvikle og ta i bruk mer miljøvennlige transportløsninger i et raskere tempo.

#### **Alternativer:**

Kommunestyret står fritt i denne saken.

#### **Konklusjon:**

Rådmannen anbefaler kommunestyret å gi høringsuttalelse til Viken fylkeskommune basert på ovenstående drøfting.