



## Høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for miljø og plansaker	01.06.2016	033/16
Kommunestyret	22.06.2016	042/16

### Rådmannens innstilling

Andebu kommune slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).

Følgende fem tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
3. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.
4. Utbedring/omlegging av FV-305 Foksrød – Brekke
5. Utbedring/omlegging av FV-560 Borgeskogen - Andebu

### 01.06.2016 Hovedutvalg for miljø og plansaker

#### Møtebehandling:

Forslag fra Frp v/ Harry Gran:

Forslag 4 foreslås prioritert 1.

Det ble stemt over forslaget: 3 for (1 Frp 2 SP) 4 mot.

#### Votering:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

#### HMP-033/16 Vedtak:

Andebu kommune slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).

Følgende fem tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
3. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.

4. Utbedring/omlegging av FV-305 Foksrød – Brekke
5. Utbedring/omlegging av FV-560 Borgeskogen - Andebu

## 22.06.2016 Kommunestyret

### Møtebehandling:

Frp v/Harry Gran viderefører forslaget fra HMP:  
 Forslag 4 foreslås prioritert 1.

Forslag fra Høyre v/Jan Tore Rui-Haugerød.  
 Nytt punkt 2. : Dagens stasjonsmønster på Vestfoldbanen opprettholdes.

### Votering:

Forslaget fra Frp faller med 3 mot 22 stemmer.

Forslaget fra Høyre står med 20 mot 5 stemmer.

Rådmannens innstilling med nytt punkt 2 enstemmig vedtatt.

### KST-042/16 Vedtak:

Andebu kommune slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).

Følgende seks tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Dagens stasjonsmønster på Vestfoldbanen opprettholdes.
3. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
4. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.
5. Utbedring/omlegging av FV-305 Foksrød – Brekke
6. Utbedring/omlegging av FV-560 Borgeskogen - Andebu

### Vedlegg:

Dok.dato	Dok.ID	Tittel
23.05.2016	188984	Vedlegg: Høringsuttalelse fra Vestfold fylkeskommune.docx

### Utrykte vedlegg

- Transportetatens forslag til NTP 2018 – 2029

### Saksdokumenter i arkivsaken:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
1	I	11.04.2016	Vestfold fylkeskommune, samferdselsseksjonen	Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029-høringsprosess i Vestfold fylkeskommune
3	I	13.05.2016	Vestfold fylkeskommune, samferdselsseksjonen	Plattform Vestfold - Ettersending av dokumenter til møtet 25.5

## Utredning

*Utredning, vurdering og analyse i denne saken er i stor grad lik den som legges fram for politisk behandling i Sandefjord kommune med noen endringer og tilføyelser.*

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS presenterte 29. februar sitt plangrunnlag for regjeringens arbeid med en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2018 - 2029 (heretter NTP). Plangrunnlaget er nå på høring frem til 1. juli. Etter høringen starter Samferdselsdepartementet arbeidet med nevnte St.meld. som skal behandles av Stortinget våren 2017.

Vestfold fylkeskommune har ledet arbeidet med å utforme en felles høringsuttalelse fra Vestfold. Det har vært nedsatt en skrivegruppe med representasjon Sandefjord kommune, Horten kommune, Mulighetsanalyse Larvik og Bypakke Tønsbergregionen. Høringsuttalelsen (se vedlegg 1) ble presentert i Plattform Vestfold 25. mai. Uttalelsen forelegges Fylkestinget 16.06.16.

### Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029

Planperioden er i forslaget utvidet til 12 år. Forslaget består av 4 økonomiske rammer for prioritering:

LAV	BASIS	MIDDELS	HØY
574 mrd.	716 mrd.	860 mrd.	932 mrd.

Det er viktig å merke seg at forslaget inneholder en lang rekke «bundne prosjekt» som skal dekkes av rammen. Eksempler på bindinger i Vestfold som er sikret finansiering i den kommende NTP-perioden er gjenstående deler av indre-InterCity (Nykirke – Barkåker med mer), en dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord og E18 Bommestad - Sky.

Ved rangering av nye prosjekter har samfunnsøkonomisk nettonytte per budsjettkrone vært det viktigste kriteriet, etterfulgt av sammenhengende standard/samfunnssikkerhet og klimahensyn.

Transportetatens forslag (<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029>) kan oppfattes som noe negativt for Vestfold. Med unntak av 1,9 mrd. til en dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord, er det i forslaget ikke avsatt midler til videre planlegging og utbygging av dobbeltspor på ytre-InterCity (heretter IC), med tilhørende stasjonsutvikling i Tønsberg, Sandefjord og Larvik, i planperioden. Videre er Vestfoldbyen ikke nevnt som et av byområdene som er aktuelle for bymiljøavtale og Torp Sandefjord lufthavn vil få vanskeligere vilkår som følge av at det avsettes midler til en tredje rullebane på Gardermoen.

#### Ytre-IC

Korridor 3 (Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger) får positiv omtale i NTP-forslaget og Vestfoldbanen fremheves som den mest trafikkerte IC-strekningen. Gjenstående deler av Vestfoldbanen vil, sammen med utbyggingen av Grenlandsbanen, være viktige elementer i et fremtidsrettet fjerntogtilbud.

I NTP-forslaget avsettes midler til ferdigstilling av indre-IC til Tønsberg. De ytre-IC strekningene på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen er i midlertid ikke tilgodesett med midler, og rangeres lavere i den samlede prosjektporteføljen enn tidligere. For IC-strekningene tas, i følge JBV, mye av samfunnsnyttene/effekten (reisetidsgevinsten med mer) gjennom det som er bygget, under utbygging, eller inne som bundne prosjekt i forslaget. Når transportetatene nå har vektlagt

samfunnsøkonomisk nettonytte per budsjettkrone høyere enn hensynet til sammenhengende standard, gir dette et negativt utslag for de ytre-IC strekningene.

Dobbeltsporparsellen på deler av strekningen mellom Stokke og Sandefjord, som ligger inne i forslaget, er viktig for å kunne innfri den overordnede målsettingen om halvtimesfrekvens mellom Oslo og Skien innen 2026. Den er dermed også viktig for å innfri målsettingen om et forbedret togtilbud (binding). Parsellen ligger inne i alle kostnadsalternativ, med unntak av lav ramme.

#### Bymiljøavtale for Vestfoldbyen

I analyse og strategifasen (forarbeidet) til NTP-forslaget var Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord, Larvik) nevnt som en mulig kandidat til bymiljøavtale. Sandefjord kommune vedtok i FS-sak 89/15 å slutte seg til en søknad fra Vestfold fylkeskommune om bymiljøavtale. I det foreliggende NTP-forslaget er Vestfoldbyen ikke nevnt som et av de 9 byområdene som er aktuelle i forhold til bymiljøavtaler.

#### Torp Sandefjord lufthavn

NTP-forslaget nevner i liten grad Torp lufthavn utover å fastslå at den er en regional lufthavn med innlands- og utlandstrafikk for sitt nedslagsfelt. Det er utarbeidet en kost-nytteanalyse som viser svært positiv nytte ved å bygge en tredje rullebane med tilhørende terminal på Gardermoen.

#### **Høringsuttalelsen fra Vestfold**

Den foreliggende høringsuttalelsen inneholder en mer utfyllende omtale av de tre ovennevnte momenter. I tillegg fremheves nasjonale beredskapsveier, planlegging av Grenlandsbanen, Jyllandskorridoren, utbygging av E134, økte rammer for fylkeskommunen og fast forbindelse Horten – Moss som viktige tiltak for Vestfold som bør sikres finansiering i NTP 2018-2029.

#### **Vurdering og analyse**

Andebu kommune kan vurdere bruk av høringsuttalelsen fra Vestfold eller foreta endringer som er av betydning for Andebu.

#### Ytre-IC

Rådmannen mener at utbyggingen av ytre-IC med fremtidsrettet standard vil styrke jernbanens konkurransekraft, både for person- og godstransport, opp mot andre mindre miljøvennlige transportmidler mellom Oslo og Sør-/Sørvestlandet.

I skrivende stund jobber JBV, og om lag 100 konsulenter fra Norconsult og Asplan Viak, for fullt med konsekvensutredninger til kommunedelplaner på strekningen Tønsberg – Sandefjord – Larvik. Dersom ytre-IC ikke tilgodeses med midler i den kommende planperioden vil utbyggingen utsettes og den pågående planleggingen bremses. Dersom planarbeidet stopper opp vil mye verdifull kunnskap gå tapt og arbeidet vil måtte få en «ny start» med de kostnader dette måtte medføre. Konsekvensene for de berørte byene er åpenbare:

- Viktige byutviklings- og knutepunktutviklingsprosesser blir satt på vent.
- En lang rekke private hjemmelshavere innenfor de foreslåtte utredningskorridorene vil måtte leve i usikkerhet på ubestemt tid.
- Nasjonale ambisjoner om et konkurransedyktig fjerntogtilbud stilles i bero.
- Lokalt vil arealene langs E18 trolig forbi de mest etterspurte i forhold til etablering av nye arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter i overskuelig fremtid.

Det er viktig at hele IC planlegges og bygges ut med løsninger som er tilfredsstillende i et 100-års perspektiv. Feilene fra den første E18-utbyggingen på 1980-tallet, da man i praksis bygde en vei der kapasiteten var utnyttet like etter åpningen, må ikke gjentas. Rådmannen minner om at man ved den nylig gjennomførte motorveitbyggingen på strekningen Gulli – Langåker måtte rive og gjenoppbygge alle brukonstruksjoner syd for Stokke, fordi de ikke var dimensjonert for 4-felts trafikk. Ved rangering av prosjekter i NTP bør sammenhengende fremtidsrettet standard vurderes som et viktigere kriterium enn kortsiktig kalkulasjon av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

### Bymiljøavtale for Vestfoldbyen

Rådmannen støtter vurderingene i forslaget til felles uttalelse fra Vestfold. Ordningen med bymiljøavtaler bør utvides til å omfatte Vestfoldbyen (Sandefjord, Larvik, Tønsberg-regionen), som fra 2017 vil ha ca. 175 000 innbyggere og være Norges 5. største byområde.

### Torp Sandefjord lufthavn

Rådmannen mener at transportetatens noe ensidige fokus på Gardermoen kan undergrave aktiviteten på Torp. NTP har en iboende dualitet ved at planen både er en statlig plan, men samtidig en nasjonal plan. Det kan stilles spørsmål ved om nasjonen, og da særlig Østlands- og Sørlandsregionene spesielt, er tjent med et så ensidig fokus på Gardermoen. Den foreslåtte strategi kan på sikt få konsekvenser for arbeidslivet i Vestfold.

Det er viktig å opprettholde dagens aktivitetsnivå på Torp, både fra et regionalt og et nasjonalt perspektiv, fordi:

- Torp bidrar til å beholde eksisterende næringsaktører med betydelig internasjonal aktivitet i Vestfold. Tilstedeværelsen til store regionale arbeidsgivere betinger enkel tilgang til store europeiske lufthavner, slik Torp kan tilby. Fortsatt tilstedeværelse av disse aktørene er essensielt for at Vestfold skal evne å beholde og tiltrekke seg høyt utdannet arbeidskraft.
- Når først et reisearbeid skal gjøres med fly bør det være ønskelig, i og tråd med forslagetts øvrige ambisjoner, å unngå økt persontransport på vei mellom Gardermoen og Agderfykene, Telemark, Vestfold og Buskerud. All den tid det ikke finnes noen funksjonell «ring 4», må all persontransport på vei gå gjennom Oslo.
- Torp er et beredskapsmessig alternativ til Gardermoen. Både i perioder med tåke på hovedlufthavnen, men også i tilfelle alvorlige nasjonale hendelser, terror etc.

Vedlegg 2 til NTP-forslaget viser at en tredje rullebane på Gardermoen ikke nødvendigvis er samfunnsmessig lønnsom dersom det tilrettelegges for vekst på Torp og Rygge. Nevnte vedlegg har et noe ensidig fokus på Gardermoen. Det etterlyser en helhetlig strategi for lufthavnlogistikken på Østlandet. Det bør utarbeides en analyse som også belyser fordelene ved å opprettholde et flyplasstriangel/-tandem rundt Oslofjorden. Aktuelle utredningstemaer kan være økonomiske fordeler/ulempes ved ulike strukturer, transportarbeid gjennom Oslo, beredskap ved nasjonale hendelser, klimahensyn og øvrige samfunnsmessige hensyn (for eksempel lokal/regional utvikling).

Rådmannen mener at høringsuttalelsen som er utarbeidet for Vestfold bør legges til grunn og videreføres som uttalelse fra Andebu kommune. Rådmannen anbefaler videre å utvide høringsuttalelsen i forhold til 2 veiprosjekter som rådmannen mener det er viktig å trekke frem. Dette er:

### FV-305 Foksrød – Brekke

Forhandlingsutvalget for kommunesammenslåingen Andebu, Stokke og Sandefjord har i sitt dokument «Forhandlingsutvalgets Utredning» bl.a. nevnt veistrekningen FV-305 Foksrød – Brekke hvor det foreligger en kommunedelplan i Andebu og i Sandefjord.

Etablering av denne nye forbindelsen mellom Sandefjord og Andebu betyr mye spesielt for dagens Andebu, men også for videreutvikling av «Nye Sandefjord»

Dette prosjektet har vært diskutert i ca. 10 år og ble sist spilt til «Handlingsprogram for fylkesveier 2018 – 2021»

### FV-560 Borgeskogen i Stokke til Andebu

Denne veiforbindelsen er også nevnt i «Forhandlingsutvalgets Utredning» En utbedring/omlegging av denne veien vil gi en rask og god tverrforbindelse mellom Stokke sentrum/Borgeskogen og Andebu. Prosjektet er påbegynt ved at FV- 560 allerede er utbedret/omlagt på strekningen Borgeskogen – Dalen. En videreføring av dette prosjektet er svært ønskelig

### **Konklusjon:**

Rådmannen anbefaler at Andebu kommune slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1), med tillegg av punkt 4 og 5.

Følgende fem tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
3. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.
4. Utbedring/omlegging av FV-305 Foksrød – Brekke
5. Utbedring/omlegging av FV-560 Borgeskogen - Andebu