



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår ref.: 2010/524 - 37177/2012

Deres ref.:

Dato: 25.06.2012

## Nasjonal transportplan 2014-2023 - Østfold fylkeskommunes høringsuttalelse til transportetatens planforslag

Fylkestinget i Østfold har i møte 20. juni 2012 gjort følgende vedtak i sak PS 31/2012:

### 1. Overordnede synspunkter

Østfold fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutnings-prosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter. Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

E18 må bygges ut sammenhengende og ferdigstilles gjennom hele Østfold fra grensa til Sverige til grensa til Akershus (Oslo) innen første del av planperioden 2014 – 2017 og bygges ut videre fra Akershus grense til Vinterbro.

### 2. Utbygging av InterCity-triangelet og Østfoldbanen

Planlegging og utbygging av hele IC-strekningen Oslo-Halden, inklusive Oslo-Ski og Sandbukta - Såstad, i tråd med Jernbaneverkets anbefaling, må startes opp med sikte på en ferdigstillelse innen 2023.

Strekningen Sandbukta-Såstad må prioriteres med gjennomføring av nødvendig detaljplanlegging i første del av inneværende NTP-periode fra 2010-2014 og oppstart i første del av neste NTP-periode fra 2014-2017.

Det bør gjøres en vurdering av hvordan utbyggingen av Ski stasjon kan legge til rette for en mulig fremtidig satsing på høyhastighet Oslo-Stockholm.

### **3. Grønn trafikkvekst**

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansieringsordninger tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering. Det må vedtas transportpakker (bypakker) for Nedre Glomma og Mossregionen der tiltak kan igangsettes realiseres allerede i første planperiode 2014-2017.

Statlige midler bør prioriteres inn mot byområder som forplikter seg på lokal handling som er nødvendig for å nå overordnede mål, herunder samarbeid om holdningsendringer og bilbegrensende tiltak. Østfold fylkeskommune vil her trekke frem samarbeidsavtalen om areal og transport for Nedre Glomma, samt forpliktende bompengvedtak i både Fredrikstad og Sarpsborg. Vi vil også peke på kommunedelplan for riksvei 19, samt Moss og Rygges planlegging av jernbane Sandbukta-Moss-Såstad.

Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane-tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge. Fortsatt vil det være viktigste transportmiddel for mange. Det må derfor gjøres en innsats for økt tilgang på alternative drivstoff som biogass og elektrisitet. I tillegg må staten øke tilskuddene til oppbygging av et transporttilbud i områder der passasjergrunnlaget for ordinært kollektivtilbud ikke er stort nok. Passasjertilpassede bestillingsruter vil mange steder både være et miljø- og kostnadseffektivt alternativ.

Grønn trafikkvekst innebærer også å velge transportløsninger som minimerer nedbyggingen av matjord, for eksempel jernbaneutbygging som reduserer behovet for utvidelse av motorveier, som E6 gjennom Østfold

### **4. Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene**

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. I Østfold trengs særlig innsats for å vedlikeholde og investere i faste dekker og bruer, noe som må gjenspeiles i en statlig opptrapping gjennom Nasjonal Transportplan. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

### **5. Utbyggingen av riksvegene**

Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

Riksveiforbindelsen (tverrforbindelsen) gjennom Østfold nordover mot Akershus (rv 111/rv 22) må prioriteres for oppgradering. Det samme gjelder nødvendig utbygging av rv 19 fra fergeleiet i Moss til E6.

Østfold fylkeskommune mener at muligheten for en ytre ringvei med jernbane rundt Oslo bør inngå som en del av konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden, forutsatt at denne møter næringslivets behov for reduserte avstandskostnader til og fra europeiske markeder.

### **6. Godstransport på bane**

Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport.

Det må etableres en hensiktsmessig terminalstruktur for å få mer av godset over på sjø og bane. Østfold fylkeskommune viser til «Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen» der det foreslås å etablere et gods- og logistikknutepunkt i Østfold/Follo i et «nav-satellitt» konsept.

Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

Det må etableres et samarbeid mellom norske og svenske myndigheter om utbedring av jernbanen på strekningen Halden – Øksnered.

### **Pilotprosjekt for gods**

Framføring av gods er avgjørende viktig for arbeids- og næringsliv i Norge og for norsk økonomi. Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger på jernbane må derfor i tilstrekkelig grad ivareta behovet for framføring av gods. 70% av all landbasert gods ut og inn av Norge går gjennom Østfold. Kun 13% av dette går på bane, og andelen er synkende. 2.300 trailere kjører hvert døgn over Svinesund. Trafikken her øker med 6% i året (8% hittil i år) Presset på E6 forventes å øke betraktelig når motorveien blir ferdig utbygd på svensk side om 2 år. Det vantes at kapasiteten på E6 er sprengt i løpet av 10-15 år. I alt vil godstrafikken gjennom østfold mer enn fordobles i løpet av 30 år.

Siden tungtransporten over Svinesund omfatter betydelig mer import enn eksport, vil overføring fra vei til bane medføre betydelig færre utenlandske vogntog på norske veier. Dette gir bedre trafiksikkerhet, mer rettferdige konkurransevilkår for norsk transportnæring og reduserte klimagassutslipp.

For å sikre en framtidig framføring av gods ut og inn av landet bør det etableres et pilotprosjekt for gods på Østfoldbanen. Østfoldbanen har også en stadig viktigere rolle når det gjelder persontrafikk – og er den banestrekningen med størst vekst i persontrafikken de siste 10 årene.

Forlengt bompengeneinnkreving på E6 bør også kunne benyttes som medfinansiering for utbygging av havneveien i Østfold, Rv19 og Rv111.

### **7. Havner og farleder**

Stamnetthavnene i Østfold må prioriteres med statlige midler til riksveiutbygging. Dette gjelder rv 111 fra Borg havn til E6 og rv 19 fra fergeleiet i Moss til E6.

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at Kystverket har prioritert farleden Vidgrunnen/Røsvikrenna inn til Borg havn med 296 mill ved alle rammenivåer i perioden 2014-2017.

Østfold fylkeskommune ber om at arbeidet for å utbedre farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn gjenopptas.

### **8. Moss Lufthavn Rygge**

Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av rettferdige rammevilkår for Moss Lufthavn Rygge, både med tanke på tilgang på arealer og en konsesjon med rom for videre utvikling av flyplassen.

## 9. Osloregionens uttalelse

Østfold fylkeskommune slutter seg til uttalelsen til styret i samarbeidsalliansen Osloregionen til transportetatens forslag til NTP 2014-2023. Uttalelsen legges ved fylkeskommunens høringsuttalelse.

10. Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av at transport- og kommunikasjonspolitikken bygger opp under målet om at den fremtidige befolknings- og aktivitetsveksten skal komme hele Østlandet til gode gjennom en flerkjernet utvikling. Ved siden av fullføring av hovedveitbygging, utbygging av jernbane og grønne bypakker, vil dette blant annet kreve videre offentlig finansiert bredbåndssatsing. Dette er eneste mulighet til å oppnå full bredbåndstilgang også for husstander og bedrifter i områder som ikke oppfattes som kommersielt interessante.

11. Østfold fylkeskommune vil peke på behovet for å endre NTP-systemet. Dette er viktig for å få tydeligere frem forskjellen mellom faglig grunnlag og politiske prioriteringer, samt tydeliggjøre skille mellom drift og investering. Det er et stort behov for å forenkle plansystemet innen samferdselsområdet generelt for å redusere tiden fra initiering og vedtak til gjennomføring, og NTP sin rolle bør også revideres i en slik forenklingsprosess. Herunder bør det skapes en tydeligere sammenheng mellom regionale planer og statlige planer og prioriteringer. Østfold fylkeskommune vil her peke på ny regional transportplan for Østfold som tar opp i seg statlige mål for transportpolitikken, og er et viktig verktøy som oppfølging av fylkesplanen for å nå regionale mål om verdiskaping, levekår/folkehelse og miljø/klima.

12. Det anbefales snarest å opprette et eget statlig utbyggingsselskap for gjennomføring av jernbaneutbyggingen gjennom Østfold.

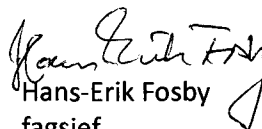
13. Østfold fylkeskommune understreker behovet for å styrke den statlige belønningsordningen for kollektiv betraktelig. Ordningen bør også utvides til andre byer som har særlige samferdselsutfordringer slik som f.eks. Mosseregionen.

Forutsatt statlig prioritering av Østfoldbanen, vil Østfold fylkeskommune at bompengeneinkrevingen på E6 forlenges og benyttes som medfinansiering. Slik kan Østfoldbanen også bli pilotstrekning for prosjektfinansiering på jernbane i Norge. Forlenget bompengeneinkreving på E6 bør også kunne benyttes som medfinansiering for utbygging av havneveien i Østfold, Rv19 og Rv111.

Vedlagt følger fylkesrådmannens innstilling samt utskrift av protokollen i saken.

Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent av  
Håkon Johnsen  
fylkesdirektør

  
Hans-Erik Fosby  
fagsjef

Kopi til:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023    Postboks 8142 Dep    0033    OSLO