



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.: Deres dato: Vår ref.: Saksbehandler: Dato:
2010/4393-17 M-FO Jostein Meisdalen 05.07.2012
Anette Søråas, landbruk

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023 – UTTALELSE FRA FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA) har mottatt transportetatens forslag til nasjonal transportplan. Vi mener at de analyser, mål og virkemidler som er skissert er godt dekkende for situasjonen og vi støtter konklusjonene som trekkes. Målene for utviklingen i storbyområder svarer godt på de utfordringer Oslo og Akershus står ovenfor.

Hovedstadsregionen er en av de raskest voksende storbyområdene i Europa. Dette bidrar til at vi i årene som kommer vil få en betydelig vekst i transportbehovet. Dette kommer i tillegg til at økende levestandard tradisjonelt også øker transportbehovet. Transportsektoren utgjør i dag 70 % av klimagassutslippene i Oslo og Akershus. Det er et vedtatt mål at disse utslippene skal reduseres. Noe av denne reduksjonen kan tas gjennom en utskifting av teknologi, men det er etter vårt syn ikke realistisk å oppnå dette uten en faktisk reduksjon i biltrafikken.

Follobanen

Kommunene i vår region har lojalt fulgt opp nasjonal areal- og transportpolitikk og har en aktiv praksis med fortetting rundt sine kollektivknutepunkter. Særlig gjelder dette langs jernbanestrekninger. For eksempel Oppegård kommune har de siste årene gjennomført en betydelig transformasjon og fortetting. Kommunen har bygget boliger og plassert viktige funksjoner rundt kommunesenteret og knutepunktet Kolbotn. Videre har kommunen planer om ytterligere å fortette rundt sine jernbanestasjoner. Dette er gjort i klar forventning om at frekvens og kapasitet på kollektivtrafikken økes gjennom utbygging av jernbanenettet. Ås kommune har i sin reguleringsplan for ny veterinærhøyskole ved UMB satt strenge parkeringskrav som ytterligere skal innskjerpes i 2025 da man forventer at Follobanen da står ferdig.

Vi vil også peke på at en stor og økende del av veitrafikken i vår region er godstransport. Sørkorridoren har i dag en relativt liten andel gods på bane i forhold til andre banestrekninger. En utbygging av Follobanen sammen med en utvidelse av Alnabruterminalen og en utbygging av intercitynettet vil bidra til å gi en vesentlig økning av andelen skinnegående godstransport.

Follobanen er en viktig jernbaneforbindelse som vil gjøre det mulig å øke kapasiteten sørover kraftig samtidig med at reisetiden blir redusert. Prosjektet vil også frigjøre kapasitet på eksisterende banestrekning og gjøre det mulig å øke kapasiteten gjennom Oppegård og de

andre kommunene i sørkorridoren. Dette vil føre til en økning i kollektivandelen og vil bidra til å øke forståelsen for fortetningspolitikken. Utbyggingen er også viktig regionalt ved å legge til rette for en økt frekvens på intercitynettet.

FMOA vil derfor påpeke viktigheten av Follobanen blir prioritert og gjennomført i denne planperioden.

Ringeriksbanen

Det forutsettes en stor vekst i flytrafikken i planforslaget. En slik vekst er ikke i tråd med nasjonale mål og føringer for klimapolitikk. På Gardermoen vil en slik vekst bety at behovet for en tredje rullebane melder seg. En tredje rullebane vil beslaglegge store arealer og vil forverre støyforholdene for store områder. Vi mener at det bør satses på transportformer som minsker veksten i flytrafikken som raskere forbindelser mellom de store byene.

Ringeriksbanen er et slikt tiltak som et viktig skritt for en modernisering med økt hastighet på Bergensbanen. Den vil også forbedre forbindelsen mot Hønefoss, slik at noe av den antatte veksten kan komme i dette området og en slik utbygging lette presse på banestrekninger i vår region.

FMOA ønsker at oppstart av Ringeriksbanen tas inn i planforslaget.

Spesielle utfordringer i vår region

Veitrafikk den største enkeltstøykilden og en stor kilde til lokal luftforurensing i vår region. Grenseverdiene for lokal luftforurensing overskrides stadig oftere, særlig sentralt i Oslo. Vi merker oss at det presiseres at det noen steder må en reduksjon i veitrafikken til for å oppnå gode nok forhold. Og at dette i praksis betyr at folks transportatferd i byene må endres. Kommunene i vår region bidrar i økende grad til dette gjennom utbygging av gode gang og sykkelforbindelser og tilrettelegging for bedre kollektivforbindelser gjennom utbedring av holdeplasser etc.

Vår region opplever som nevnt ovenfor en sterk vekst og stadig flere mennesker må transporters på et begrenset areal. Vi mener at dette må vektlegges i valg av konkrete prosjekter og at transportformer som er arealeffektive må prioriteres. Vi vet samtidig at lokal varetransport og levering er økende og vanskelig kan overføres til andre transportformer, samtidig som busstrafikken er økende.

FMOA ønsker også å løfte frem det store behovet for at det raskt igangsettes arbeid med å utrede nye tverrforbindelser gjennom Oslo sentrum for jernbane og t-bane. Dette er kompliserte prosesser og vil nødvendigvis ta tid. Hvis økningen i transportbehovet blir som skissert vil tunnelløsningene være helt nødvendige om få år. Det er derfor viktig at man setter i gang dette arbeidet nå.

FMOA synes det er positivt at det legges vekt på gående og syklende i planforslaget. Dette er transportformer som i tillegg til at de er miljøvennlige og arealeffektive, bidrar til en bedret folkehelse og dermed mindre helseutgifter. Satsing på dette fordrer en prioritering av disse trafikantgruppene ved konkrete samferdselsprosjekter dette også hvis det fører til mindre optimale løsninger for andre trafikantgrupper. Romeriksporten har gjort Lillestrøm til Norges tredje mest trafikkerte stasjon og kommunen har fulgt dette opp med aktiv fortetting av byen. Samtidig har de satset bevisst på utbygging av sykkeløsninger. Lillestrøm ble i fjor kåret til Norges beste sykkelby for andre år på rad av syklistenes landsforbund. Dette viser at en aktiv

satsning på miljøvennlige transportformer virker og at det er viktig at staten følger dette opp med bevilgninger som prioriterer miljøvennlige transportformer i vår region

FMOA mener at dette må følges opp i store samferdselsprosjekter slik at man prioriterer prosjekter som bidrar til en økning i transportkapasiteten gjennom en god framkommelighet for kollektivtransport og sykkel. Dette vil etter vårt syn føre til at kapasiteten for personbiler må bygges ned.

Jordvern og matsikkerhet

Oslo og Akershus opplever et stort press på sine arealer, dette gjelder også dyrka og dyrkbar jord. Våre jordbruksarealer er blant de viktigste i landet.

Det er gitt et anslag for konsekvenser av samferdselsutbygging for dyrka jord i NTP-perioden, men vi savner en drøfting av anslaget. Fylkesmannen mener NTP også bør vise omdisponering av dyrka jord til infrastrukturformål for eksempel de siste ti år, gjerne også fordelt på ulike hovedtyper av prosjekter. Dette kan gi grunnlag for å drøfte tiltak for å redusere omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.

Kommunen i vår region følger opp jordvernmålene i sin planlegging ved å fortette og kun bygge på landbruksarealer som ligger nær eksisterende infrastruktur. Men landbruksarealene er spesielt utsatte i store samferdselsprosjekter som utbygging av veier og jernbaner. Dette utgjør i dag en stor del av det samlede tapet av dyrket mark i vår region.

Etter vårt syn betyr dette at det må legges større vekt på å velge løsninger som reduserer tapet av dyrket mark.

Med hilsen

Are Hedèn
fung.fylkesmiljøvernssjef

Jostein Meisdalen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

Statens vegvesen - Vegdirektoratet	Sekretariatet for Nasjonal transportplan, Postboks 8142 Dep	0033	Oslo
Landbruks- og matdepartementet	Pb. 8007 dep	0030	Oslo
Statens landbruksforvaltning	Pb. 8140 Dep	0033	Oslo
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	Oslo
Statens vegvesen, Region øst	Postboks 1010	2605	Lillehammer
Miljøverndepartementet	Postboks 8013 Dep	0030	Oslo

