



Handlingsprogram samferdsel 2022 – 2025

VIKEN FYLKESKOMMUNE

VIKEN 30.06.2021



Tittel: Handlingsprogram samferdsel 2022 - 2025

Type dokument: Handlingsprogram

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Forfatter: Elin Nilssen Strand

Første gang opprettet: 30.06.2021

Sist oppdatert/versjoner: 30.06.2021

Vedtatt av: Fylkestinget

Dato vedtatt: [Dato]

Saksnummer: [nnnn/nn]

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

Fotograf forside: Ove Tøpfer, FMVfoto

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

Innhold

Del 1.....	5
1 Innledning.....	5
1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel.....	5
1.2 Grensesnitt og rullering.....	5
1.3 Organisering og medvirkning.....	6
2 Overordnede føringer.....	8
2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi.....	8
2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033.....	9
3 Mål og satsingsområder.....	10
3.1 Samfunnsmål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033.....	10
3.2 Delmål.....	10
3.3 Satsingsområder.....	12
3.4 Sammenheng mellom innsatsområder.....	13
4 Framtidsbilder for 2033.....	15
4.1 Hva er de største usikkerhetene?.....	15
4.2 Fire framtidsbilder for Viken i 2033.....	17
4.3 Vikens ambisjonsnivå.....	19
5 Et helhetlig mobilitetstilbud.....	20
5.1 Helhetlig virkemiddelbruk.....	20
5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet.....	22
5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.....	23
5.4 Gående, syklende og kollektivtransport.....	27
5.5 Trafikksikkerhet.....	28
6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	30
6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet.....	30
6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei.....	31
6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei.....	32
6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep.....	33
6.5 Metodikk og prioriteringskriterier.....	37
6.6 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser.....	38

7 Drift av kollektivtransport.....	39
7.1 Organisering av kollektivtransporten	40
7.2 Utredning av ny pris- og betalingsmodell.....	40
7.3 Rute, pris- og billettsamarbeid med jernbanen.....	41
7.4 Bussanlegg og sjåførfasiliteter	41
7.5 Fossilfri drift.....	42
7.6 Skoleskyss	43
7.7 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)	43
7.8 Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport	43
7.9 Transport på vannveiene	44
8 Øvrige driftsoppgaver	45
8.1 Forvaltning.....	45
8.2 FOU, utredning og samarbeider	45
8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging.....	46
9 Investeringer på fylkesveinettet	47
9.1 Måloppnåelse	47
9.2 Prioriteringsmetode.....	47
9.3 Bindinger.....	48
9.4 Porteføljestyling	48
9.5 Tiltakstyper	49
9.6 Retningslinjer og krav til forskuttering	50
9.7 Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere.....	51
9.8 Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter	51
9.9 Bypakker/byvekstavtaler	52
9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak.....	53
Del 2: Prioriteringer i handlingsprogramperioden	55
10 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	55
10.1 Økonomiske rammer	55
10.2 Forutsetninger for gjennomføring.....	55
11 Drift av kollektivtransport.....	56
11.1 Økonomisk handlingsrom.....	56

11.2 Forutsetninger for gjennomføring.....	56
12 Øvrige driftsoppgaver	58
12.1 Strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid	58
12.2 Forskning, pilotering og samarbeid	58
12.3 Øvrige utredninger	58
13 Investering fylkesvei	59
13.1 Økonomiske rammer	59
13.2 Planleggingsportefølje	59
13.3 Utbyggingsportefølje	60
13.4 Forutsetninger for gjennomføring.....	68
14 Vedlegg	70
14.1 Planleggingsportefølje	70
14.2 Marginalliste	73
14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP	74
14.4 Oversikt, driftskontrakter	77

Del 1

1 Innledning

1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel

Fylkeskommunen skal gjennom sine samferdselsoppgaver legge til rette for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov, noe som både omfatter transport av mennesker, gods og informasjon. Samferdselsløsningene skal ta hensyn til klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunn. Muligheten for å benytte eksisterende infrastruktur smartere og mer effektivt vil stå sentralt.

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

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

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

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

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

Viken-modellen

Viken fylkeskommune ønsker å bidra til å bekjempe arbeidslivskriminalitet, sosial dumping og svart økonomi. Det er derfor utviklet en egen Viken-modell hvor det stilles seriøsitetskrav til leverandører for alle bygg- og anleggskontrakter og andre kontrakter hvor risikoen for arbeidslivskriminalitet vurderes som høy. Fylkeskommunens oppfølging av kravene vil skje blant annet gjennom samarbeid med Skatteetaten, ta i bruk LO-koordinatorer, styrke intern oppfølging og bruk av systemer for digital oppfølging.

1.2 Grensesnitt og rullering

Viken er fortsatt en ung fylkeskommune. Selv om det er gjort mye godt arbeid for å samordne virkemidler og se hele vikensamfunnet under ett, er dette et førstegenerasjons handlingsprogram der politikk og

organisering fortsatt er under utvikling. Temaer behandles derfor med ulik detaljeringsgrad og med ulik grad av usikkerhet.

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

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

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

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

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

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

1.3 Organisering og medvirkning

Arbeidet med handlingsprogrammet har vært organisert gjennom en prosjektgruppe fra rådsområde Samferdsel som har hatt det redaksjonelle ansvaret for handlingsprogrammet. Prosjektgruppa har ivaretatt medvirkning internt i Viken og eksternt.

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

Kollektivselskapene har deltatt i delprosjektgrupper våren 2021.

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

Gjennom denne høringen gis alle som ønsker det (for eksempel innbyggere i Viken, organisasjoner, andre etater, institusjoner og kommuner) mulighet til å gi innspill på forslaget. Høringsfristen er 15. september 2021.

Alle høringsinnspill vurderes av Viken fylkeskommune. Revidert forslag til handlingsprogram vil bli endelig behandlet i Fylkestinget i desember 2021.



Foto: loops7/Gettyimages

2 Overordnede føringer

2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi

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

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

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

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

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

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

innsatsområdet, blant annet samarbeid med byområdene om bypakker og byvekstavtaler, samt utvikling av bygdemiljøpakker.

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

2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033

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

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

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

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

3 Mål og satsingsområder

3.1 Samfunnsmål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033

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

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

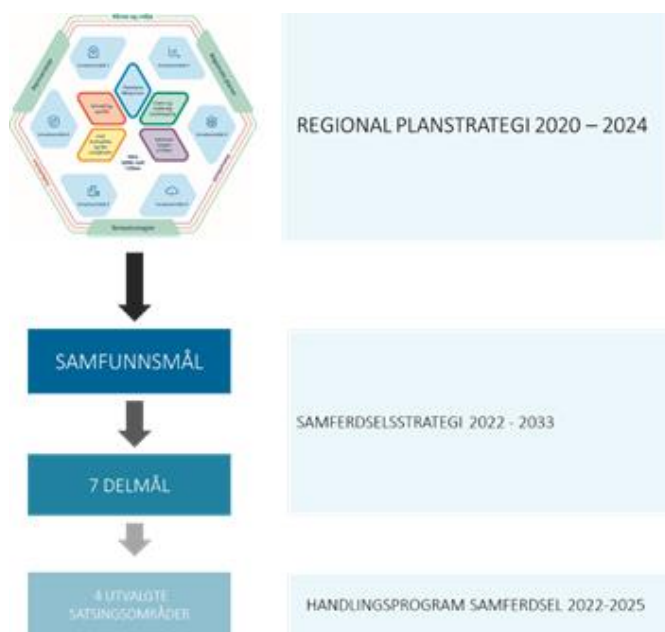
Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med

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

3.2 Delmål

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

Figuren under viser sammenhengen mellom regional planstrategi, samferdselsstrategi og handlingsprogram.



Figur 1 Sammenheng mellom Regional planstrategi og Samferdselsstrategiens delmål og satsingsområder

1. Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet

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

2. Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle

Prioritering av drift og vedlikehold skal sikre at veier oppfyller sin tiltenkte funksjon med forutsigbar reisetid for alle. Et stort vedlikeholdsetterslep gjør at mange fylkesveier ikke oppfyller funksjonen de er ment å ha. I tillegg vil økte nedbørmengder medføre at veinettet må tilpasses et endret klima. Reisetiden kan variere gjennom døgnet og gjennom året, både som følge av trafikkmengder, føreforhold og uforutsette hendelser. Forutsigbarheten for reisende skal bedres gjennom å redusere sårbarheten i veinettet, og ved å gi de reisende mer informasjon i forkant og underveis på reisen ved bruk av ny teknologi.

3. Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger

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

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

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

5. Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform

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

6. Reisenettet er sømløst og universelt utformet

Et sømløst reisenett skal gjøre det enkelt å kombinere ulike transportformer uavhengig av transportmiddel, billettsystem og organisering. Begrepet "sømløst" innebærer også å sikre åpenhet, integrasjon og deling av den reisendes reisedata på tvers av aktører. Universell utforming skal legges til grunn i hele reisekjeden slik

at det gir mobilitet og likeverdig tilgang for alle. Nye teknologiske løsninger skal utnyttes for å se ulike mobilitetsløsninger i sammenheng og senke terskelen for bruk.

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

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

3.3 Satsingsområder

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

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

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

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

Figur 2 Fire satsingsområder

3.4 Sammenheng mellom innsatsområder

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

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

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

4 Framtidsbilder for 2033

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

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

4.1 Hva er de største usikkerhetene?

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

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

Økonomiske rammer

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

Noen av de økonomiske usikkerhetene kan oppsummeres som følger:

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

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

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

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

Grad av helhetlig virkemiddelbruk

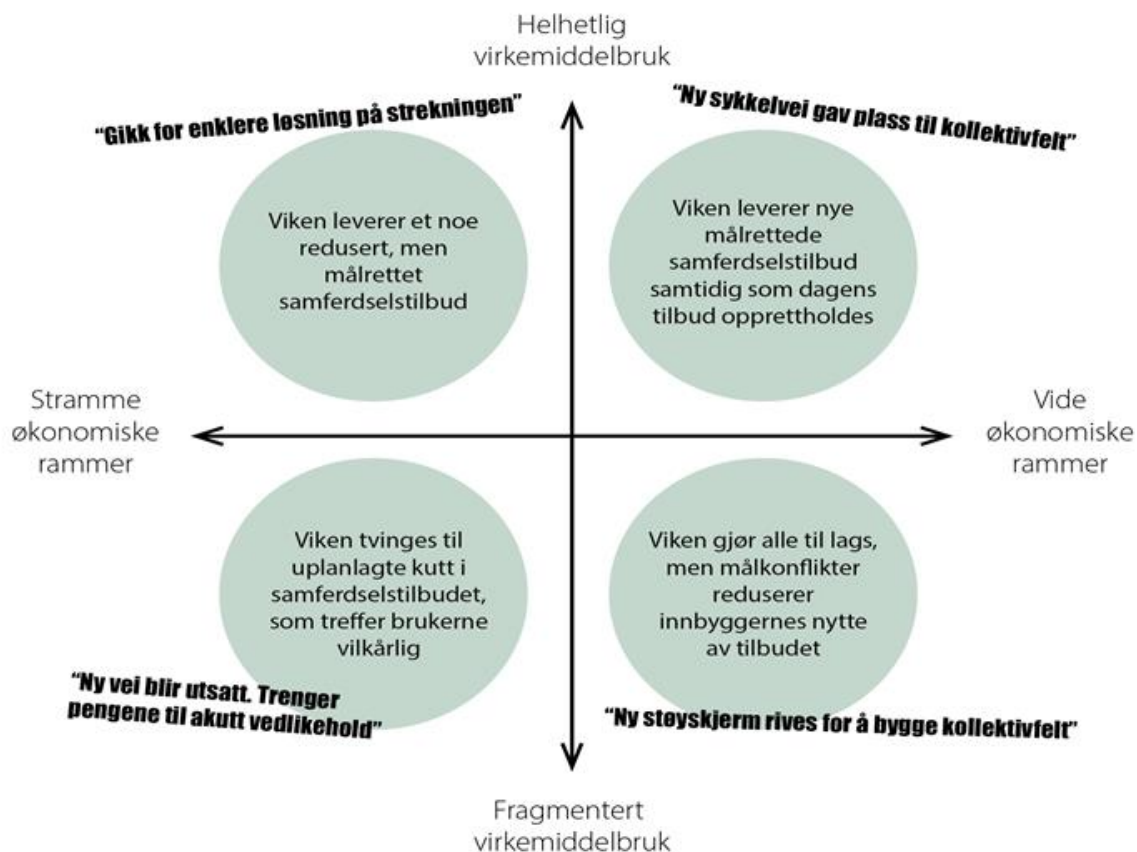
Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at ulike typer virkemidler fungerer sammen for å nå Vikens overordnede mål i tråd med FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. I Regional planstrategi er det definert fire virkemiddelkategorier for å identifisere, kartlegge og systematisere samfunnets tilgjengelige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

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

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

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

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



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

4.2 Fire framtidsbilder for Viken i 2033

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

Høy økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

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

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

Dette har redusert belastningen på veiene og fjernet behovet for investeringer i økt kapasitet for biltrafikk. Mobiliteten utvikler seg innenfor det samme arealet som for 12 år siden, og både klimagassutslipp og

negativ påvirkning på biologisk mangfold er redusert. Fylkeskommunen vil målrette investeringene mot prioriterte transportformer og grupper med mangelfulle mobilitetsalternativer. Behovet for transporttjenester for funksjonshemmede er redusert, siden det ordinære mobilitetstilbudet oppleves som tilgjengelig og attraktivt for alle.

Høy økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

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

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

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

Lav økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

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

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

Lav økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

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

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

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

4.3 Vikens ambisjonsnivå

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



Tilrettelagt tilbud for både myke trafikanter og veitrafikk. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

5 Et helhetlig mobilitetstilbud

5.1 Helhetlig virkemiddelbruk

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

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

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

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

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

Virkemiddel type	Eksempler på virkemidler innenfor samferdsel	Eksempler på virkemidler innenfor andre rådsområder i Viken
Mobiliserende og informative	Jernbaneforum PROSAM samarbeidet Sykkelnettverk String-samarbeid Forum for byutvikling og bytransport Partnerskapsavtaler for trafiksikkerhetsarbeid	Folkehelsenettverk Klima Viken Fossilfri 2030 Biogass Oslofjorden Nettverk for universell utforming Planforum Bærekraftsnettverk Mangfoldsrådgivning/ Mangfoldskompetanse Barnetråkkregister og snarveier Friluftslivets ferdselsårer
Forskning, innovasjon og utvikling	Effektiv varelogistikk i Vestkorridoren ITS Norway TAK by og lab	Samarbeidsavtale Zero SAMS Norway Smarte byer Fylkesnettverk for innovasjon Fylkeskommunalt IT-forum

Bygdemiljøpakker

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

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

I første omgang vil innsatsen på Samferdsel være å bidra med et godt kunnskapsgrunnlag for beslutninger om valg av mobilitetsløsninger. Etter hvert som pilotene konkretiseres, må det vurderes hvordan fylkeskommunens andre virkemidler kan brukes. Eventuelle finansielle bidrag må vurderes i forbindelse med konkretisering av prosjekter og utredninger.

5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet

Det skal oppleves enkelt å kombinere ulike transportformer enten du skal gå, sykle, reise med kollektivtransport eller benytte privatbil. Et sømløst reisenett skal gjøre bytter mellom ulike reiseformer og tilbydere så enkle og komfortable at de ikke utgjør en barriere. Mobilitetsløsninger som er enkle å bruke og forstå, krever at hele reisekjeden utformes slik at den fungerer inkluderende. En utfordring er å tilrettelegge for kollektivknutepunkt, omstigningsmuligheter, mating, innfartsparkering og ladeinfrastruktur/fossilfrie fyllestasjoner, slik at passasjerer på en enkel og effektiv måte kan benytte seg av ulike typer tilbud.

Tilrettelegge for helhetlig tjenester og systemer

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

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

Videreutvikle og videreføre arbeid med fleksible mobilitetsløsninger

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

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

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

5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur

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

Miljø- og klimatilpasninger

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



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

For plan- og utbyggingsprosjekter og drift og vedlikehold skal det prioriteres å finne gode løsninger som tar høyde for klimaendringer og klimatilpasninger. Eksempelvis skal det arbeides med å:

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

I handlingsprogramperioden tar de tre kollektivselskapene i Viken sikte på å legge om til fossilfri drift innen 2028. Se nærmere om dette under kap. 7.5.

Bruk av firetrinnsmetodikken i utredning og planlegging

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

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

- I trinn 1 letes det etter tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel. Dette omfatter planlegging, styring, regulering og informasjon både innen transportsystemet og samfunnet for øvrig, med sikte på å minske transportetterspørselen eller føre transporten over på mindre plasskrevende, sikrere og mer miljøvennlige transportmidler.

- I trinn 2 letes det etter tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Dette er rettet mot transportsystemets unike deler for å utnytte eksisterende transportsystem mer effektivt, sikkert og miljøvennlig.
- I trinn 3 vurderes forbedringer av eksisterende infrastruktur, som for eksempel trafiksikkerhetstiltak, forbedring av bæreevne, kurvatur eller bredde, reservedeler av veiareal til kollektivfelt, sykkel felt eller lignende.
- I trinn 4 vurderes nyinvesteringer og større ombygginger, som større ombyggingstiltak og nybyggingstiltak, for eksempel nye veistreknings som legger beslag på nye arealer.

Firetrinnsmetodikken skal legges til grunn for utredning og planlegging.



Figur 4. Firetrinnsmetodikken forklart.

Når nye prosjekter skal planlegges skal kostnader vurderes i et livsløpsperspektiv slik at eksempelvis løsninger blir mest mulig bærekraftig. Løsninger må bl.a. tilpasses klimaendringer med mer flom og ekstremvær.

Økt bruk av piloter og forsøksordninger

Forskning, innovasjon og teknologisk utvikling vil være sentrale virkemidler for å utnytte eksisterende og utvikle nye bærekraftige mobilitetsløsninger i handlingsprogramperioden. Det kan være radikale løsninger som bryter med tradisjonelle løsninger eller inkrementelle, gradvise innovasjoner som forbedrer og tilpasses eksisterende løsninger.

Viken fylkeskommune har en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag. Dette innebærer å føre aktuelle aktører sammen, overfører kunnskap og gjennom dette bidrar til utvikling av ny teknologi, endre og tilpasse regulering og å implementere nye mobilitetsløsninger. I rollen som bestiller har Viken en

viktig funksjon ved å fremme aktiv brukerinvolvering, dialog med leverandørmarkedet, kontraktsvilkår og tildelingskriterier som muliggjør innovasjon og premierer nytenkning.

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

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

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

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

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

Styrke arbeidet med samordnet areal og transportplanlegging

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

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

Gjennom samordnet planlegging med vekt på tidlig dialog, åpenhet, gjensidig involvering i planprosesser, at regional plan for areal- og transport benyttes som grunnlag og en avtalebasert tilnærming til planlegging og gjennomføring, kan en kompakt og arealeffektiv utvikling sikres.

Endringer i arealpolitikken kan påvirke utvikling og behov på samferdselsområdet, og forventet trafikkvekst etter gjeldende regionale planer og utvikling i kommunene vil påvirkes av innstramminger eller oppmykninger i arealpolitikken. I handlingsprogramperioden skal Viken fylkeskommune vurdere potensialet

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

5.4 Gående, syklende og kollektivtransport

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

Sykkel er et prioritert satsingsområde for Viken fylkeskommune. I handlingsprogramperioden er det viktig at Viken arbeider for å ivareta egen infrastruktur smart og effektivt, og samtidig tar rollen som pådriver for samarbeid mellom veieierne og som samarbeidspartner for kommune og stat. Et helhetlig sykkelnett er det viktigste tiltaket for å øke sykkelandelen og bidra til FNs bærekraftsmål, og det vil kreve en samordnet innsats i Viken og blant de andre partene for å lykkes med dette.



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

Satsing på et helhetlig sykkelnett kan innebære å tilrettelegge for et mest mulig sammenhengende sykkelnett i og rundt viktige målepunkt, trygge skoleveier, tilrettelegge for sykkelparkeringer ved kollektivknutepunkt, skilting og oppmerking av sykkelfelt. Omdisponering av eksisterende veiareal for å gi mer plass til sykkel vil bli vurdert gjennomført på utvalgte strekninger langs fylkesveinettet. Etablering/opprusting av snarveier skal vurderes der dette er hensiktsmessig, både for å redusere kostnader og samlet reisetid, men også for å utnytte eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte.

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

I handlingsprogramperioden bygges det store infrastrukturtiltak for kollektivtransporten i byområdene. Eksempler på prioriterte kollektivprosjekter er t-bane til Fornebu, bedre kollektivdekning på tvers i Bærum med sikte på framtidig baneløsning, samt baneløsning på Romerike med forlengelse til Kjeller. I Bypakke Nedre Glomma tas det sikte på å ferdigstille planlegging og starte opp bygging av fv. 109 mellom Fredrikstad og Sarpsborg som del av en framtidig byvekstavtale med staten. Prosjektet vil gi økt framkommelighet for kollektivtransporten og tilrettelegge for et godt tilbud for gående og syklende på strekningen.

Framkommelighet for buss skal prioriteres, både i og rundt større byer, mens det i distriktene tilrettelegges for et funksjonelt mobilitetstilbud med nye og fleksible mobilitetsløsninger jf. omtale under punkt 5.2.

Aktuelle tiltak i handlingsprogramperioden kan være omdisponering av areal til kollektivfelt, signalprioriteringer og trafikkstyringer, etablering av holdeplasser og innfartsparkeringer.

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

5.5 Trafikksikkerhet

Nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepte ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Viken.

Måloppnåelse krever en kombinasjon av fysiske, trafikantrettede og systematiske tiltak. Dette er tiltak som ikke bare omfatter fylkeskommunen som veieier, men også som skoleeier, planmyndighet og folkehelseaktør.



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

Fylkeskommunens lovpålagte ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jf. vegtrafikkloven (vtrl.) § 40a, videreutvikles nå i Viken gjennom en ny samhandlingsmodell. Samarbeidet med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet opprettholdes, samtidig som kommunene knyttes tettere til det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom sine ansvarsområder har kommunene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Sikkerhet for myke trafikanter, og særskilt trygging av skoleveier er tiltak som blir høyt prioritert i handlingsprogramperioden. Retningen for arbeidet og de trafikksikkerhetstiltakene som vil gi mest effekt finner en i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)*. Tiltaksplanen framstiller hvordan de ulike trafikksikkerhetsaktørene i Norge skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Formålet er å få på plass et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

Nasjonal tiltaksplan samler og tydeliggjør hvilke områder som må prioriteres for å få ned tallet på drepte og hardt skadde, og den har konkrete, kunnskapsbaserte tiltak knyttet til den eller de trafikksikkerhetsaktørene som har best mulighet for gjennomføring basert på roller og ansvarsområder. NTP 2022-2033 gir føringer for at det som ligger i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) i enda sterkere grad enn tidligere skal være koblet til fylkeskommunenes planer.

I tillegg vil nettverket som fylkeskommunen nå etablerer for trafikksikkerhetsaktørene i Viken bidra til å bygge og dele kompetanse på området. I *Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet (2015-2016)* ble det pekt på behovet for en styrket samhandling mellom fylkeskommunalt og kommunalt nivå, og dette følges nå opp. NTP peker også på at samarbeidet med kommunene må videreutvikles. Viken fylkeskommune vil benytte tilskuddsmidler som tidligere ble overført kommunene via Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU), til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveiene. I tillegg kommer det interne arbeidet i fylkeskommunen mellom for eksempel rådsområdene samferdsel, utdanning og kompetanse, og samfunnsplanlegging.

I handlingsprogramperioden skal Viken fylkeskommune jobbe for å overta ansvaret for skiltmyndighet på egne veier fra staten.

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

6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet

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

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

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

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



Fv. 108 Hvalertunnelen. Veggene i tunnelen ble i 2021 malt hvite for å bedre trafiksikkerheten. Fotograf: Hans Runar Kynningsrud, Viken fylkeskommune.

6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei

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

I år 2000 overtok staten veilys langs riksvei vederlagsfritt fra kommunene, under forutsetning av at veilysene tilfredsstilte gitte krav. 1.1.2010 ble en del riksveier omklassifisert til fylkesveier, inkl. de veilysene ble godkjent iht. kravene. De veilysene som fulgte med til Statens vegvesen i 2000 har vært eid og driftet av fylkeskommunen. Øvrig veilys langs fylkesvei er fortsatt i stor grad eid av kommunene.

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

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

Dersom Viken fylkeskommune skulle ha overtatt dagens kommunalt eide anlegg i den stand de er, vil en oppgradering til LED vil gi et investeringsbehov på om lag 70 mill. kr. En slik investering vil bidra til å redusere kostnaden til drift av anleggene og strømkostnader. Det må imidlertid gjøres en trafiksikkerhetsmessig vurdering av den enkelte veilsstrekningen før eventuell overtakelse. Viken fylkeskommune har en intensjon om å overta veilysene. Behov for midler til veilys avklares i forbindelse med årlige budsjettprosesser.

Oppsummert kostnader

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

6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei

Bakgrunn

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

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

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

Innhold i ny driftsstrategi

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

Det er definert seks temaområder som den nye driftsstrategien omhandler:

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

Det foreslås å gjennomføre følgende tiltak:

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

hvilket gir bedre stabilitet og forutsigbarhet over tid. Det gir også bedre muligheter for entreprenøren til å bygge opp robuste prosjektteam og beholde viktig nøkkelpersonell.

- Vurdere å stille strengere krav til at hovedentreprenør (HE) skal gjennomføre spesifikke deler av kontraktsarbeidene i egenregi. Kravet i dagens kontrakter er at entreprenørens egne ansatte skal utføre minst 25 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet, samt at den administrative ledelsen skal være ansatt hos HE. Viken vil utvide andelen egenregi opp mot 40 pst. for kontrakter der dette er hensiktsmessig, og fastsette konkret hvilke deler av leveransen der det stilles krav til at HE stiller med egne ressurser. Samtidig vil Viken videreføre omfanget og oppgavesammensetningen i driftskontraktene, slik at det sikrer god ressursutnyttelse gjennom hele året.
- Endre og tilpasse standardkravene for enkelte vinterdriftsklasser for å tilpasse vinterdriften til fylkesveinettet, og for å nå målsetning om redusert saltforbruk og lavere kostnader. Gjennom å tilpasse standardkravene i vinterdriften, vil det medføre at det strøs mer med sand og mindre med salt, og det vil bli mindre behov for brøyting. Mindre bruk av salt og generelt lavere aktivitet, vil gi lavere kostnader og redusere miljøpåvirkningen, med den konsekvens det får for framkommeligheten.
- Endre på standardkravene for drift av veikantvegetasjon for bedre å legge til rette for biologisk mangfold og bidra til at fremmede arter ikke etablerer og sprer seg langs fylkesveiene.
- Innføre nye firmakvalifiseringskrav og andre tildelingskriterier enn laveste pris, som f. eks kvalitet, gjennomføringsevne, miljø og bærekraft. Det vil også åpne opp muligheter for at markedet kan tilby innovative miljø- og klimалøsninger. I forlengelsen av dette vil Viken også utrede muligheten for å benytte andre anbudsprosedyrer enn åpen anbudskonkurranse.
- Innføre miljø- og klimakrav i driftskontraktene rettet mot bærekraftig løsninger, lavutslipp og elektrifisering av maskiner og utstyr, ivaretagelse av biologisk mangfold og rapportering av klimagasser.
- Implementere nytt helhetlig FDV-system (forvaltning, drift og vedlikehold). Som et ledd i å innføre nye effektive IKT-løsninger innen drift og vedlikehold av fylkesveinettet, er det gjennomført anskaffelse av en rammeavtale for FDV-system. Systemet skal erstatte eksisterende systemer og løsninger, samt bidra til bedre interaksjon og samhandling internt mellom fagområdene, med entreprenører og andre eksterne. Systemet gir også muligheter for sømløs kobling mot interne og eksterne it-systemer og løsningen er utviklet med direkte kobling mot Nasjonal veidatabank (NVDB). Annen funksjonalitet til håndtering av arbeidsvarslings- og gravesøknader, HMS-oppfølgning, planlegging av framtidig vedlikehold, m.m.
- Omarbeide mal og veileder for Ytre miljøplan (YM-plan) til Vikens behov og målsetninger. Vurdere å utarbeide en YM-plan for hele Viken.
- Koble på de fagressursene internt i Viken som kan bistå med miljørisikovurderinger i utarbeidelse av YM-plan.
- Vurdere om det skal anskaffes et eget helhetlig system for oppfølging av HMS, eller om det nye FDV-systemet kan være dekkende for det samlede HMS-behovet.

6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep

Veibaserte mobilitetsløsninger er avhengig av et tilstrekkelig drifts- og vedlikeholds nivå for å fungere godt og forutsigbart. Når bevilgninger til vedlikehold ikke holder tritt med årlig forfall, oppstår et vedlikeholdsetterslep. Som et av satsingsområdene i handlingsprogramperioden vil innhenting av

vedlikeholdsetterslepet være en tydelig prioritert oppgave i Viken. Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av reduserte kostnader for veiens brukere, bedre framkommelighet for brukere, kollektiv og næringstransport. Et redusert vedlikeholdsetterslep vil også bidra til et økt trafiksikkerhetsnivå som kan redusere ulykker og personskader.

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

Viken har utarbeidet en rapport som gir følgende status på etterslepet pr 2020:

1000 (2021-) kr inkl. mva.

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

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

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

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

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

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

Veifundament og dekkelegging

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

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

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

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

Metoden går ut på:

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

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

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

Grusveier

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

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

Drenering

For å unngå forfall på veinettet er noe av de viktigste tiltakene å drenere vann vekk fra veien og å hindre vanninntrenging i veikroppen. Grøfter, stikkrenner, kummer, drens- og overvannsledninger er viktige elementer for å hindre dette. Viken fylkeskommune har god oversikt over disse elementene selv om ikke alle er kartlagt. Utfordringen er imidlertid å ha oversikt over tilstanden på disse elementene, og

vedlikeholdsetterslepet her er stort. Det vil her være behov for en bedre kartlegging for å sikre riktig prioritering av tilgjengelige midler.

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

Tunnel

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

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

Bru

Viken fylkeskommune har ansvaret for 1480 bruer (1534 bærende konstruksjoner). Store deler av bruene er 50 år og eldre. Bruer bygd etter 90-tallet er dimensjonert for 100 års brukstid. Tidligere var det ofte 50-60 års brukstid som ble lagt til grunn. Det vil si at en betydelig andel av bruene snart vil oppnå planlagt brukstid og at kan være mer bærekraftig å erstatte dem med nye konstruksjoner enn å fortsette å vedlikeholde. Vedlikeholdsmidler fordeles til bruer med kritisk etterslep. Bruer med skader som påvirker framkommelighet og bæreevne eller trafiksikkerhet blir prioritert.

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

Ras- og skredsikring

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

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

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

Veiutstyr

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

Rekkverk: Rekkverk er et viktig element i trafiksikkerhetsarbeidet. Det er et stort etterslep på rekkverk. Det er strekninger med behov for helt nytt rekkverk, strekninger med behov for utskifting av gammelt og utdatert rekkverk og mange rekkverksavslutninger har behov for en oppgradering til mer trafiksikker

utforming. Det er gjort registreringer av rekkverksbehov i de tidligere Akershus og Østfold. I tidligere Buskerud vil en slik registrering bli gjennomført tidlig i handlingsprogramperioden.

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

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

6.5 Metodikk og prioriteringskriterier

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

- Trafikksikkerhet – ulykkesutsatte strekninger og punkter
- Veiens funksjon og årsdøgntrafikk
- Økonomi – innsparingseffekt
- Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Viktige næringsveier
- Nødvendige ressurser til planlegging, grunnerverv og byggeledelse
- Innspill fra brukere – NLF, tømmer næring, kollektivtrafikk

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

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

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

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

6.6 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser

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

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

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

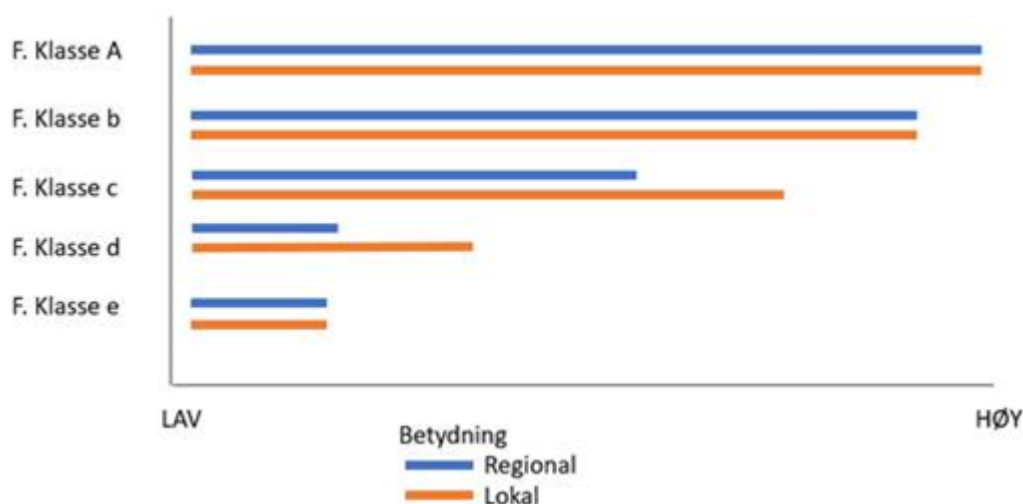
Funksjonsklasse B – Regionale hovedveier: Dette omfatter veier som i høy grad oppfyller de foreslåtte kriteriene nedenfor og som derfor er å anse som våre viktigste fylkesveier og derfor de veiene som skal prioriteres først.

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

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

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

Funksjonsklassene kan visualiseres på følgende måte:



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

- Veiens betydning for forbindelse mellom kommuneregioner, supplerer av riksvei og grenseoverganger
- Veiens betydning for og tilknytning til administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter, skoler og bysentrum.
- Veiens betydning for, og tilknytning til kollektivterminaler, pendlerparkering og viktige bussruter og arbeidspendlere
- Veiens betydning for næringstrafikk
- Veiens beredskapsfunksjon og omkjøringsfunksjon
- ÅDT, sesongvarierende, helgetrafikk, variasjon i løpet av døgnet

7 Drift av kollektivtransport

Mobiliteten i samfunnet er i forandring. Dagens transportløsninger står overfor store endringer drevet av ønske om mer bærekraftige løsninger, teknologiutvikling, nye forretningsmodeller og forventninger. Koronapandemien kan også gi varige endringer i arbeids- og reisevaner som kan påvirke etterspørselen og tilbudet i handlingsprogramperioden. Det kan gi ytterligere behov for et annet samspill mellom kollektivtransport og annen mobilitet. Dette betyr at vi står foran store endringer som vil få konsekvenser for måten kollektivtrafikken organiseres på, og hvordan kollektivtilbudet løses framover.

Den største andelen av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til det fylkeskommunale kollektivtilbudet. Driftsbudsjettet for kollektivtransport i Viken omfatter driften av det ordinære kollektivtilbudet, skoleskyss, samt forvaltning av drosjeløyver og TT-transport. Et godt kollektivtilbud vil bidra positivt på mange av delmålene, blant annet framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, samspill mellom mobilitetsløsningene og sømløse reiser. Økt bruk av kollektivtilbudet på bekostning av personbiltrafikken vil redusere transportens negative konsekvenser for mennesker, klima og areal.

Fylkeskommunen gir tilskudd til drift av kollektivtilbudet til Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk. Fylkeskommunens tilskudd blir fastlagt i ØP 2022-25. I tillegg til fylkeskommunens tilskudd, yter staten tilskudd gjennom belønningsmidler (byveksttaler) og bruk av bompenger fra Oslopakke 3 til drift- og småinvesteringer i kollektivsystemet.

Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk vil planlegge og utforme kollektivtilbud og mobilitet for sine områder med omtrent samme tilskuddsrammer som foregående fireårsperiode, men med en betydelig usikkerhet om framtidig etterspørsel og billettinntekter som en følge av korona. Selskapene kan derfor i perioden framover bli nødt til å justere tilbudet før de finner en ny normal etter korona, der tilbud og etterspørsel er i balanse.



Buss utgjør en viktig del av mobilitetstilbudet i Viken. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

7.1 Organisering av kollektivtransporten

I handlingsprogramperioden skal det avklares hvilket ansvar og hvilken rolle fylkeskommunen har som offentlig aktør og som et fylkeskommunalt administrasjonsselskap, i et marked hvor store deler er kommersielt og konkurranseutsatt. Kollektivselskapenes rolle og ansvar ved formidling av nye mobilitetstjenester krever bl.a. en avklaring av bruk av offentlige tilskudd til kollektivtrafikk til andre formål, både av hensyn til politisk styring og av hensyn til konkurranseelighet for private aktører.

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

I handlingsprogramperioden er nåværende organisering av kollektivtransporten i Viken under vurdering og en utredning er startet sammen med Oslo kommune. Oslo kommune og Viken fylkeskommune vil utrede framtidig organisering av kollektivtrafikken i tett samarbeid på grunn av omfattende og grensekryssende trafikk rundt hovedstadsområdet og felles målsetning om å øke andel kollektivreiser. Det tas sikte på politisk behandling i løpet av 2022 og oppfølging av denne behandlingen vil foregå i handlingsprogramperioden.

7.2 Utredning av ny pris- og betalingsmodell

Kollektivselskapene i Viken utreder ulike måter og modeller å prise framtidens kollektiv- og mobilitetstjenester på en fleksibel og rettferdig måte. I dag er det tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem. Utvikling i mobilitetstilbudet gir også et behov for å håndtere nye transportformer, samt utvikling i digitale betalingsløsninger. I tillegg gir dagens pris- og betalingsmodell noen uheldige utslag for relativt korte lokale reiser på tvers av sonegrensene.

Basert på bred innsikt og involvering av brukerne skal kollektivselskapene analysere og vurdere flere alternative pris- og betalingsmodeller. Erfaringer fra andre byer og områder, relevant forskning og teknologiske muligheter blir belyst, og hvordan andre bransjer løser framtidens prismodeller. En videreføring av dagens sonebaserte modell og en distansebasert modell vil inngå i de alternativene som utredes. En vurdering av helt nye prismodeller vil inngå i utredningen.

Underveis i arbeidet har koronapandemien forsterket og endret forutsetningene. Det er behov for kortsiktige tilpasninger av dagens billettprodukter for å ivareta nye behov, men også for å ivareta kollektivselskapenes inntekter. Antagelse om varige endringer i reisevaner etter koronapandemien, blant annet redusert antall reiser, større andel hjemmekontor noen dager i uka, kanskje varig ønske om å unngå mye trengsel. Koronapandemien tilsier økt oppmerksomhet om løsninger som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt selv om man ikke reiser hver dag, og å få flere til å reise utenom rushtiden.

Utredningen skal være ferdig i løpet av 2021 og legge grunnlaget for politisk beslutning i Viken og Oslo om en retning og veivalg knyttet til ny pris- og betalingsmodell, hvordan ny modell kan innføres, kostnader knyttet til dette og vurderinger knyttet til eierskap og drift av løsningen, inkludert datainformasjon. Implementering av ny pris- og betalingsmodell vil ha behov for finansiering i løpet av handlingsprogramperioden.

7.3 Rute, pris- og billettsamarbeid med jernbanen

Toget har en sentral rolle i kollektivtilbudet for befolkningen i Viken, og det har en særlig viktig rolle for de litt lengre reiseavstandene i regionen. Jernbanen skal utgjøre en integrert del av det lokale kollektivtilbudet, og det er nødvendig å samarbeide med jernbanen om en rute, pris- og billettavtale for hele Viken.

Samarbeidet vil samtidig legge til rette for en effektiv utnyttelse av transportmidlene og infrastrukturen ved å bygge opp under et nettverk av sømløs mobilitet.

I Viken eksisterer det allerede et helintegrert pris- og billettsamarbeid i Ruters administrasjonsområde, det vil si at Ruters billetter og priser gjelder på tog. Tilsvarende gjelder Brakars ungdomsbillett.

Jernbanedirektoratet skal konkurranseutsette togtjenestene på Østlandet med oppstart i 2023 og 2025. Ruter, Brakar og Østfold har framforhandlet og inngått avtale om rute, pris- og billettsamarbeid med Jernbanedirektoratet når nye kontrakter for togoperatører starter opp på Østlandet i 2023 og 2025. Den nye togavtalen ble inngått i mars 2021. Avtalen legger opp til at Oslo og Viken blir lokal takstmyndighet på tvers av tog, buss mv., dvs. slik situasjonen er i dag i Ruters område.

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

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

Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene vil gjøre beregninger av dette fram til oppstart for å sikre en mest mulig korrekt sats som skal kompensere togoperatør for differansen mellom statlige og fylkeskommunale satser. Kostnader knyttet til togavtalen vil bli håndtert i budsjettprosesser i fylkeskommunen og i staten. Avtalen vil kreve finansiering i løpet av handlingsprogramperioden. Det er relevant å vurdere hvordan dette kan løses, helt eller delvis i ny pris- og betalingsmodell, men også i dialog med staten. Samarbeid er og blir viktig for å sikre at jernbanen utgjør en integrert del av det lokale kollektivtilbudet. Et sømløst tilbud krever god samhandling mellom partene gjennom planlegging for å sikre gode korrespondanser, entydig og god kundeinformasjon og samarbeid om avvikshåndtering, samt pris- og billettsamarbeid. Avtalen kan gi økte kollektivreiser til toget og det fylkeskommunale kollektivtilbudet, som igjen vil gi god utnyttelse av kapasitet i både vognmateriell og infrastruktur, samt reduserte bilreiser.

7.4 Bussanlegg og sjåførfasiliteter

Det er behov for oppgraderinger og modernisering av eksisterende bussanlegg og sjåførfasiliteter, i tillegg til etablering av nye bussanlegg og sjåførfasiliteter langs fylkesveiene. Mange av dagens bussanlegg er ikke tilrettelagt for en økning i kollektivtrafikk eller ny teknologi som hydrogen og batterielektriske busser. Enkelte anlegg vil i årene forsvinne som følge av pågående fortetting i regionbyene og det vil være behov for å finne erstatningsarealer dersom man ønsker å opprettholde kollektivtrafikken i regionen.

Sjåførfasiliteter i Follo og bussanlegg på Lørenskog er under planlegging, og vil ha behov for finansiering i løpet av handlingsprogramperioden. I tillegg er det vedtatt investeringer til sjåførfasiliteter (toaletter og pauserom) for bussjåfører på Romerike og Akershus Vest (Asker og Bærum).

I tidligere Akershus var det lagt til grunn at bussanlegg og sjåførfasiliteter skal finansieres med bruk av kostnadsdekkende leie. Tilsvarende modell var ikke benyttet i tidligere Østfold og Buskerud. Leieinntektene skal dekke fylkeskommunens kostnader til drift og vedlikehold av anleggene, samt finansiering av kjøp av bussanleggene og investeringene som er utført. Infrastrukturfond samferdsel benyttes til midlertidig finansiering av investering og større vedlikeholdsprosjekter i henhold til tidligere fylkestingsvedtak i Akershus.

Det er behov for harmonisering på dette området, og felles innretning vil bli vurdert i lys av og i etterkant av arbeid med organiseringen av kollektivtransporten

7.5 Fossilfri drift

De tre kollektivselskapene tar sikte på å oppfylle Vikens mål om fossilfri drift innen 2028:

- I ØKT var andelen 76 pst. fossilfritt (biogass) drivstoff i 2019, og selskapet planlegger å legge om resten av flåten ved nye anbud 2021-2023.
- Brakar hadde 93 pst. fossilfritt drivstoff i 2019 (biodiesel), men har inntil videre gått tilbake til vanlig diesel som følge av endret statlig avgiftspolitik. Parallelt satses det på elektrisk drift på høytrafikkerte linjer i Drammensområdet.
- Ruter hadde i 2019 77 pst. fossilfri drift av bussene, der 4 pst. var elektrisk og resten i hovedsak biodiesel. Det største fergesambandet (Nesodden) og flere busslinjer i vest og på Romerike ble elektriske i 2020. Parallelt med gradvis overgang til nullutslippsteknologi (elektrisk og hydrogen), skal utslippsmålet ivaretas med bruk av biodiesel.



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

7.6 Skoleskyss

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

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

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

7.7 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)

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

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

7.8 Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport

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

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

Fylkestinget har derfor vedtatt eneretter for drosjetransport i 30 av kommunene i Viken. Målet er å sørge for et godt drosjetilbud til alle, i hele Viken. Enerett innebærer en skjerming mot konkurranse fra andre

drosjer, slik at det blir mer attraktivt å tilby drosjetjenester der det er få kunder. Fylkeskommunene kan kun tildele eneretter i kommuner der markedet ikke gir et godt nok tilbud og der det er mindre enn 20 000 innbyggere og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km².

7.9 Transport på vannveiene

Viken opprettholder satsingen på omlegging til utslippsfrie fergeruter og undersøker muligheter for ytterligere bruk av vannveier. Det er igangsatt flere initiativ med utslippsfri bruk av vannveiene som er aktuelle i handlingsprogramperioden. Svelvikferja skal bli elektrisk i løpet av 2022. Det arbeides også med å gjøre Ruters hurtigbåtsamband på Oslofjorden utslippsfritt og videre et utslippsfritt Hvalersamband i Hvaler kommune. I tillegg sees det på muligheter for utslippsfri Hurtigbåt på strekningen Slemmestad – Vollen – Aker Brygge. Det arbeides videre med disse prosjektene inn mot 2024.

I Fredrikstad har fergedrift over Glomma en lang tradisjon. Fredrikstad kommune er ansvarlig for driften av Byfergene, men det gis også bidrag til drift og omlegging til bruk av el-ferger gjennom tilskudd av Belønningsmidler i Bypakke Nedre Glomma. Fergene har siden 2014 vært gratis for passasjerer, og har etter dette økt frekvens, antall linjer og passasjertall. I 2019 var det 1,5 mill. reisende med Byfergene, og fergene er derfor et godt supplement til det fylkeskommunale kollektivtilbudet i kommunen.

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

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

Det må tas høyde for en økning i rammen for eventuelle driftskostnader som kan komme utover driften av dagens løsninger. Ruter har bl.a. spilt inn behov for finansiering av investeringer til infrastruktur på land som utbedring av kaianlegg og strømtilførsel for lademuligheter. Utover dette skal kollektivselskapene fortsette å utrede og søke å finne løsninger for bærekraftige transportmuligheter på vannveiene.



I Fredrikstad er fergene på Glomma et godt alternativ til veibroa. Foto: Viken fylkeskommune

8 Øvrige driftsoppgaver

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

8.1 Forvaltning

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

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

8.2 FOU, utredning og samarbeider

Dette danner kunnskapsgrunnlaget for strategisk planlegging av samferdsel i Viken. Satsingen innebærer forskningssamarbeid samt pilotering, med særlig fokus på nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder. Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser og eventuelle analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. Midlene skal også dekke medlemskapsavgifter og deltakelse i arenaer som er viktige innenfor rådsområdets samlede virksomhet, inkludert midler til forvaltning av fiskerihavner. Midler og partnerskap innen trafiksikkerhet inngår også her.



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

Den strategiske innsatsen skal bidra til måloppnåelse innenfor alle delmål, men er særlig viktig for framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, bærekraftige og innovative transportløsninger, samspill med omgivelsene, trafiksikkerhet og universell utforming. Prioritering av samarbeidsarenaer er viktig for at den fylkeskommunale innsatsen skal inngå i en helhet i vikensamfunnet.

Nye teknologiske løsninger kan bidra til mer effektiv ressursutnyttelse og reduserte miljøulempere. Viken fylkeskommune vil delta i testing og bruk av ny teknologi der dette kan ha stor betydning for måloppnåelse over tid.

8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Med økt bruk av hjemmekontor og digitale møter har den daglige belastningen på veiene, kollektivtrafikk og annen aktuell infrastruktur endret seg. Mer bruk av hjemmekontor kan bidra til å endre mobilitetsetterspørselen med færre arbeidsreiser i rushtrafikken, noe som kan ha betydelig effekt på kø og forsinkelser. Hjemmekontor vil fremdeles være et alternativ for mange selv etter koronapandemien, og endrede reisevaner med færre arbeidsreiser viser nødvendigheten av digital tilgjengelighet.

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

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

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

9 Investeringer på fylkesveinettet

9.1 Måloppnåelse

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

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

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

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

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

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

9.2 Prioriteringsmetode

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

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

Prosjekter som er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

- planleggings- og utbyggingsprosjekter som skal finansieres over investeringsbudsjettet

Prosjekter som ikke er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

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

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

9.3 Bindinger

I handlingsprogrammet for 2022-2025 er om lag 9 pst. av totalt investeringsbudsjett bindinger. Dette vil si prosjekter som er vedtatt startet i foregående handlingsprogramperiode og har fortsatt behov for midler etter 2021. For handlingsprogramperioden 2022-2025 legges følgende definisjon av økonomiske bindinger til grunn:

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

Det er tatt hensyn til at prosjekter for om lag 400 mill. kr er ansett som bundet ved oppstarten av handlingsprogramperioden. Om lag 65 pst. av de bundne prosjektene knytter seg til gang-sykkelveiprosjekter, om lag 20 pst. til mindre utbedringer og det resterende på store utbedringstiltak og kollektivtiltak.

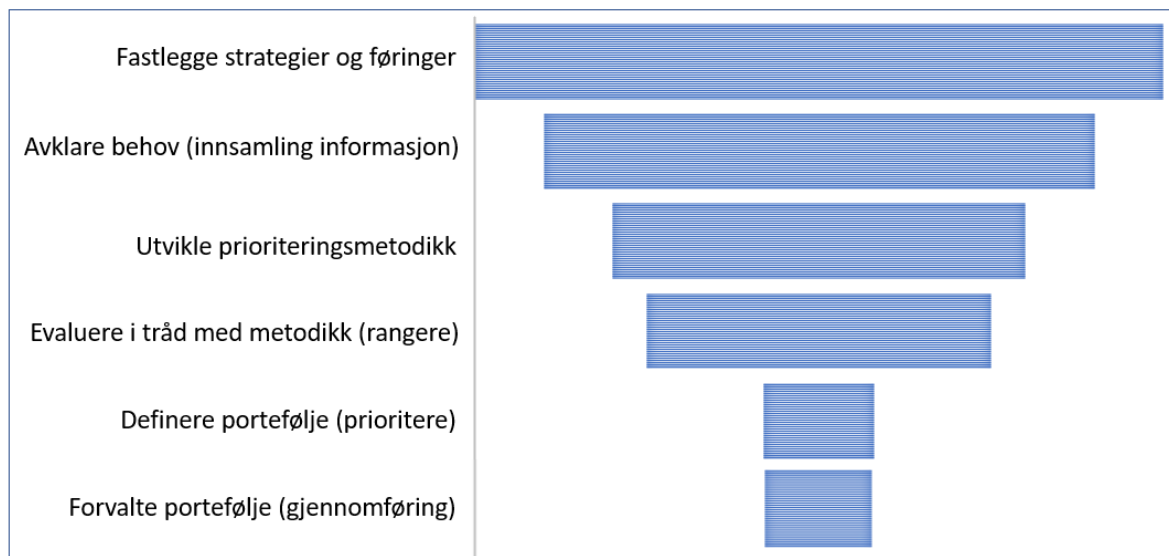
9.4 Porteføljestyring

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

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

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

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



Figur 5 Prinsipp for arbeid med porteføljestyring

9.5 Tiltakstyper

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

Porteføljer med prosjekter utarbeides innenfor følgende tiltakstyper:

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

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

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

I handlingsprogrammet legges det opp til en samlet praksis for Viken fylkeskommune på dette området. Hovedregelen skal være å minimere størrelsen på samleposter gjennom gode rutiner for å avdekke

tiltaksbehov på et så tidlig tidspunkt som mulig, slik at tiltak inngår i de samlede prioriteringene for investeringsporteføljen.

Samleposter vil derfor ikke benyttes for tiltakstypene ny vei og større utbedringer. Samtidig kan samleposter benyttes til mindre tiltak som det verken er mulig eller riktig å ha full oversikt over for en fireårsperiode. Ut fra dette legges det opp til samleposter under de øvrige tiltakskategoriene, herunder også strategisk grunnnerv. Samleposter kan også benyttes til å finansiere ekstra behov som avdekkes ved gjennomføringen av et prosjekt, for eksempel når byggingen av en gang- og sykkelvei avdekker behov for mindre forsterkningstiltak på kjøreveien.

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

9.6 Retningslinjer og krav til forskuttering

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

Retningslinjer for forskuttering av fylkesveiprosjekter i Viken:

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

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

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

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

Forskutteringsavtalen skal blant annet omfatte:

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

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

9.7 Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere

Saken er til intern behandling i Viken fylkeskommune. Vedtatte prinsipper for mva.-kompensasjon vil komme i den endelige utgaven av handlingsprogrammet.

9.8 Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter

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

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

Sentralt i statens retningslinjer for bompengeprosjekter står nytteprinsippet som går ut på at de bilistene som betaler bompenger, skal få nytte av prosjektet bompengene finansierer. Samtidig skal de som får nytte betale bompenger. Nytteprinsippet må legges til grunn for alle bompengeprosjekter. Det stilles ikke samme direkte krav til nytte i bompengepakker/bypakker.

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

Viken fylkeskommune ønsker derfor å vurdere bruk av bompenger til å finansiere et begrenset antall større, prioriterte prosjekter med mindre Staten kommer med tilstrekkelige investeringsmidler. Bruk av bompenger forutsetter lokalpolitiske vedtak. Bompengefinansiering av enkeltprosjekter vil kunne gi en

raskere prioritering av prosjektet og gi Viken handlingsrom til å bygge prosjekter som det ellers ikke er rom for.

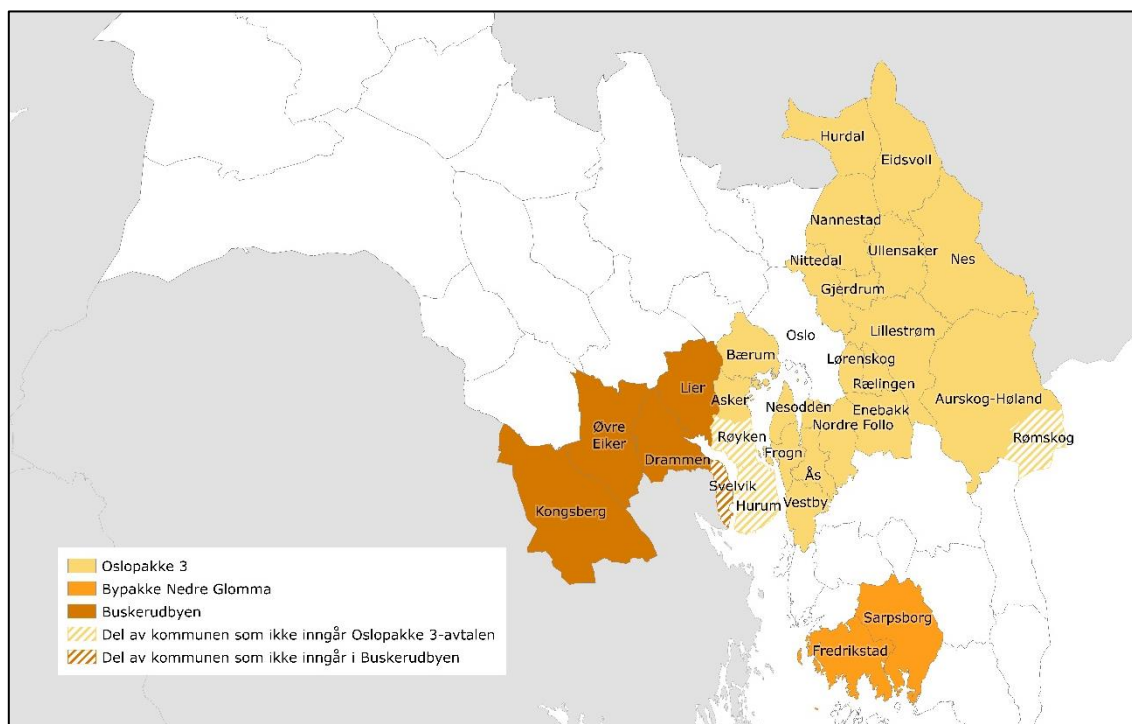
De fleste bompengeprojekter i Norge blir finansiert ved en kombinasjon av bompenger og bevilgninger over stats- eller fylkesveibudsjettene. Behovet for fylkeskommunale midler til fylkesveiprojekter i Viken vil være avhengig av utbyggingskostnader og bompengepotensiale.

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

- Utbyggingskostnadene for prosjektet bør være minimum 200 mill. kr inkl. mva. Trafikkgrunnlaget for prosjektet bør være tilstrekkelig til at bompenger kan dekke en betydelig andel av utbyggingskostnadene. Den fylkeskommunale andelen av finansieringen bør minst tilsvare mva.-refusjonen fra staten.
- Flere store og viktige fylkesveiprojekter er under planlegging og faller innenfor forslaget til kriterier. De aktuelle prosjektene vurderes prioritert i handlingsprogrammet under forutsetning av at de skal delvis bompengefinansieres. Det foreligger prinsippvedtak for to prosjekter: Fv. 33 Skreikampen i Eidsvoll kommune og fv. 156 Bråtan - Tusse i Frogn kommune.
- Gang-, sykkel- og kollektivtiltak kan inngå i enkeltprosjekter på fylkesvei som finansieres med bompenger.

9.9 Bypakker/byvekstavtaler

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



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

Midler er en kombinasjon av bompenger, statlige belønningsmidler og medfinansiering fra fylkeskommuner og kommuner. Det kreves inn bompenger i Oslopakke 3-området og i Nedre Glomma, mens en bompengepakke ble avvist for Buskerudbyen i 2019. En byvekstavtale er godkjent for Oslopakke 3-området, noe som gir grunnlag for videreføring av belønningsmidler. Nedre Glomma har avtale om belønningsmidler til og med 2023, mens Buskerudbyen er avhengig av en forlengelse av avtalen med staten for å få belønningsmidler etter 2021. Byvekstavtaler er foreløpig ikke inngått for Buskerudbyen og Nedre Glomma.

For de største byområdene i Viken kan statlige belønningsmidler inngå som finansiering av tiltak for gående, syklende og kollektivreisende. Dette forutsetter at nullvekstmålet for personbiltrafikken blir oppfylt og at avtaler om belønningsmidler blir forlenget. For Oslopakke 3-området og Nedre Glomma kan bompenger også inngå i finansieringen av slike tiltak. For de fire største byområdene i landet er det i tillegg en ordning med statlig delfinansiering av større høykvalitets kollektivløsninger, bl.a. Fornebubanen.

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

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

9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak

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

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

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

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

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

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

Del 2: Prioriteringer i handlingsprogramperioden

10 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

10.1 Økonomiske rammer

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

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

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

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

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

10.2 Forutsetninger for gjennomføring

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

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

Ved aktivitet/tiltak som vil påvirke veieiendommens grenser må det utføres en avklaring/sikring av eksisterende eiendomsgrenser. Aktivitet/tiltak utenfor veieiendommen krever tiltredelse ved avtale eller ekspropriasjon med/mot grunneier. Tiltredelse kan ta 9-12 mnd. om ekspropriasjon må benyttes. Nødvendig planavklaring må gjennomføres ved aktivitet/tiltak utenfor fylkeskommunens egen grunn.

11 Drift av kollektivtransport

11.1 Økonomisk handlingsrom

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

Knyttet til bruk av bompenger til kjøp av kollektivtransport i Oslopakke 3 er følgende lagt til grunn¹

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

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

Samlet sett innebærer likevel summen av føringer på området at det vil være begrenset hvor store endringer av kollektivtilbudet som kan skje i handlingsprogramperioden.

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

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

11.2 Forutsetninger for gjennomføring

Kollektivtilbudet bestemmes av de tre kollektivselskapene innenfor de økonomiske rammer og mål som er avtalt med fylkeskommunen, og med billettinntekter som varierer mellom 30 pst. og 50 pst. av inntektene for de ulike selskapene (inkludert skoleskyss).

Fram til i dag har etterspørselen og billettinntektene vært stabile, eller stabilt økende, fra år til år, noe som har gitt selskapene og de tidligere fylkeskommunene forutsigbarhet i gjennomføringsfasen. I årene framover, dvs. i perioden etter korona, kan situasjonen bli mer uforutsigbar. Redusert etterspørsel kan redusere billettinntektene.

¹ (St. meld. Nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2)

Dette gjelder både i overgangsperioden etter korona,² og evt. mer varige endringer som følge av nye arbeidsformer og reisevaner.

Kollektivselskapene har 3 måneders varslingsplikt overfor sine operatører hvis de ønsker å endre produksjonen, noe som i praksis betyr at de trenger opp mot et halvt år (inkl. planlegging) for å gjennomføre tiltak.

Økte billettpriser, som et alternativ til kutt i tilbudet, krever tilsvarende lang prosess, fordi dette krever politisk behandling i fylkestinget og må være samordnet med Oslo kommune (Ruter) og staten (jernbane). Det kan også bli behov for nye billettprodukter tilpasset endret etterspørsel, fordi færre vil ønske å reise hver dag basert på månedskort. Dette kan bidra til redusert frafall av kollektivreiser, og dermed også økte inntekter.

Økonomiske utfordringer som følge av koronapandemien har gjort at selskapene på nytt vurderer hvor raskt de er i stand til å gjennomføre nullutslippsmålet innen 2028. Reversering av kontrakter basert på biodiesel vurderes, men dette må samtidig vurderes opp mot varslede økte klimaavgifter som vil gjøre at også vanlig diesel blir dyrere.

Gjennomføring av togavtalen i Østfold og Buskerud-delen av Viken må også finansieres underveis i perioden. Ved at staten betaler for dette, ved omdisponering av vedtatt budsjettramme, ved å øke billettinntektene eller ved en kombinasjon av disse.

² Foreløpige prognoser tilsier et inntektsbortfall på rundt 250 mill. kr eks. mva. de første seks månedene etter at de statlige smittevernrestriksjonene opphører. Dette som en følge av at det tar tid før etterspørselen tar seg opp til nivået før korona. Utfordringen er størst i Ruters område ettersom billettinntektene til Ruter utgjør hele 50 % av driftsbudsjettet deres. Det er p.t. ikke avklart om staten vil dekke (deler av) inntektsbortfallet.

12 Øvrige driftsoppgaver

12.1 Strategisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid

Det settes av midler til strategisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid (ikke-fysiske tiltak). Noe av midlene går til Trygg Trafikk i Viken for gjennomføring av en rekke tiltak på vegne av fylkeskommunen, ref. samhandlingsavtalen mellom partene.

Det er behov for ressurser til analyser og kunnskapsgrunnlag for trafikksikkerhetssituasjonen i fylket, og formidlingen av denne. Det er også behov for piloter og utvikling av nye holdningsskapende og strategiske tiltak. Det resterende er tiltenkt kommuneregionene. Midler til fysiske tiltak prioriteres på fylkesveinettet basert på kunnskap og dialog med kommuner/kommuneregioner. Fylkeskommunen legger til grunn at de ulike typene trafikksikkerhetstiltak sammen utgjør en helhet og samordnes, slik at fysiske og ikke-fysiske tiltak utfyller hverandre.

12.2 Forskning, pilotering og samarbeid

Det settes av midler til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samferdsel i Viken. Dette innebærer kunnskapsinnhenting, forskningssamarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering, med særlig fokus nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer (jf. Samferdselsstrategien). Her inngår for eksempel reisevaneundersøkelser og analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. Midlene dekker også medlemskapsavgifter og deltakelse i arenaer og samarbeid som er viktige innen strategisk utvikling av mobilitet og samferdsel, inkludert midler til forvaltning av fiskerihavner.

12.3 Øvrige utredninger

I handlingsprogramperioden vil det kunne oppstå behov for analyser og utredninger knyttet til spesifikke geografiske områder i Viken, f.eks. mobilitetsanalyser eller konseptvalgutredninger. Det vil også være behov for større eller mindre utredninger og strategier for utbedring av fylkesveinettet som for utredning for å ivareta driftsutfordringer, veikapital og oppgradere veinett eller kollektivterminaler. Eksempler på dette er istandsetting av strekninger for modulvogntog, forfallsutbedring på høytrafikkerte gater/veier og prioriterte korridorer, skiltfornyning.

13 Investering fylkesvei

13.1 Økonomiske rammer

I handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er det foreløpig lagt til grunn en videreføring av økonomiplanrammene (ØP) på investeringsbudsjettet for 2021-2024. Endelige rammer vil bli fastsatt gjennom behandling av budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 som vedtas i desember 2021, samtidig som handlingsprogrammet.

Det er lagt opp til porteføljestyring av planleggingsprosjekter og utbyggingsprosjekter. For utbyggingsporteføljen er det delporteføljer innenfor hver tiltakstype. De økonomiske rammene vedtas gjennom budsjettprosessen og porteføljene følges opp i tertialrapportene.

13.2 Planleggingsportefølje

Midlene til planlegging inkluderer kostnader til å utarbeide forprosjekter, reguleringsplaner, områdeplaner og ev. kommunedelplaner for prosjekter. Dette omfatter også mulighetsstudier/forprosjekt, der dette er nødvendig for å avklare valg av løsning.

Planleggings- og utbyggingsporteføljene henger sammen når det gjelder prioriteringer. Planleggingsporteføljen har imidlertid et lengre tidsperspektiv enn utbyggingsporteføljen. Planleggingsarbeid dekker også arbeid der bygging vil skje etter 2025.

Reguleringsplanleggingsfasen går normalt over 2-3 år. I tillegg kommer grunnnerverv som tar 1-2 år fra reguleringsplan er vedtatt. Planleggingsprogrammet for første del av perioden er i all hovedsak bestemt ut fra de planene som allerede er igangsatt. Det er ved oppstart av nye planprosjekter mulighetene ligger for å endre prioritering i tråd med vedtatte delmål og satsingsområder.

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

Gjennom innspill til handlingsprogrammet har det allerede kommet mange forslag til konkrete prosjekter, disse er strukturert og grovsortert. I høringsperioden forventer vi at kommuner/regioner også kommer med ytterligere innspill til prosjekter. Den endelige planleggingsporteføljen i Viken vil være et resultat av prosjektenes måloppnåelse, Viken sine økonomiske rammer og planleggingskapasitet.

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

Hele planleggingsporteføljen framkommer i vedlegg (kap. 14.1). Planleggingsporteføljen består av forslag til prosjekter, og det kan forekomme endringer i prioriteringene senere.

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

Aktuelle tiltak under samlepost kan være

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

13.3 Utbyggingsportefølje

Hovedtrekk i foreslåtte prioriteringer

I arbeidet med å vurdere prosjekter som skal inn i handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i innspill fra kommuneregionene og de vurderingene som er lagt til grunn tidligere i Østfold, Akershus og Buskerud, samt for Jevnaker, Lunner og Svelvik kommuner som er nye kommuner i Viken fylkeskommune. Prosjektene er sett opp mot måloppnåelse for delmål og satsingsområder omtalt i kap. 9.1. For hver tiltakstype er det valgt prosjekter som vil bidra til en best mulig samlet måloppnåelse for Vikens fylkesveinett i perioden 2022-2025.

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

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

- Prosjekter med god samlet måloppnåelse og som snart er klare for utbygging er prioritert for å sikre god gjennomføringsevne.
- Prosjekter som må gjennomføres for å kunne opprettholde framkommeligheten på regionale strekninger/strekninger med høy trafikk.
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien.
- Utbedring av flaskehalser (bruer) på veier med regional funksjon er prioritert selv om disse får lav samlet måloppnåelse
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid

Tabellen under viser prosentvisfordeling på ulike tiltakstyper i handlingsprogramperioden. Et enkelt prosjekt vil ofte bidra til måloppnåelse innenfor flere tiltakstyper. Prosjektet er lagt under den tiltakstypen som hoveddelen av prosjektet tilhører.

Innhenting av forfall er prioritert høyt, og den samlede innsatsen fylkeskommunen har på dette området vil bestå av tiltak under flere tiltakstyper. I tillegg til tiltakstypen forfallsinnhenting gjelder dette spesielt større og mindre utbedringer, samt ny vei. Tiltak for gående og syklende er prioritert høyt i handlingsprogrammet. Gang- og sykkelveiprosjekter gir ofte bedre løsninger også for trafiksikkerhet og kollektivtransport. Tiltakstypene er nærmere omtalt i de neste avsnittene.

For å sikre tilstrekkelig fleksibilitet opprettes det samleposter for alle tiltakskategorier unntatt nye veianlegg og store utbedringstiltak, jf. omtale av samleposter i del 1.

Tiltakstype	Rammer i HP 2022-2025 1000 (2021-) kr inkl. mva.	Andel (%)
Forfallsinnhenting	1 179 000	27 %
Mindre utbedringer	279 000	6 %
Tilrettelegging for gående og syklende	1 406 000	33 %
Trafikksikkerhetstiltak	218 000	5 %
Kollektivtiltak	231 000	5 %
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	614 000	14 %
Ny vei	25 000	1 %
Planlegging	345 000	8 %
Totalsum	4 297 000	100 %

Tabell 1 Rammer pr tiltakstype

Det presiseres at tabellen gjelder investering fylkesvei, dvs. fylkeskommunale midler og bompenger til lokale tiltak i Viken. Bompenger til lokale tiltak vedtas som sekkepost av styringsgruppen i Oslopakke 3, og prioriteringen av midlene besluttet i praksis av fylkestinget alene

I tillegg til disse midlene foretas det også investeringer til større kollektivtiltak som Fornebubanen m.m. Dette er bompenger til kollektivtiltak gjennom Oslopakke 3. Prioriteringen av disse midlene vedtas av styringsgruppen i O3, med tilslutning fra fylkestinget. Den totale satsingen til kollektivtiltak er dermed større enn det som framkommer i tabell 1. (Se for øvrig kap. 5.4 Gående, syklende og kollektivtransport og kap. 14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP, Investeringsbudsjett)

Forfallsinnhenting

Forfallsinnhenting er ett av fire satsingsområder i HP samferdsel. Det er også et tydelig uttrykt satsingsområde i Viken. Det er derfor et tiltaksområde som prioriteres høyt. Dersom driftsrammen til fylkesveier holdes på dagens nivå er det behov for om lag 400 mill. kr (inkl. mva.) pr år til forfallsinnhenting over investeringsrammen for at vedlikeholdsetterslepet i Viken ikke skal øke.

Det vil ligge et element av forfallsinnhenting i flere av utbyggingstiltakene som gjennomføres. Det er likevel valgt å synliggjøre forfallsinnhenting som en egen tiltakstype for prosjekter hvor hoveddelen av tiltaket omhandler forfallsinnhenting.

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

Forfallsinnhenting	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen	Eidsvoll	by	
Fv. 159 Blåkollen tunnelrehabilitering	Lørenskog	korridor	
Fv. 1084 Ørmen bru	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 116 Borge bru (midl. tiltak)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 381 Oppgradering Veum-Solli	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 120 Huls bru	Indre Østfold	korridor	
Fv. 1218 Gjøby bru	Rakkestad	distrikt	
Fv. 114 Østre Trøsken bru	Sarpsborg	korridor	
Fv. 1186 Grimsøy bru	Sarpsborg	distrikt	
Fv. 167 Bleikervegen over E18 og fv. 1446 Drengsrud over E18	Asker	by	
Fv. 2692 Vear bru	Asker	distrikt	
Fv. 283 Rehabilitering Bragerne tunnelen	Drammen	by	
Fv. 40 Grettefoss bru	Flesberg	korridor	
Fv. 287 Tingstad bru-Tukudalen	Modum og Sigdal	distrikt	
Fv. 40 Støttekonstruksjoner, Norevegen	Nore og Uvdal	distrikt	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 2 Forfallsinnhenting

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

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

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

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

Mindre utbedringer

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

Mindre utbedringer	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 2300 Hadelandsveien: Jernbaneundergang Grua	Lunner	korridor	
Fv. 1382 Høgstvetveien - kvikkleire/erosjonssikring	Ås	distrikt	
Fv. 1385 Replanting trær Kongeveien	Ås	distrikt	
Fv. 319 Svelvikveien **)	Drammen	by	
Fv. 203 Austvoll bru **)	Flå	distrikt	
Fv. 285 Asdøla bru **)	Lier	distrikt	
Fv. 7514 Nøsteveien, omlegging VA	Lier	by	
Fv. 287 Linderud Bru - Sundbakken **)	Sigdal	distrikt	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 3 Mindre utbedringer

***) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

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

Tilrettelegging for gående og syklende

Viken fylkeskommune satser på utbygging av nye gang- og sykkelveier, og vil i tillegg benytte et bredt spekter av virkemidler for å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesveinettet. Tiltak for gående og syklende langs fylkesveinettet er i stor grad rettet mot trygging av skoleveier slik at barn kan gå eller sykle selvstendig og trygt til skolen. Viken fylkeskommune skal også prioritere tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter, spesielt i og rundt de større byområdene. Samtidig skal strekninger som bidrar til et sammenhengende nett prioriteres.

Tilrettelegging for gående og syklende	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 169 Fortau Momoen sentrum - Momoen - Løken **)	Aurskog-Høland	distrikt	O3
Fv. 236 Nordre Mangen: Lierfoss-Haneborg skole **)	Aurskog-Høland	distrikt	O3
Fv. 33 GSV Feiring sentrum *)	Eidsvoll	distrikt	
Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønndalvegen	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 120 Gjerdrumsvegen: Klampenborg-Leikvoll	Gjerdrum/Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 1481 Eidsvegen: Meieriveien - Blaker kirke	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru Strømsveien (Sagdalen) Kollektivfelt og GSV	Lillestrøm	by	O3

Tilrettelegging for gående og syklende	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 2284 Myllavegen, Muttastien - Sveavegen, fortau	Lunner	distrikt	
Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispeli - Stensgårdvegen	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 1611 GSV Preståsvegen **)	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 241 Hønenkrysset - Putten, utbygging **)	Ringerike	distrikt	
Fv. 120 Kisaveien: Jødalsvegen-Skrythagen	Ullensaker	korridor	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien GSV Revestien	Ullensaker	distrikt	O3
Fv. 120 GSV Krona - Holt **)	Enebakk	distrikt	O3
Fv. 108 Gsv Trolldalen - ny Kjøkkøysund *)	Fredrikstad	korridor	
Fv. Huseby - Bakker bru **)	Frogn	distrikt	O3
Fv. 1270 Henstad alle	Indre Østfold	by	
Fv. 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell	Moss	distrikt	
Fv. 119 Dilling - Vang	Moss	distrikt	
Fv. 120 Gsv ved Rødsund	Moss og Våler	korridor	
Fv. 157 Flaskebekk-Granholt	Nesodden	distrikt	O3
Fv. 1372 Oppegårdveien: Dalstunet-Langhusveien	Nordre Follo	by	O3
Fv. 118 Undergang ved Tune kirke	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 152 Ås sentrum - NMBU	Ås	by	O3
Fv. 2688 Bøveien	Asker	distrikt	
Fv. 168 Griniveien, Nordveien - Hosletoppen	Bærum	by	O3
Fv. 610 Fortau Vollsveien	Bærum	by	O3
Fv. 2722 Konnerudgata, Hallermoveien N - Hallermoveien S	Drammen	by	
Fv. 2729 Øvre sund-bru – Landfalløybrua **)	Drammen	by	BBY
Fv. 2731 Buskerudveien; Landfalløybrua - Vinnes	Drammen	by	BBY
Fv. 283 GSV Vinnes	Drammen	by	
Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien	Lier	by	BBY
Fv. 35/68 Vestfossen sentrum	Øvre Eiker	by	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 4 Tilrettelegging for gående og syklende

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

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

Trafikksikkerhetstiltak

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

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

Trafikksikkerhetstiltak	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 240 og E16 Krysningsspunkt og bussholdeplasser	Jevnaker	korridor	
Fv. 177 Vormsundv. x fv. 173 Hvamsv. - kryssutbedr **)	Nes	distrikt	
Fv. 116 x fv. 1104 Torp	Fredrikstad	korridor	
Fv. 316 x kv Peer Gynts vei	Moss	by	
Fv. 120 x fv. 115 ved Rødsund	Våler	korridor	
Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien	Asker	by	
Fv. 285 Kjellstad - Skaret	Lier	korridor	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 5 Trafikksikkerhetstiltak

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

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

Kollektivtiltak

Viken fylkeskommune prioriterer gjennomføring av tiltak for å få flere til å reise miljøvennlig ved å gå, sykle og kjøre kollektivt. Kollektivinfrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene og som dermed bidrar til nullvekstmålet er viktig å prioritere. I all hovedsak ligger større kollektivtiltak innenfor områdene til byvekstavtalene/ bypakkene og prioriteres i den sammenheng. Under denne tiltakstypen vil det utover tiltak i bypakkene ligge mindre investeringstiltak for kollektivtrafikken i andre områder av Viken fylkeskommune.

Kollektivtiltak	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22	Lillestrøm	korridor	O3
Diverse holdeplassoppgraderinger Romerike del 3	Lørenskog	distrikt	O3
Fv. 159/352 kollektivfelt ved Visperud	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 290 Osloveien x Kv.3700 Bredalsveien (USN-krysset) **)	Ringerike	distrikt	
Fv. 120 Kollektivtiltak langs Nedre Rælingsveg mot x rv 159	Rælingen	korridor	O3
Fv. 120 Proaktiv trafikkstyring Nedre Rælingvei	Rælingen	korridor	O3
Fv. 1114 Holdeplass ved Jøtul	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 130 Ensidig kollektivfelt Begby - Rakkestadsvingen	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 130 Etablere snumulighet/endeholdeplass for busslinje 5	Fredrikstad	by	BNG
Utbedring holdeplasser på Dyrløkke	Frogn	by	O3
Fv. 124 Holtsåsen holdeplass	Rakkestad	distrikt	
Fv. 118 Skjebergveien - Oppgradering holdeplasser	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 152 Gateterminal Ås	Ås	by	O3
Fv. 152 kollektivframk. Meierikrysset-Sentralholtet	Ås	by	O3
Bussframkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien	Asker	by	O3
Fv. 1436 Lenken bru, kollektivframkommelighet	Asker	by	O3
Bussframkommelighet ASP 3 kryss i Drammen	Drammen	by	
Bussframkommelighet Drammen sentrum, prioriterte strekninger	Drammen	by	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 6 Kollektivtiltak

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Utbedring av holdeplasser (universell utforming, leskur etc.).
- Tilrettelegging for snuplass/innfartsparkering.
- Mindre tiltak for leddbuss/el-buss (på grunn av svingradier o.l.).
- Andre mindre framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken

Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 33 Skreikampen *)	Eidsvoll	korridor	
Fv. 120 Storgata Lillestrøm **)	Lillestrøm	by	O3
Fv. 279 Ny Gardervei **)	Lillestrøm	by	
Fv. 108 Kjøkkøysund bru *)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen ***)	Fredrikstad/ Sarpsborg	by	BNG
Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgate *)	Moss	by	
Fv. 152 Kirkeveien i Ski	Nordre Follo	by	O3
Fv. 118 Ny Sarpsbru ***)	Sarpsborg	by	BNG

Tabell 7 Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

**) Bundne prosjekter

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

Tiltakstype Store utbedringsprosjekter omfatter i stor grad kostnadskrevenne prosjekter hvor Viken fylkeskommune i liten grad har mulighet til å finansiere prosjektet over investeringsbudsjettet alene. Det vises til kap. 9.7, 9.8 og 9.9 for utdypende omtale.

- Fv. 33 Skreikampen (Eidsvoll). Rassikringsprosjekter/utbedring på fv. 33, Skreikampen (etappe 1). Prosjektet har tidligere prinsippvedtak om bompengefinansiering. Prosjektet ses i sammenheng med Fv. 33 Byrudberga (etappe 2) og Fv. 33 GSV Feiring sentrum som også skal finansieres over denne bompengoordningen.
- Fv. 152 Kirkeveien i Ski (Nordre Follo). Prosjektet omfatter utvidelse til tre felt, der det nye feltet bli kollektivfelt inn mot kryssene i hver retning. Videre inngår tosidig tilbud for gående og syklende. Dette prosjektet inngår i Oslopakke 3 og ligger inne med midler i O3s handlingsprogram. Reguleringsplanen har vært på høring og ventes vedtatt i 2021.
- Fv. 108 Kjøkkøysund bru (Fredrikstad). Fv. 108 er eneste veiforbindelse til Hvaler kommune. Brua er i dårlig stand, og det er innført begrensninger for tyngre kjøretøy. Reguleringsplan for ny bru er klar for offentlig ettersyn. Reguleringsplanen omfatter også gang- og sykkelvei fra Trollaldalen til Kjøkkøy. Finansiering må derfor drøftes og avklares gjennom handlingsprogrammet.
- Fv. 109 Råbekken-Torsbekkdalen (Fredrikstad/Sarpsborg). Prosjektet inngår også i Bypakke Nedre Glomma, og er høyt prioritert her. Det omfatter bygging av kollektiv-/sambruksfelt og sammenhengende høystandard tilbud for gående og syklende mellom de to byene. Det foreligger vedtatt plan for delen nærmest Sarpsborg, og reguleringsforslag for resten av strekningen (har vært på høring, men er ikke vedtatt enda). Det vurderes nedskalering av prosjektet ut fra gjeldende reguleringsplan. Prosjektet fv. 109 4. arm i rundkjøring ved Råbekken må sees i sammenheng med endelig løsning for hovedprosjektet. Det vil kunne være aktuelt å slutføre byggeplanlegging og gjennomføre andre oppstartsaktiviteter i handlingsprogramperioden.

- Fv. 118 Ny Sarpsbru (ny bru over Glomma i Sarpsborg). Dette er et prosjekt i Bypakke Nedre Glomma, og er et av de høyest prioriterte prosjektene i pakka. Dagens brustrekning, som består av fem bruer, ble i 2016 angitt å ha en restbrukstid for tyngre kjøretøy på 10 år. Det betyr at en ny bru bør stå ferdig rundt 2026/27. Prosjektet har ikke vedtatt kommunedelplan pga. innsigelse, og det må påregnes 2-3 år til reguleringsplanlegging. Det er mulig prosjektet kan starte byggeplanlegging i handlingsprogramperioden.
- Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgata (Moss). Prosjektet omfatter tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport i Helgerødgata, og bedre framkommelighet for buss og sykkel over kanalen. Videre er det behov for ny bru over kanalen, siden dagens Kanalbru er utsatt for materialtretthet i stålet, og må skiftes ut for å unngå bruksrestriksjoner for tunge kjøretøy på sikt. Prosjektet er på planstadiet, det gjennomføres et forprosjekt i 2021 som avklarer løsning, reguleringsplanarbeid starter 2022. Byggeplanlegging vil kunne starte i handlingsprogramperioden.

Ny vei

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

Ny vei	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 156 Bråtan - Tusse *)	Frogn	korridor	

Tabell 8 Ny vei

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

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

13.4 Forutsetninger for gjennomføring

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

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

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

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

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

14 Vedlegg

14.1 Planleggingsportefølje

Denne planleggingsporteføljen viser prosjekter hvor det er lagt til grunn kun planleggingsaktivitet 2022-2025. Planleggingsporteføljen er foreløpig. Det er usikkerhet rundt flere av prosjektene. Det vil bli arbeidet videre med porteføljen, og den vil rulleres i løpet av handlingsprogramperioden.

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Forfallsinnhenting			
Fv. 154 Vikslora bru	Enebakk	korridor	
Fv. 116 Borge bru (NY bru)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 220 Kirkebøen bru	Halden	korridor	
Fv. 1122 Hvalsund bru	Hvaler	distrikt	
Fv. 1016 Bjaberg bru	Indre Østfold	distrikt	
Fv. 1424 Fekjan - Utglidning med mulig kvikkleire mot Neselva	Asker	distrikt	
Fv. 40 Aslefet bru	Flesberg	korridor	
Fv. 2757 Smedbrua	Kongsberg	distrikt	
Fv. 40 Sporan bru	Nore og Uvdal	korridor	
Fv. 40 Mykstufoss bru	Rollag	korridor	
Fv. 287 Nedre Eggedal-Eggedal	Sigdal	distrikt	
Mindre utbedringer			
Snødeponi	Bærum	distrikt	
Tilrettelegging for gående og syklende			
Fv. 1593 Sessvollveien mot Dal stasjon, Eidsvoll	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien - Lindebergveien	Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 171 Blakervegen: Haglundveien/Haglund bru – Eidsvegen/Blaker	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 382 GSV Branderudveien nord - Flaenveien	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 2278 Grindvollinna, Heimly - fv. 2294 Lunnerlinna	Lunner	distrikt	
Fv. 2300 Roalinna til stasjonen.	Lunner	distrikt	
Fv. 1603 Åsvegen, forprosjekt for å velge delstrekninger for regulering	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 177 Vormsundveien bru over Glomma g/s-løsning	Nes	distrikt	O3
Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal	Nittedal	distrikt	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergsvei - Gotaasalleen - fv. 178 Storgata	Ullensaker	by	O3
Fv. 107 Gsv Lunds gartneri - Byens marker	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 108 Mosseveien Simo - Fjeldberg	Fredrikstad	by	BNG

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 1094 Lervikvegen	Fredrikstad	distrikt	BNG
Fv. 116 Skåra - Manstad	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 108 Sykkelvei inn mot Skjærhalden	Hvaler	korridor	
Fv. 119 Sykkeltilrettelegging Øreveien-Carsten Ankers gate	Moss	by	
Fv. 1368 Kråkstadveien: Åsveien-Ellingsrudveien	Nordre Follo	by	O3
Fv. 349 Gsv Karlshus - Tomb	Råde	distrikt	
Fv. 1164 Bryggeriveien, inkl. sykkelfelt i Nordkappsgate	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 118 Grålum - Sarpsborg sentrum, sykkel	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 581 - Nordbyveien	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 1356 Gsv Pepperstad skog-Vestby sentrum	Vestby	distrikt	O3
Fv. 1623 Stasjonsveien - Dragveien - Høvikveien	Bærum	by	O3
Fv. 168 GS Griniveien, Hosletoppen - gml. Ringeriksvei	Bærum	by	O3
Fv. 2704 GSV Engene - Tomineborgveien	Drammen	by	
Fv. 2708 Baker Thons alle - Stormoen	Drammen	by	
Fv. 2757 Lurdalsveien, Konvallveien til Eikerveien	Kongsberg	by	BBY
Fv. 2774 Fortau, Baneveien fra Eikerveien og retning Kongsberg stasjon	Kongsberg	by	BBY
Fv. 286 Drammensveien fra rundkjøring til Henckelmyra til Lurdalsveien	Kongsberg	by	BBY
Fv. 2832 Heggenveien	Modum	distrikt	
Kollektivtiltak			
Fv. 120 og fv. 1496 Kollektivtiltak Skedsmokorset	Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 120, Storgata Nord Lillestrøm	Lillestrøm	by	O3
Fv. 1533 Jonas Lies gate Kollektivfelt	Lillestrøm	by	O3
Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, Kollektivfelt og GSV	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 290 Osloveien, Hønefoss Ringerike	Ringerike	by	
Fv. 108 Kråkerøybrua-Fuglevik (inkl sykkeltilrettelegging)	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 109 Fredrikstad sentrum/Grønli - Råbekken	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 117 Ørebekk-Ålekilene (inkl mindre tiltak for gående)	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 118 Holdeplass Carsten Ankers gate	Moss	by	
Fv. 152 Åsveien i Ski	Nordre Follo	by	O3
Fv. 1436 Drammensveien, Ånnerudveien-Borgenveien	Asker	by	O3
Fv. 283 Busstrase Travbanen - nye sykehus/Fjordbyen	Drammen	by	
Fv. 283 Etablering av holdeplass Buskerud storsenter	Drammen	by	
Fv. 40 Thornes vei, etablering av sentrumsholdeplass	Kongsberg	by	
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel:			
Fv. 33 Byrudberga *)	Eidsvoll	korridor	
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 319 Ny Svelvikvei Rundtom-Solumstrand (del 1) *)	Drammen	by	

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Ny vei			
Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop-Eik (del 2) *)	Drammen	korridor	
Fv. 287 Åmot-Kjøreplass bru (avkjøring Sigdal) *)	Modum	korridor	

Tabell 9 Planleggingsportefølje

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

14.2 Marginalliste

	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Forfallsinnhenting			
Fv. 130 Skjærvika - Solbergårnet, inkl. to kryss (strekning)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 108 Asmalsund bru	Hvaler	korridor	
Fv. 128 Fossum bru	Indre Østfold	korridor	
Fv. 112 Sollikryss (bru over E6)	Sarpsborg	korridor	
Tilrettelegging for gående og syklende			
Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv.181/ Eidsvollvegen - kryss Vegamotrabben	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 1538 Fugleåsen	Nittedal	distrikt	O3
Fv. 179 Hauersesterveien: Hauersester bru-Nordkisa	Ullensaker	korridor	O3
Fv. 458 Kisavegen	Ullensaker	distrikt	O3
Fv. 451 Enhusveien	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 114 Sykkeltiltak i Greåkerdalen	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 1436 Kirkeveien og fv. 1436 Knud Askers vei	Asker	by	O3
Fv. 2732 Mjøndalen sentrum fortau. Drammensveien fra rundkjøring til fv. 2708 til Arbeidergata	Drammen	by	BBY
Fv. 37 Jondalen	Kongsberg	distrikt	
Trafikksikkerhetstiltak			
Fv. 119 x fv. 1066 ved Rygge kirke	Moss	distrikt	
Fv. 279 Gsv Slangsvoldveien	Råde	distrikt	
Fv. 120 Gsv Middagsåsen - Folkestad	Våler	korridor	
Kollektivtiltak			
Fv. 245 Opprustning av bussholdeplasser og krysningspunkt	Jevnaker	korridor	
Fv. 1519 Solheimveien, Lørenskog, Kollektivfelt	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 1410 Utbedring holdeplassen Hellvikskog	Nesodden	distrikt	O3
Fv. 2517 Snurondell Lommedalen	Bærum	by	O3

Tabell 10 Marginalliste

14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP

Driftsbudsjett

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling.

1000 (2021-) kr (eks. mva.)

Driftsramme (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Fylkesvei	1 118 389	1 117 329	1 117 329	1 117 329	4 470 376
Kollektivtransport	2 046 041	2 047 101	2 047 101	2 047 101	8 187 344
Lønn og drift rådsområdet	203 338	203 339	203 339	203 339	813 355
Foreløpig ufordelt budsjettssaldering	-57 115	-83 726	-84 003	-84 003	-308 847
Sum a)	3 310 653	3 284 043	3 283 766	3 283 766	13 162 228
Belønningsmidler Ruter b), Brakar c), ØKT d)	83 000	83 000	0	0	166 000
Andre belønningsmidler b)	1 000	9 000	0	0	10 000
Tilskudd til reduksjon av billettpriser e)	41 200	41 200	41 200	41 200	164 800
Oslopakke 3-midler	456 000	463 000	442 000	442 000	1 803 000
Midler fra staten	27 323	27 323	27 323	27 323	109 292
Sum eksterne midler f)	608 523	623 523	510 523	510 523	2 143 800

a) Det er gjennom NTP 2022-2033 foreslått ekstramidler til fylkeskommunene. Fordeling mellom fylkeskommunene er ikke vedtatt, men det antas at rammene til Viken økes med om lag 75 mill. kr pr år

b) Belønningsmidler Oslo-området: Det er inngått en byvekstavtale for Oslo-området. Det er lagt til grunn at Oslo-området får 350 mill. kr i belønningsmidler hvert år. Av dette skal 140 mill. kr i tidligere Akershus. Det er foreløpig ikke vedtatt hva midlene skal brukes til.

c) Buskerudbyen: Det er ikke inngått avtale om belønningsmidler i handlingsprogramperioden.

d) Nedre Glomma: Det er inngått avtale om belønningsmidler i perioden 2020-2023, 55 mill. kr pr år. Det er gjennom NTP gitt signaler om mulige forhandlinger om byvekstavtale

e) Tilskudd til reduksjon av billettpriser Brakar og ØKT (50/50)

f) Det er i tillegg framforhandlet en tilleggsavtale til byvekstavtalen for Osloområdet, som antas å ville tre i kraft i løpet av høsten 2021. Avtalen vil gi byvekstsamarbeidet om lag 290 mill. kr ekstra pr. år til store kollektivinvesteringer samt om lag 50 mill. kr til reduserte kollektivpriser i Ruterområdet

Investeringsbudsjett

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (inkl. mva.)

Investeringsramme fylkesvei Viken FK (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Mindre utbedringer/ forfallsinnhenting	296 700	345 000	345 000	345 000	1 331 700
Tilrettelegging gående og syklende	128 400	132 100	132 100	132 100	524 700
Trafikksikkerhetstiltak	60 800	75 800	75 800	75 800	288 200
Kollektivtiltak	12 700	12 300	12 300	12 300	49 600
Planlegging	32 100	31 100	31 100	31 100	125 400
Store utbedringstiltak inkl. bruer, tunneler	423 900	337 300	337 300	337 300	1 435 800
Sum investering fylkesvei - Viken FK	954 600	933 600	933 600	933 600	3 755 400
Investeringsramme fylkesvei Oslopakke 3 (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Tilrettelegging gående og syklende	39 300	82 500	82 700	82 700	287 200
Trafikksikkerhetstiltak	12 800	0	0	0	12 800
Kollektivtiltak	67 900	37 500	37 300	37 300	180 000
Planlegging	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000
Sum investering fylkesvei - Bompenger fra Oslopakke 3	150 000	150 000	150 000	150 000	600 000
SUM INVESTERING FYLKESVEI (FV- midler + bompenger fra Oslopakke 3)	1 104 600	1 083 600	1 083 600	1 083 600	4 355 400
Fornebubanen	718 560	807 360	789 120	789 120	3 104 160
Signal og sikringsanlegg T-bane	105 600	112 800	204 000	204 000	626 400
Ny T-banetunell gjennom Oslo	0	18 000	18 000	18 000	54 000
Bekkestua Kollektivterminal a)	2 400	13 200	0	0	15 600
Ski gateterminal	9 600	0	0	0	9 600
Kollektivterminaler b)	51 500	36 000	0	0	87 500
Sum investering kollektiv - Oslopakke 3	887 660	987 360	1 011 120	1 011 120	3 809 760
SUM INVESTERING KOLLEKTIV (FK+O3)	887 660	987 360	1 011 120	1 011 120	3 897 260
SUM INVESTERINGER SAMFERDSEL (FK+O3)	1 992 260	2 070 960	2 094 720	2 094 720	8 252 660

Driftsbudsjett VKT

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (eks. mva.)

Driftsbudsjett VKT (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Sum driftskostnader	100 032	104 233	104 233	104 233	494 707

Investeringsbudsjett VKT

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (inkl. mva.)

Investeringsbudsjett VKT (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Sum investeringer	41 000	22 500	2 500	2 500	68 500

14.4 Oversikt, driftskontrakter

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

*) Utløst opsjon

Viken viser vei.

Postadresse: Viken fylkeskommune,
Postboks 220, 1702 Sarpsborg
Sentralbord: 32 30 00 00
post@viken.no

viken.no

