

Transportetatenes forslag til NTP 2014-2023

Uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen

Behandlet i styremøte 24.4.2012

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som omfatter Oslo kommune, 66 omkringliggende kommuner (samtlige i Akershus og Østfold, de nærmeste til Oslo i Oppland, Hedmark, Buskerud og Vestfold), samt Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner. Osloregionens styre består av byrådslederen i Oslo, fylkesordførerne og 14 ordførere fra regionen.

Osloregionen fungerer i transport- og samferdselssammenheng som et nasjonalt nav. Det er i hele landets interesse at transportsystemet i Osloregionen ikke bryter sammen!

Osloregionens vekstutfordring

Osloregionen står i de kommende tiårsperiodene overfor vekstutfordringer i en skala man ikke tidligere har opplevd i Norge. Transportkapasitet i regionen må utvikles for å håndtere en historisk kraftig vekst i person- og godstransporten. Befolkningsveksten vil bli langt sterkere, og mer krevende å håndtere, enn i noen tidligere planperiode.

I den foregående NTP-perioden på 10 år har regionens befolkning økt med 200.000 (2002-2011). Gjennom de siste årene har vi sett en langt kraftigere økning i den årlige veksten. Osloregionens årlige befolkningsvekst har steget fra 22.000 til 28.000 på bare 8 år. De nasjonale framskrivninger forutsetter dermed en vekst i Osloregionen på inntil 310.000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere inntil 600.000 flere innen 2040. I dag bor ca 36 % av Norges befolkning i Osloregionen. I 2040 vil det være ca 40%.

I tillegg til den sterke befolkningsveksten, anslår Samferdselsdepartementet at godstransporten i og gjennom regionen vil øke med 50 % fram til 2030. Avinor planlegger dessuten for utvikling av kapasiteten på Gardermoen lufthavn fra dagens 21 millioner til 35 millioner passasjerer årlig. Den økte gods- og flytransporten stiller ytterligere krav til miljømessig og effektiv avvikling av dramatisk større trafikkvolumer enn det vi allerede har i Osloregionen.

Nødvendigheten av å håndtere veksten understrekes ut fra et økonomisk perspektiv. Ifølge Urbanet (2011), forventes kø, kork og kaos, spesielt i de største byområdene, hvis kapasiteten ikke økes. Urbanet har estimert at manglende kapasitetsøkning i Osloregionen om få år kan koste samfunnet omlag 5 milliarder kroner årlig bare i køkostnader for persontrafikken. I tillegg kommer kostnader for næringstransporten som også vil bli høye.

Osloregionens areal- og transportstrategi – svaret på utfordringen

Osloregionens strategi for å håndtere vekstutfordringene på en mest mulig bærekraftig og klimavennlig måte er å legge til rette for en flerkjernet utvikling. Veksten må styres i retning av et mer arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til regionens byer og knutepunkter. Et transportsystem som på en rasjonell måte knytter den flerkjernede regionen sammen, er en avgjørende forutsetning for å lykkes med en slik utvikling. Transportsystemet må være effektivt, miljøvennlig, og med lavest mulig behov for bilbruk, og dette kan bare oppnås gjennom hurtig og kapasitetssterk skinnegående transport samt et vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport.

Styrk ressursene til samferdselstiltak i Osloregionen

Planforslaget fra transportetatene synliggjør på en god måte behovet for betydelig styrking av ressurser til samferdselstiltak i Osloregionen. Planforslaget viser at videreføring av dagens nivå vil medføre betydelige og til dels dramatiske utsettelse for sentrale tiltak i

regionen, og at selv en økning av nivået med 20 % ikke endrer dette hovedbildet. Transportetatens analyser viser med all mulig tydelighet behovet for generelt å øke de økonomiske rammene for samferdsel, og spesielt for jernbanen som må økes med mer enn øvre ramme på + 45 % for å klare 1. etappe av utbyggingen av intercity-triangelet innen planperioden.

Oslopakke 3 representerer et betydelig lokalt løft for å finansiere forbedringer av veinettet og kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Osloregionen vil understreke viktigheten av at staten følger opp sitt ansvar som avtalepart og synliggjør prioriteringen av tiltakene i Oslopakke 3.

Ambisjonene for jernbanen må være høye

Jernbanen må være stammen i utviklingen av transportsystemet i Osloregionen. Ikke minst for dagens togreisende er det positivt med det økte fokus på drift og vedlikehold av infrastrukturen som transportetatene legger opp til. For at jernbanesystemet skal kunne understøtte en mer bærekraftig utvikling av Osloregionen i årene som kommer er imidlertid følgende helt nødvendig:

1. Planlagt framdrift i byggingen av Follobanen opprettholdes

Opprusting av jernbanen i denne hovedkorridoren inn til Oslo er sentralt i forhold til bedre trafikkavvikling for hele transportnettet i Oslos sørkorridor, gir bedre jernbaneforbindelse til Østfoldbyene, og er et første ledd i en raskere forbindelse mot Sverige og kontinentet.

2. Utbygging av dobbeltspor i hele intercitytriangelet må ferdigstilles innen 2023.

En velfungerende intercity-jernbane vil være det viktigste elementet i et regionalt transportsystem som legger til rette for mer bærekraftig og arealeffektiv utbyggingsmønster, og binder den flerkjernede Osloregionen sammen.

3. Løsninger for ny tunnel gjennom Oslo må avklares så raskt som mulig.

Uten økt kapasitet gjennom Oslo vil jernbanens kapasitet ikke kunne utvikles i takt med behovene regionens vekst vil skape, samtidig som sårbarheten for hele jernbanesystemet vil forbli høy. Det lange tidsperspektivet knyttet til avklaring av nye løsninger og utbygging gjennom Oslo tilsier at planprosessene må settes i gang nå.

Et styrket kollektivtransporttilbud – statens ansvar

Kollektivtransporttilbudet i og inn mot de store byene er avgjørende for en god trafikkavvikling i hele regionen. T-banesystemet i Oslo har en helt spesiell rolle og må videreutvikles. Buss er viktigste kollektive transportmiddel i store deler av regionen, og framkommeligheten må sikres gjennom etablering av kollektivfelt. Gode kollektive løsninger knyttet til jernbaneknutepunkter i regionen er nødvendig for å ivareta persontransporten, men også for å begrense privatbiltrafikken mot Oslo og øke framkommeligheten for næringslivets transporter. Det er også behov for gode transportmessige løsninger knyttet til den store trafikkveksten på Gardermoen lufthavn, slik at dagens høye kollektivandel kan opprettholdes.

Det er behov for et sterkere statlig engasjement både i investeringer og drift av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene og Oslo har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp den veksten som nå forventes. Signalene i transportetatens planforslag om nye ordninger for å støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportsystemer må følges opp. Videre er det viktig med et godt samarbeid med fylkeskommunene på driftsiden slik at blant annet NSB og regionale kollektivtransportaktører i felleskap lager et mest mulig attraktivt og effektivt kollektivtilbud for hele den funksjonelle Osloregionen.

Effektiv godstransport er avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur

Sterk befolkningstilvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens og sjøvegens rolle som godstransportør kan styrkes. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter

opprusting av Alnabru. På sikt er det også behov for supplerende terminaler knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo i et "nav-satellitt" konsept.

Gjennom NTP 2014-2023 må det settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om å avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler.

Behov for nye ordninger for organisering og finansiering

Det er positivt at transportetatene setter fokus på nye ordninger for organisering og finansiering som et viktig virkemiddel for en mer effektiv utbygging av samferdselsinfrastrukturen i Norge. Staten må i fremtiden legge sterkere vekt på rasjonell og rask prosjektgjennomføring enn det som har vært tilfelle til nå. Prosjektfinansiering vil i tillegg til raskere gjennomføring kunne ha positiv effekt på forutsigbarhet, kostnader og samfunnsøkonomi ved tiltakene. Osloregionen er bekymret for fremdriften i gjennomføringen av de større planlagte prosjektene i regionen dersom det ikke åpnes for prosjektfinansiering.

Osloregionen – viktige tiltak og prosjekter

Styret i samarbeidsalliansen Osloregionen understreker at følgende er viktig for regionens mulighet for å håndtere de store vekstutfordringene på en hensiktsmessig og bærekraftig måte:

Tiltak/prosjekter på jernbanen:

- Utbygging av Follobanen gjennomføres så raskt som mulig.
- Utbygging av banene i Inter City-området til dobbeltspor med høy hastighet forseres (ferdig i 2023).
- Modernisering av de øvrige banestrekningene innenfor pendleravstand i "timesregionen" (Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Spikkestadbanen, Drammen-Kongsberg, Østfoldbanens østre linje), og bygging av Ringeriksbanen.
- Utredning av løsninger som ivaretar at jernbanens langsiktige kapasitet gjennom Oslo må igangsettes raskt og ferdigstilles i god tid før neste revisjon av NTP.
- Investeringer i infrastruktur og togsett som legger til rette for forbedringer i frekvens og punktlighet for avganger på sterkt trafikkerte strekninger
- Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger knyttet til jernbanenettet som i nødvendig grad fokuserer på godstransportens behov.
- Tilrettelegging for mer eksport/import av gods med jernbanen gjennom etablering av samarbeid og tilpasning av investeringstakt mellom Norge/Sverige, spesielt den grensekryssende strekningen Halden – Öxnered.

Tiltak/prosjekter på hovedveisystemet:

- Ferdig utbygging av E 18 gjennom regionen:
 - E 18 i Østfold må realiseres i tråd med vedtatte planer.
 - E 18 gjennom Follo og Asker/Bærum må få planavklaring og rask igangsetting.
- Utbygging av E 16 gjennom Bærum/Hole/Ringerike til Hønefoss.
- Oppgradering/utbygging av Rv 4 gjennom Nittedal og Hadeland mot Gjøvik.
- Gjennomføring av oppgraderinger og utbygginger som kan bidra til å lede trafikk utenom Oslo, både sør og nord for byen:
 - RV 23 (Dagslett – Linnes – Lier), fullføre Oslofjordforbindelsen
 - Rv 35 (Hokksund-Hønefoss-Roa- Gardermoen), del av framtidig E 16 Bergen-Gävle
 - RV 111/22 (Fredrikstad – Mysen – Lillestrøm)
 - Rv 19/fv 120 fra E18 i Vestfold via Horten-Moss til E6 og E18 i Østfold