



VESTFOLD
fylkeskommune

MOTTATT
28 JUN 2012

Regionalsektoren
PLAN- OG SAMFERDSELSSEKSJONEN

Se mottakerliste

Dato:
27.06.2012
Saksbehandler:
Siv Tørudbakken 33344104

Referanse:
201102000-13
Deres referanse:

Nasjonal Transportplan 2014-2023 - oversendelse av høringsuttalelse fra Vestfold fylkeskommune

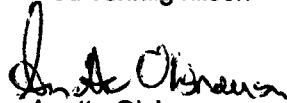
Forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 ble behandlet av Fylkestinget i Vestfold i sitt møte 21.06.12. Med dette så oversendes saken med vedtak i Fylkestinget.

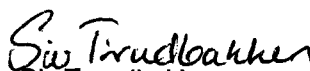
Det har vært et bredt partnerskap, Plattform Vestfold. Representanter fra kommunene, partene i arbeidslivet, fylkesmannen, statens vegvesen, jernbaneverket, NSB, lufthavn og havn har kommet med innspill til høringsuttalelsen.

Vestfold fylkeskommune har lang erfaring i å bruke partnerskapet i den regionale utviklingsarbeidet. Det brede partnerskapet med kommuner, fylkeskommunen, partene i arbeidslivet, fylkesmann, jernbaneverket, NSB, Statens Vegvesen, Lufthavna, Havn og Høgskolen arbeider sammen for utviklingen i Vestfold. Dette gjelder også for samferdselsområdet.

Vi vil gjøre oppmerksom på at høringsuttalelsen ligger først i saken.

Med vennlig hilsen


Anette Olshausen
seksjonssjef


Siv Tørudbakken
rådgiver

Vedlegg:
Saksfremstillingen
med protokoll

Kopi til: Statens vegvesen Vegdirektoratet, PB 8142 Dep, 0033 OSLO

Dato:
13.06.2012

Referanse:
201102000-13

2 av 2

Mottaker Samferdselsdepartementet Fiskeri- og kystdepartementet	Kontaktperson	Adresse PB 8010 Dep Postboks 8118 dep	Post 0030 OSLO 0032 OSLO
---	----------------------	--	---------------------------------------

Arkivsak-dok. 201102000-4
Arkivkode 145/N00
Saksbehandler Siv Tørudbakken

Saksgang	Møtedato	Sak nr
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	12.06.2012	41/12
Fylkesutvalget	14.06.2012	59/12
Fylkestinget	21.06.2012	28/12

Forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023. Høringsuttalelse fra Vestfold Fylkeskommune

Sammen drag

Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 er sendt på høring til fylkeskommunen og storbyene med høringsfrist 29. juni 2012. Forslaget er grunnlaget for stortingsmeldingen som skal behandles våren 2013. Denne saken gjelder høringsuttalelsen til Vestfold fylkeskommune.

Fylkesrådmannens innstilling

Vestfold fylkeskommune vil i sin høringsuttalelse fremholde følgende:

1. Det forutsettes en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats i Nasjonal Transportplan 2014-2023 enn tidligere.
2. Det forutsettes en rask planlegging, en forutsigbar finansiering og at det settes en sluttdato for utbygging av Inter-City trianglet med dobbeltspor.
3. Anbefalingen i Høyhastighetsutredningen støttes, hvor en dobbeltsporet Vestfoldbane med IC standard er første byggetrinn av Sørvestbanen.
4. Den økende andelen gods på veg må over på bane og sjø.
5. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
6. En ny integrert flyplassterminal og togstasjon på Torp må sikres. Riksvegtilknytning og at ny adkomstveg fra E18 til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014-2023.
7. Staten må bidra til økt finansiering av kollektivtrafikk. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift.
8. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene.
9. Konseptvalgutredning for Larvik må prioriteres nasjonalt i 2013, for å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i byen.

Tønsberg, 25.05.2012

Egil Johansen
Fylkesrådmann

Sverre Høifødt
Direktør

Innledning

I brev fra sekretariatet for Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 datert 01.03.2012 ble de statlige transportetatene og Avinor sitt forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 sendt på høring til fylkeskommunene og Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger kommuner. Uttalelser skal sendes Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Høringsfristen er satt til 29. juni.

Parallelt med at NTP er på høring, har Jernbaneverket utarbeidet Konseptvalgutredning for IC-strekningene Oslo-Halden, Oslo-Lillehammer og Oslo-Skien. Denne ble lagt frem 16. februar 2012. Denne har i likhet med NTP høringsfrist 29. juni. Det fremmes egen sak om Konseptvalgutredningen.

Jernbaneverket har utarbeidet en Høyhastighetsutredning, som ble lagt frem 25. januar 2012. Denne er tatt inn i etatens NTP forslag.

I saken fremmes forslag til uttalelse fra Vestfold fylkeskommune. Det redegjøres for hovedtrekkene i de nasjonale transportetatenes og Avinors forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og høringsprosessen i Vestfold.

Høringsuttalelse fra Vestfold fylkeskommune:

1. Økonomiske rammer og prioriteringer

Vestfold fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever 45 % + i NTP rammen, 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 innenfor Jernbaneverket og Statens vegvesen kan 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. Aktiv transport som en del av hverdagsaktivitetene kan bidra vesentlig til bedret folkehelse. Tilrettelegging for mer sykkel og gange er også helt sentralt i det å utvikle attraktive byer og tettsteder.

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.

2. Vestfoldbanen

Full utbygging av Inter City-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Vestfold fylkeskommune forventer en rask planlegging og en forutsigbar finansiering. Det forutsettes at IC-strekningen Oslo – Skien er ferdig utbygget innen 2024.

3. Sørvestbanen

Vestfold fylkeskommune støtter anbefalingen i Høyhastighetsutredningen, hvor en dobbeltsporet Vestfoldbane med IC standard er første byggetrinn av Sørvestbanen. Sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med Grenlandsbanen er svært viktig. Halve Norges befolkning bindes sammen av sørvestbanen. Dette vil gi positive ringvirkninger til hele landet. Derfor er det viktig at både KVV, høyhastighetsutredningen og

NTP peker på Sørvestbanen som der det er størst grunnlag for å bygge en bane med høy hastighet. Vestfold fylkeskommune støtter fullt opp om dette forslaget.

4. Gods

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. Vestfold fylkeskommune ønsker sammen med Telemark og Buskerud å utarbeide en interregional plan for gods. Det er svært viktig at økt kapasitet og pålitelighet for persontransport på Vestfoldbanen må utvides til også å omfatte godstransport, og at containerterminalen i Larvik Havn sikres fullverdig jernbanetilknytning.

5. Riksveger

Vestfold fylkeskommune er glad for at E18 gjennom fylket vil være ferdig utbygget som 4-felts motorveg i 2016. Fylkeskommunen er bekymret for hva høye bomtakster vil medføre av trafikktutfordringer på våre sideveger. Derfor må staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger. Den statlige andelen til E18 må komme tidlig i NTP perioden.

Vestfold fylkeskommune ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at en bruker faktisk trafikkvekst for å redusere bomtakstene.

Vestfold fylkeskommune ber om at Larvik havn og Sandefjord Lufthavn sikres god riksvegtilknytning. Vi ber om at Øya-krysset i Larvik løftes frem til prioriteringskategori 1.

Vestfold fylkeskommune vil påpeke at riksveg 19 og forbindelsen over til E6 er viktig og ser frem til at Konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden blir ferdig. Når det gjelder dagens ferjeforbindelse ber vi om at staten tar trafikkavviklingen på største alvor, da denne er meget kritisk. Vestfold fylkeskommune ber om at vi blir tatt med i arbeidet fra 2013 når det gjelder ny konsesjon for ferjeforbindelsen.

6. Sandefjord Lufthavn Torp

Sandefjord Lufthavn Torp er en raskt voksende regional flyplass, som er et viktig knutepunkt for reisende. I tilknytning til flyplassen finnes dessuten store områder for næringsutvikling og offentlige institusjoner.

Det er en klar ambisjon at fremtidig passasjervekst kan legge grunnlag for utbygging av ny terminal øst for rullebanen. En ny integrert togstasjon på Torp inngår også i IC-strategien for utbygging av Vestfoldbanen til full dobbeltsporstandard. Torps rolle som et viktig knutepunkt og næringsområde i Østlandsområdet vil ytterligere forsterkes gjennom dette. Vestfold fylkeskommune ber om at ny integrert flyplassterminal og togstasjon sikres. Riksvegtilknytning og ny adkomstveg fra E18 til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014-2023.

7. Kollektivtrafikk og Bypolitikk

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Vestfoldbyen er inne i Nasjonal Transportplan, en byregion som har betydelige trafikk- og miljøutfordringer. Vestfoldbyen vil få en befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport. Vestfoldbyen har et stort potensiale for satsing på gåing og sykling.

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.

Vestfold fylkeskommune forventer at staten ser sammenhengen og helheten mellom arealplanlegging, bypolitikk og miljøvennlig transport. Regionalt gjør fylkeskommunen dette gjennom Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Dette vil bidra til robuste bo og arbeidsmarkedsregioner.

8. Fylkesveger

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Dette må skje gjennom økte rammeoverføringer til fylkeskommunene. Forvaltningsreformen ble gjennomført fra 2010, og fylkeskommunene ble den største vegeier i Norge. Det må være opp til den enkelte fylkeskommune å prioritere innretning og satsning på fylkesveiene.

Vestfold fylkeskommune ber om at en endrer tilskudds nøkkelen slik at en legger mer vekt på befolkning og års døgn trafikk enn dagens nøkkel. For å endre reisemiddelvalg bør også gang/sykkelveger telle med.

Vestfold fylkeskommune støtter forslaget om tilskuddsordning for tilrettelegging av hovednett for sykkel langs kommunal og fylkeskommunal veg. Denne må gjøres tilgjengelig for alle byer med hovedsykkelplan.

9. Konseptvalgutredning for Larvik by

Larvik har fattet vedtak om at de ønsker en helhetlig tilnærming til å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i byen. Vi ønsker derfor en konseptvalgutredning. Vestfold fylkeskommune støtter dette og ber om at dette prioriteres nasjonalt i 2013.

Saksutredning

Hvert fjerde år legger Regjeringen fram Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan (heretter NTP) for den kommende 10-års periode. Stortingsmelding om NTP for perioden 2014-2023 planlegges lagt frem tidlig vår 2013 og behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2013.

Forslaget til NTP 2014-2023 er transportetatenes (Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS) faglige innspill til denne stortingsmeldingen. Parallelt med overleveringen av forslaget til NTP er dokumentet sendt blant annet til fylkeskommunen på høring. Høringsfristen er 29. juni 2012.

Departementene (Samferdsel og Kyst- og Fiskeri) setter rammer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal Transportplan gjennom retningslinjer 1 og 2, utgitt hhv i 16.02.2010 og i 06.04.2011. Retningslinje 1 var bestilling for utredningsfasen som er gjennomført. Retningslinje 2 gir forholdsvis detaljerte bestillinger for planfasen; både oppgaver og ansvarsfordeling.

Når det kort skal gis et sammendrag av NTP 2014-2023 så er drift, vedlikehold og forfall av hele transportsystemet hovedprioritet i forslaget. Når det er gjort så er det tre strategier som er prioritert:

- a) Satsing i byene, på grunn av befolkningsøkningen
- b) Styrke regionene

c) Forbindelser mellom landsdeler

Høringsprosessen i Vestfold

Vestfold fylkeskommune har nå lang erfaring i å bruke partnerskapet i den regionale utviklingsarbeidet. Det brede partnerskapet med kommuner, fylkeskommunen, partene i arbeidslivet, fylkesmann, jernbaneverket, NSB, Statens Vegvesen, Lufthavna, Havn og Høgskolen arbeider sammen for utviklingen i Vestfold. Dette gjelder også for samferdselsområdet.

Vestfold fylkeskommune har brukt arenaen Plattform Vestfold i høringsprosessen. Plattform Vestfold er da utvidet med alle kommuner i fylket, fylkesmannen, statens vegvesen, lufthavn, havn og høgskolen.

Det har også vært en skrivegruppe, ledet av fylkeskommunen, tre kommunale representanter, partene i arbeidslivet, lufthavna og havn.

Prosessen startet med et møte 8. mars d.å. hvor vi fikk en presentasjon av NTP forslaget og Konseptvalgutredningen for Vestfoldbanen. Vegdirektør Terje Mo Gustavsen presenterte NTP. Anne Siri Haugen og Terje Grennes fra Jernbaneverket presenterte konseptvalgutredningen.

Utvidet Plattform Vestfold har prioritert høringsprosessen rundt Konseptvalgutredningen for Vestfoldbanen, som også er viktig i NTP. Det var 50 deltakere fra Vestfoldsamfunnet som var samlet i Åsgårdstrand 17. og 18. april, for å bli enige om en høringsuttalelse til denne. Her vises det til egen sak. Når det gjelder NTP så har skrivegruppen og et møte i utvidet Plattform Vestfold 25. mai hatt mulighet til å komme med innspill til denne høringsuttalelsen.

Forslaget til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Transportetatene har hatt som oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å utarbeide planforslag ut fra økonomiske rammer tilsvarende dagens planperiode 2014-2019. I tillegg ble etatene forutsatt å foreslå prioriteringer etter alternative økonomiske rammer på henholdsvis -20, +20 og +45 prosent i forhold til planteknisk ramme. I oppdragsbeskrivelsen er det videre sagt at etatene skal angi ressursmessige konsekvenser av noen av de store, strategiske utbyggingene som vurderes, eksempelvis utbygging av Inter-City-trianglet

Planleggingsrammene er utilstrekkelige

Transportetatene planforslag dokumenterer et langvarig etterslep og forfall i infrastrukturen. Sammenholdt med de gitte rammene gir dette følgende valg:

- Hvis dagens ramme videreføres, eller bare økes med 20 pst, må dagens nivå på bevilgninger til investeringsprosjekter (både vedtatte planer og nye planer) kuttes for å kunne løfte vedlikeholdsnivået til det nivå transportetatene mener er nødvendig for å hindre ytterligere økt forfall og enda større bevilgningsbehov i framtida. Alternativt vil man med vitende og vilje investere i nye anlegg som man ikke er i stand til å sikre verdibevarende vedlikehold på.
- Hvis man skal løfte vedlikeholdsnivået opp til det som transportetatene mener er nødvendig for å kunne ta igjen vedlikeholdsetterslepet over en periode på 20 år, og samtidig sikre bevilgninger til nye investeringsprogrammer på høyde med, eller høyere enn dagens aktivitet, må planrammen økes med 45 pst eller mer.

- Skal noen av de store, strategiske satsingene som diskuteres kunne gjennomføres, krever dette økonomiske rammer betydelig større enn planrammen på +45 prosent.

Fylkesvegene krever ekstraordinær innsats

Da fylkeskommunene fikk overført ansvaret for drift av 17 000 km tidligere riksveger i 2010, ble det lagt til grunn et vedlikeholdsetterslep på disse vegene på ca. 10 mrd kr. De frie inntektene til fylkeskommunene økte med 1 mrd kr, slik at etterslepet skulle kunne tas igjen over en 10-års periode. I tillegg ble det etablert en rentestøttsordning for investeringer i fylkesveger innenfor en investeringsramme på 2 mrd kroner. I statsbudsjettet 2012 ble de frie inntektene økt ytterligere med 400 mill kr, begrunnet i bl.a. den sterke kostnadsøkningen på forvaltning, drift og vedlikehold av vegnettet.

I forbindelse med arbeidet med NTP har Statens vegvesen (SVV) gjennomført en ny analyse av vedlikeholdsbehovet på broer, ferjekaier og tuneller på fylkesvegnettet, og anslår at dersom standarden her skal kunne løftes til standarden gitt av vegnormalen, krever det investeringer i størrelsesorden 15-25 mrd kr. Vegdekket, som var den viktigste kilden til vedlikeholds-etterslepet på veiene, inngår ikke i dette regnestykket.

For å ta igjen ekstra krevende forfall ved bruer, tuneller og ferjekaier, anbefaler transportetatene en egen tilskuddsordning for rehabilitering. Det er grunn til å anta at vedlikeholdsetterslepet på vegdekket også er større enn tidligere antatt. Det er dokumentert i deler av landet hvor Statens Vegvesen har gjennomført en helhetlig analyse av standarden på fylkesvegnettet etter forespørsel fra fylkeskommunene. Statens Vegvesen vil i løpet av 2012 foreta en slik analyse for hele landet.

For riksvegnettet og jernbanen er det et uttalt mål å ta igjen hele økningen i vedlikeholds-etterslepet over en 20- års periode. Skal en lykkes med tilsvarende innsats på fylkesvegene, er det behov for en betydelig rammeøkning til fylkeskommunene i form av økte frie inntekter eller som tillegg til den anbefalte tilskuddsordningen.

Økt statlig bidrag for bedre kollektivtransport

Transportetatene foreslår at det legges til rette for forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om utvikling av og bidrag til transportløsninger i byområdene. I klimameldingen (Meld. St. 21 (2011-2012)) er dette gjort til Regjeringens politikk på dette området.

Bypakker med samordnede tiltak på tvers av forvaltningsnivåene er nødvendig for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Rammeforutsetningene er:

- KVV/KS1 skal være gjennomført og regjeringens føringer fulgt opp.
- Lokalt vedtatte mål skal være konsistente med de nasjonale målene og regjeringens føringer fra KS1 behandlingen.
- Regionale og lokale arealplaner skal være samordnet med planer for utviklingen av transportsystemet og bygge opp under kollektivtrafikk, gåing og sykling.
- Brukerbetaling og finansiering av pakken skal være avklart.

Det står videre at en i forhandlinger vil legge stor vekt på at lokale myndigheter bidrar på følgende måte:

- Utvikle godt kollektivtilbud
- Legger til rette for gående og syklende

- Samt gjennomføre restriktive tiltak rettet mot privatbiltrafikken i byene

For å nå målene i transport- og klimapolitikken er det en forutsetning at kollektivtrafikken tar hånd om en stor andel av den forventede trafikkveksten i storbyregionene og andre byområder. Kostnadene for investeringene er samtidig for høye til at fylkeskommunene og Oslo kommune selv kan klare finansieringen med dagens inntekter. Utviklingen viser at fylkeskommunenes kostnader til drift av kollektivtilbudet økte med 54 prosent i perioden 2005-2011, mens skatteinntektene og overførte midler bare økte med 30 %.

Investeringskostnadene i kollektivtrafikken blir særlig høye når transportstrømmene blir så store at de må løses med banegående infrastruktur. Superbussløsninger er også kostbart på grunn av behov for egen trasé. Transportetatene mener store kollektivinvesteringer kan finansieres på ulike måter, men at det er mest nærliggende er at staten delfinansierer konkrete prosjekter gjennom øremerkede tilskudd (en utvidet belønningsordning). Dersom kollektivtrafikken virkelig skal løse kø- og miljøutfordringene i byområdene i årene framover, trengs betydelig økte – og forutsigbare – rammer til drift og investeringer i form av statlige bidrag.

Forpliktende avtaler (bypakker) i byregionene utfordrer også kommunesektoren til forpliktelser i form av arealpolitikk og ved medfinansiering via bompenger eller andre inntektskilder som samtidig begrenser privatbilbruken.

Fylkeskommunale overføringer til kollektivtransporten, finansiert av skatteinntekter og rammetilskuddet og eventuelt gjennom økte billettpriser, vil være hovedkilder for finansiering av driften. I tillegg bør det vurderes om kommunene og fylkeskommunene (med statlig godkjenning) skal kunne ta initiativ til og iverksette nye tiltak for økte lokale og regionale inntekter for å møte investeringsbehovet og økte driftsutgifter. Det bør i så fall være opp til det enkelte avtaleområde å velge hvilke finansieringstiltak som er best egnet ut fra lokale og regionale forhold, så lenge tiltakene samlet bidrar til å oppfylle de overordnede målsettingene for kollektivtransporten og forpliktelsene i avtalen med staten.

Tilskuddsordningen for bedre kollektivtransport i distriktene (KID) startet opp i 2007 for å bidra til et bedre kollektivtilbud i distriktene. Selve ordningen har vært evaluert og anbefalt videreført under forutsetning at den gjøres mer målrettet og langsiktig.

Høyhastighetsutredningen

Hovedkonklusjonene fra utredningen er:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveis marked
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO₂ etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO₂-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet
- Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging
- Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

Det er et stort potensial for høyhastighetsbaner mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningsmengde. Utredningen har vist at 30-40 % av trafikken på strekningene er såkalt Underveis trafikk, det vil si passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene. En eventuell realisering av høyhastighetsbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad. Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene.

En vil da kunne oppnå følgende effekter:

- Kombinere IC trafikk og høyhastighetsfjerntog – gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud
- Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter
- Redusere presset på de store byene

Den strekningen som vil få flest antall passasjerer er Oslo-Kristiansand-Stavanger med 5,0-5,5 mill. reisende pr år. Strekningen Oslo-Stavanger er beregnet å få ca. 1 mill. flere passasjerer pr år enn noen av de andre strekningene.

Høyhastighetsutredningen forutsetter at IC nettet blir bygget ut først. Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge foreslås strekningen Drammen-Tønsberg-Porsgrunn-Kristiansand-Egersund-Stavanger som en interessant strekning å realisere først.

Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter i mellom kan kombineres med IC trafikk på strekningen Porsgrunn-Drammen-Oslo og strekningen Stavanger-Sandnes-Egersund.

Planleggingsprosessene må bli raskere

Det er bred enighet om at planleggingsprosessene ved realisering av større samferdselsprosjekter er for omstendelige og tar for lang tid – med 10 år fra oppstart planlegging til igangsatt prosjekt som gjennomsnitt. Men det er ikke enighet om hva som er de mest effektive tiltakene for å redusere denne tidsbruken, samtidig som krav til demokratisk medvirkning og innflytelse skal ivaretas.

Transportetaten uttaler i sitt NTP-forslag at departementet må vurdere å flytte beslutningsmyndigheten fra kommunalt til regionalt eller statlig politisk myndighet. I andre sammenhenger har bl.a. Statens Vegvesen pekt på at de mener at staten må bruke sin hjemmel til statlig plan hyppigere enn i dag, men har presisert at dette neppe er tilstrekkelig for å få redusert planleggingstiden.

Det bør være betydelig rom for effektivisering av planprosessene innen samferdselsfeltet, både knyttet til riksveier, stamveier, fylkesveier og bypakker. Utgangspunktet for en slik effektivisering må være å avdekke hvilke faktorer som skaper større forsinkelser i planprosessene, og foreslå konkrete tiltak rettet mot dette.

Samferdselsministeren fikk 18. april overrakt to rapporter med forslag til raskere planlegging av store veg- og jernbaneprosjekt. Den ene rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe etablert av Samferdselsdepartementet, hvor også medlemmer fra Vegdirektoratet, Jernbaneverket, KS og Byggenæringens Landsforening har deltatt. Den andre rapporten er et internt forprosjekt i Statens vegvesen, der en har analysert hele tidsløpet ved vegutbygging.

NTP og Vestfold

Vestfoldbanen

Vestfoldbanen har en svært viktig rolle som internt transportmiddel i Vestfoldbyen og mellom Vestfoldbyene og Grenland – og til og fra Oslo. En utbygging i tråd med Konseptvalgutredningen og Høyhastighetsutredningen vil forstørre regionen ytterligere sørover.

Etatsens forslag til NTP for jernbanesatsing i korridor 3 følger i hovedsak opp konklusjonene fra Høyhastighetsutredningen og KVV Inter-City. De økonomiske rammene som ligger til grunn for forslaget til NTP vil derimot ikke muliggjøre en offensiv satsing på Vestfoldbanen for å møte befolkningsøkningen. Resultatet vil være økt biltrafikk og fortsatt lange reisetider.

Planrammen muliggjør bare ferdigstillelse av Holm-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen.

Planramme pluss 20 % gir i tillegg muligheter for utbygging av enten Drammen-Kobbervik eller Nykirke-Barkåker.

Planramme pluss 45 % gir i tillegg planleggingsmidler til Porsgrunn-Stavanger.

Sørvestbanen

Vestfold fylkeskommune er med i Jernbaneforum sør. Jernbaneforum Sør har i over 20 år arbeidet for en modernisering av jernbanen mellom Oslo og Stavanger. Det viktigste prosjektet har vært og er, sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En ny bane mellom Porsgrunn og Brokelandsheia vil redusere reisetid med over en time og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Jernbaneforum sør har utarbeidet en egen høringsuttalelse som støtter opp om Høyhastighetsutredningen. Vestfold fylkeskommune støtter denne.

Riksveger

Vestfold fylkeskommune er glad for at E18 gjennom fylket vil være ferdig utbygget som 4-felts motorveg i 2016. Fylkeskommunen er bekymret for hva høye bomtakster vil medføre av trafikktfordringer på våre sideveger. Derfor må staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger. Den statlige andelen til E18 må komme tidlig i NTP perioden.

Bompengeselskapet har gjennomført handel av en opsjonsavtale (swaption) med retten til å betale en fast rente på 5,0 %. Det regnes nå på hva dette vil bety for taksten.

Vestfold fylkeskommune ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at en bruker faktisk trafikkvekst for å redusere bomtakstene.

Vestfold fylkeskommune ber om at Larvik havn og Sandefjord Lufthavn sikres god riksvegtilknytning. Dette gjelder øya-krysset i Larvik og at Lufthavna sikres riksveg tilknytning hvis terminalen flyttes på østsiden på Torp.

Vestfold fylkeskommune ber om at Øya-krysset i Larvik løftes opp til prioriteringskategori 1 i NTP. Dette krysset må sikres tilstrekkelig kapasitet både for internasjonal transport og Larviks by interne transport.

Arbeidet med en konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden er nå i gang, ledet av statens vegvesen, region øst. Riksveg 19 og kryssingen er en viktig forbindelse for Vestfold og fylkeskommunen er engasjert i KVVU arbeidet.

Når det gjelder dagens ferjeforbindelse ber vi om at staten tar trafikkavviklingen på største alvor, da denne er meget kritisk. Vestfold fylkeskommune ber om at vi blir tatt med i arbeidet fra 2013 når det gjelder ny konsesjon.

Vestfoldbyen

Vestfold fylke har en befolkning på 230.000 hvor av de aller fleste (ca. 90 %) er bosatt på østsiden av E18, på et areal som er mindre enn Oslo kommune. Byene ligger langs kysten som perler på en snor. De utvikler seg til et stadig mer integrert, flerkjernet storbyområde som kan betraktes som ett av Norges største byområder. Sammen med tettstedene danner de et robust senterhierarki i fylket.

Vestfold må oppfattes som én sammenhengende by- og tettstedstruktur. Det er denne strukturen som skal legges til grunn når vi ser framover på mulighetene og legger til rette for en bærekraftig arealpolitikk. Den skal romme en felles og helhetlig politikk på områder som arealforvaltning, lokaliseringsstrategi, infrastruktur, by- og tettstedsutvikling, reiseliv, folkehelse, kultur, identitet og klima.

Vestfoldbyen er i NTP 2014 – 2023 definert som et byområde som har betydelige trafikk- og miljøutfordringer og har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport.

Fylkesveier

Vestfold har 1224 km fylkesveg.

Vestfold fylkeskommune mener at en bør legge større vekt på ADT enn i dag. Det bør videre legges vekt på gang/sykkelveger. Målet i NTP er at det skal bli lettere å endre reisemiddelvalg og da må det i sterkere grad legges til rette for gående og syklende. Vestfold har et stort potensiale for en slik tilrettelegging.

Mange av de store flaskehalsene i fylket er tidligere riksveger, og etter forvaltningsreformen har fylket måtte overta flaskehalsene uten at vi har blitt kompensert med tilsvarende ressurser. Tiltak her er veldig dyre, og for å nå de nasjonale mål om fremkommelighet (og økt kollektivandel) vil det være nødvendig å gjennomføre tiltak her.

Luftfart

Sandefjord Lufthavn Torp har en klar ambisjon om å vokse og øke antall passasjerer fra Torp slik at en må flytte terminalen over på østsiden. Dette forutsetter ny adkomstveg fra E18 til flyplassen fra Tassebekk. Vestfold fylkeskommune forutsetter derfor at ny adkomstveg til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014 – 2023.

KVVU Vestfoldbanen legger til grunn i sine konseptvalg at terminalen i fremtiden kommer på Torp øst. Vestfold fylkeskommune støtter dette.

Gods

Vestfold Fylkeskommune og kommunene satser tungt på næringsutvikling. Effektiv og miljøvennlig varetransport er en avgjørende premiss i enhver næringslivssatsing. Vestfold har i dag et viktig og voksende intermodalt knutepunkt i Larvik Havn, og det er planlagt

terminal på Kopstad. Videre er det i forslag til RPBA satt av store områder ved Torp flyplass til fremtidig næringsutvikling.

Det er en generell mangel ved planleggingen at man ikke har tatt inn over seg at øking i godstransport på vei vil medføre minst like store miljømessige og fremkomlighetsmessige problemer som økt persontransport.

Det er svært viktig og ikke å fravike krav om stigningsforhold tilpasset godstog (1,25 % stigning) når Vestfoldbanen endelig bygges ut. Vestfold fylkeskommune har sendt Regional planstrategi ut på høring. I den foreslås det oppstart av en interregional plan for gods, i samarbeid med Telemark og Buskerud.

KVU Larvik

Larvik kommune har gjennom de siste 30 år arbeidet for å komme i posisjon for å få en helhetlig tilnærming til å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i Larvik by. Kommunestyret i Larvik vedtok i møte 15.06.11, i sak 082/11 – Konseptvalgutredning (KVU) av helhetlig transportløsning for det sentrale Larvik, følgende:

- 1. Larvik kommune ber Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for et område som er avgrenset av kommunedelplanen for Larvik by for å bestemme hvordan det overordnede trafikksystemet i Larvik bør utformes i fremtiden. Kommunen ønsker spesiell fokus på hvordan øst-vesttrafikken gjennom det sentrale Larvik skal avvikles.*
- 2. Larvik kommune forutsetter at Statens vegvesen dekker utgiftene til KVU'en etter vanlige regler.*

Det kreves et regionalt vedtak før Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet vurderer en KVU. Et vedtak i denne saken er tilstrekkelig. Vi ber om at dette prioriteres nasjonalt i 2013.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk er en stor og viktig prosess i Vestfold, hvor en vil forenkle arealplanleggingen, fremme bærekraftig vekst, ta vare på kulturmiljøer og naturen. Her har 14 kommuner, flere statlige virksomheter og fylkeskommunen blitt enige om å ta felles grep for å forvalte de knappe verdifulle arealene i fylket.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA, har som mål å markere et tidsskille i Vestfolds arealpolitikk. Dette vil også kreve en endring i arbeidsmåte og innsatsområder fra fylkeskommunens side. Byomforming og økt fortetting i eksisterende by- og tettstedsområder er viktig for å oppnå flere av målene med planen. Utvikling av byene er kilden til både økt attraktivitet / næringsutvikling, redusert bilbruk og redusert arealforbruk.

Ambisjonen er at RPBA skal behandles i fylkestinget, februar 2013.

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet utarbeidet en revidert Østlandspakke som innspill til etatenes arbeid med NTP 2014-2023. Vestfold fylkeskommune har i sak 31/11 sluttet seg til denne pakken.

Østlandet er navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går igjennom landsdelen. Kapasiteten og effektiviteten i transportsystemet på Østlandet er av stor betydning både for næringsliv og befolkning i andre landsdeler.

De sentrale områdene på Østlandet vil stå overfor store utfordringer i form av sterk befolkningsøkning – 500 000 nye innbyggere fram til 2030. Et velfungerende transportsystem med tilstrekkelig kapasitet er avgjørende for en balansert og flerkjernet utvikling i landsdelen.

Både jernbanenettet og vegene må bygges ut for å ta igjen etterslep og for å holde tritt med den sterke befolkningsveksten og de transportbehovene den generer.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel har kommet med felles punkter til fylkeskommunenes høringsuttalelser som er i tråd med Østlandspakken. Dette er tatt inn i forslag til høringsuttalelse.

Fylkesrådmannens bemerkninger

Stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 som kommer våren 2013 vil bli avgjørende for om en klarer å nå ambisjonen til samferdselsministeren om et topp moderne hovednett på veg og jernbane i løpet av 20 år. Da kreves det en helt annen satsing på samferdsel enn det en har sett så langt.

Det viktigste tiltaket for Vestfold er utbygging av Vestfoldbanen. Det er i Klimameldingen fra regjeringen varslet at en slutt dato for IC trianglet vil komme i stortingsmeldingen om NTP 2014-2023. Det forutsettes at Jernbaneverkets anbefaling legges til grunn, at det kan bygges i løpet av 10 år.

Det er gode takter i forslaget til NTP når det gjelder kollektivtrafikk og bypolitikk. Med den befolkningsøkningen som varsles så må det til en langt mer forutsigbar og langsiktig finansiering av kollektivtrafikken enn dagens situasjon. Fylkesrådmannen mener at det er viktig at Vestfoldbyen i NTP 2014-2023 er definert som et byområde som har betydelige trafikk- og miljøutfordringer og har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport. Fylkets arbeid med regional plan for bærekraftig arealpolitikk, KVVU for Tønsberg-regionen og oppstart av KVVU for Larvik vil være et godt utgangspunkt for å ta del i den nye statlige finansieringen av byområdene som vil komme i stortingsmeldingen.

Østlandsamarbeidet har utarbeidet revidert Østlandspakke som innspill til etatens NTP forslag. Vestfold fylkeskommune har vedtatt denne og tatt hovedpunkter inn i forslag til høringsuttalelse. Det er viktig at Østlandsfylkene jobber sammen på de store transportløsningene for denne landsdelen, hvor utbygging av IC er det viktigste samferdselsprosjektet.

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201102000
Saksbehandler Siv Tørudbakken

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og	12.06.2012	41/12
2 Fylkesutvalget	14.06.2012	59/12
3 Fylkestinget	21.06.2012	28/12

Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023. Høringsuttalelse fra Vestfold Fylkeskommune

Sammendrag

Transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 er sendt på høring til fylkeskommunen og storbyene med høringsfrist 29. juni 2012. Forslaget er grunnlaget for stortingsmeldingen som skal behandles våren 2013. Denne saken gjelder høringsuttalelsen til Vestfold fylkeskommune.

Fylkesrådmannens innstilling

Vestfold fylkeskommune vil i sin høringsuttalelse fremholde følgende:

1. Det forutsettes en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats i Nasjonal Transportplan 2014-2023 enn tidligere.
2. Det forutsettes en rask planlegging, en forutsigbar finansiering og at det settes en sluttdato for utbygging av Inter-City triangellet med dobbeltspor.
3. Anbefalingen i Høyhastighetsutredningen støttes, hvor en dobbeltsporet Vestfoldbane med IC standard er første byggetrinn av Sørvestbanen.
4. Den økende andelen gods på veg må over på bane og sjø.
5. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
6. En ny integrert flyplassterminal og togstasjon på Torp må sikres. Riksvegtilknytning og at ny adkomstveg fra E18 til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014-2023.
7. Staten må bidra til økt finansiering av kollektivtrafikk. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift.
8. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene.
9. Konseptvalgutredning for Larvik må prioriteres nasjonalt i 2013, for å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i byen.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 14.06.2012 sak 59/12

Møtebehandling

Representanten Olav Bjørnli (H) fremmet flg forslag pkt 2

Det forutsettes en rask planlegging og forutsigbar finansiering slik at utbygging av Intercity-strekningen med dobbeltspor kan slutføres innen 2024.

Votering

Bjørnlis alternative forslag pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådmannens innstilling pkt 1 og 3-9 ble enstemmig vedtatt.

Ny innstilling

Vestfold fylkeskommune vil i sin høringsuttalelse fremholde følgende:

1. Det forutsettes en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats i Nasjonal Transportplan 2014-2023 enn tidligere.
2. Det forutsettes en rask planlegging og forutsigbar finansiering slik at utbygging av Intercity-strekningen med dobbeltspor kan slutføres innen 2024
3. Anbefalingen i Høyhastighetsutredningen støttes, hvor en dobbeltsporet Vestfoldbane med IC standard er første byggetrinn av Sørvestbanen.
4. Den økende andelen gods på veg må over på bane og sjø.
5. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
6. En ny integrert flyplassterminal og togstasjon på Torp må sikres. Riksvegtilknytning og at ny adkomstveg fra E18 til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014-2023.
7. Staten må bidra til økt finansiering av kollektivtrafikk. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift.
8. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene.
9. Konseptvalgutredning for Larvik må prioriteres nasjonalt i 2013, for å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i byen.

Fylkestinget har behandlet saken i møte 21.06.2012 sak 28/12

Møtebehandling

Representanten Rune Høiseth fremmet flg forslag:

Forslag til innledning i punkt 4:

Vestfold har i dag et viktig og voksende intermodalt knutepunkt i Larvik Havn. Vestfold fylkeskommune ønsker sammen med Telemark og Buskerud å utarbeide en interregional plan for gods. Det er da svært viktig at Larvik Havn sikres fullverdig jernbanetilknytning.

Tilleggsforslag til punkt 5:

«Øya-krysset» må løftes frem til prioriteringskategori 1, i forslaget til NTP.

Votering

Fylkesutvalgets innstilling pkt 1-3 ble enstemmig vedtatt

Fylkesutvalgets innstilling pkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Aps forslag til innledning pkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets innstilling pkt 5 ble enstemmig vedtatt.

Aps tillegg pkt 5 ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets innstilling pkt 6-9 ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vestfold fylkeskommune vil i sin høringsuttalelse fremholde følgende:

1. Det forutsettes en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats i Nasjonal Transportplan 2014-2023 enn tidligere.
2. Det forutsettes en rask planlegging og forutsigbar finansiering slik at utbygging av Intercity-strekningen med dobbeltspor kan slutføres innen 2024
3. Anbefalingen i Høyhastighetsutredningen støttes, hvor en dobbeltsporet Vestfoldbane med IC standard er første byggetrinn av Sørvestbanen.
4. Vestfold har i dag et viktig og voksende intermodalt knutepunkt i Larvik Havn. Vestfold fylkeskommune ønsker sammen med Telemark og Buskerud å utarbeide en interregional plan for gods. Det er da svært viktig at Larvik Havn sikres fullverdig jernbanetilknytning. Den økende andelen gods på veg må over på bane og sjø.
5. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger. «Øya-krysset» må løftes frem til prioriteringskategori 1, i forslaget til NTP.
6. En ny integrert flyplassterminal og togstasjon på Torp må sikres. Riksvegtilknytning og at ny adkomstveg fra E18 til Sandefjord Lufthavn Torp legges inn i NTP 2014-2023.
7. Staten må bidra til økt finansiering av kollektivtrafikk. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift.
8. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene.
9. Konseptvalgutredning for Larvik må prioriteres nasjonalt i 2013, for å løse de utfordringer som ligger i transportsystemet i byen.