

Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår ref.:
Saksbeh.: KMSW
Saksnr.: 16/683-4

Deres ref.:
15/4172

Ark.:

Dato:
22.06.2016

NTP 2018-2029 - høringsinnspill fra Follorådet

Det vises til høringsbrev datert 15. mars d.å.

Follorådet vedtok på sitt møte den 24. mai følgende innspill til ny NTP, jf. sak 33/16:

Vedtak:

Follorådet støtter mål og hovedstrategier i forslaget til NTP for 2018 – 2029.

1. Follorådet støtter mål og hovedstrategier i forslaget til NTP for 2018 – 2029.
2. Follorådet er opptatt av at fremtidig transportkapasitet også bygges i ringer rundt hovedstaden, ikke bare inn mot hovedstaden. Det vil bli økt trykk mot FV 120 som avlastningsvei for trafikk som ikke må gjennom Oslo. Denne veien må derfor få en omfattende oppgradering og opprustes til riksvei også på strekningen Elvestad til Nedre Romerike (som kjent er veien foreslått som riksvei fra Moss til Elvestad i transportetatens innspill til NTP).
3. Follorådet anser det positivt at det inngås bymiljøavtaler for Osloregionen, men mener at høy ramme er et nødvendig investeringsnivå for å takle befolkningsutviklingen og oppruste infrastrukturen tilfredsstillende. Slike avtaler bør brukes på regionale byer som Ski og Ås, og for prioriterte byer/tettsteder som Kolbotn og Vestby da det innebærer store investeringer å legge til rette for transportsystemer i knutepunktene. Avtalene er også viktige for å koordinere statlige og regionale aktører i samarbeid med kommunene.
4. Follo ønsker på lik linje med kommunene i Vest og på Romerike at sykkel som transportmiddel prioriteres. For Follo betyr det at det også blir etablert en ekspress-sykkelrute mellom Ski-Kolbotn og Oslo. Ekspress-sykkelrute må også etableres mellom de regionale byene Ski og Ås.

5. Follorådet mener det på sikt bør legges til rette for en satellitt-terminal i Vestby som kan utnytte fordelene ved et alt etablert lager og logistikkområdet, og medvirke til mer gods på bane og sjø gjennom sin sentrale beliggenhet ved både jernbane, E6 og Moss havn. Dette kan bl. a. gi store kapasitets og miljøfordeler.
6. Follorådet vil påpeke at framtidig transport av gods inn til Oslo bør finne en annen løsning enn bruk av Østfoldbanen gjennom prioriterte vekstområder mellom Ski og Oslo.
7. Follorådet mener det er viktig at også tverrgående fylkesveiforbindelser i Folloregionen prioriteres for å sikre en trygg og funksjonell person- og varetransport over hele regionen. Tilbudet om buss og båt i regionen må ikke forringes, men utbedres. Follorådet ser det som nødvendig å styrke og videreutvikle Oslofjorden som kollektivtransportåre som et bidrag til å ta veksten i persontrafikken. Også innfartsparkeringen må videreutvikles.
8. Gjennomføringen av E 18 gjennom Akershus må prioriteres. Dersom ikke det tilføres penger til dette prosjektet, vil hele byggingen stoppe opp på grensen mellom Østfold og Akershus, med fordyrende kostnader, nye avklaringsbehov, miljøutfordringer og fortsatt høy risiko for ulykker og personskaade. Dette er avgjørende for den satsningen en så langt har gjort på E18 gjennom Østfold.
9. Follorådet stiller seg positivt til at NTP-forslaget tar opp gjennomføringsevnen av prosjekter med stor tyngde, men mener også at det bør gis klare rammer og vises større tilbakeholdenhet ved innsigelser fra transportetatene i lokale prosjekter, spesielt de som er i tråd med knutepunktutviklingen.
10. Follorådet er enig i den sterke satsingen på jernbanesektoren. Follo tilhører en av landets vekstregioner med størst befolkningsutvikling og store utfordringer både innenfor gods og persontrafikk. At Østfoldbanen oppgraderes og gjøres til S-bane er positivt. For å sikre gode togforbindelser i Follo må S-bane også forlenges til Ås. Gjennomføring av Kolbotn stasjon må prioriteres.
11. Det er viktig at frekvensen på lokaltrafikk får 15 minutters ruter i indre omland spesielt ved Ås og Vestby stasjon i egenskap av regional og lokal by. De investeringene som må gjøres for å få opp frekvensen på disse stasjonene, må prioriteres slik at det er på plass når Follobanen åpner.

Høringsuttalelsen omfatter både vedtakspunktene og kommentarer til kapitlene.

Bakgrunn

Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 er lagt ut på høring til fylkeskommunene. Akershus fylkeskommune sender derfor saken på en kort høringsrunde til regionrådene med høringsfrist 30. april 2016. NTP for 2018-2029 skal etter planen behandles av Stortinget våren 2017. Nasjonal transportplan rulleres hvert fjerde år, og det er transportetatene som har ansvaret for å utarbeide grunnlaget for den stortingsmeldingen regjeringen skal legge fram. Transportetatenes arbeid har nå pågått i omlag to år, fordelt på en analyse- og strategifase og en planfase. Det er resultatet av planfasen som nå legges ut på høring.

I tråd med tidligere praksis legges det legges opp til at Akershus fylkeskommunes prosess knyttet til høringen vil omfatte deltakelse i:

- Østlandssamarbeidets arbeid med en uttalelse. Østlandssamarbeidets uttalelse vil ha et overordnet regionalt perspektiv basert på Revidert Østlandspakke. Utbyggingen av jernbanens intercitystrekninger vil trolig bli vektlagt.
- Samarbeidsalliansen Osloregionens arbeid med en uttalelse. Utgangspunktet her forventes å være revidert versjon av «samordnet areal og transportstrategi for Osloregionen».

Akershus fylkeskommune vil også utarbeide en egen høringsuttalelse, der det primært fokuseres mer på Akershusspesifikke utfordringer. I den forbindelse anbefaler vi at de fire regionrådene inviteres til å komme med sine innspill til fylkeskommunen, slik at kommunens synspunkter skal kunne være en del av grunnlaget for fylkeskommunens arbeidet med høringsuttalelsen. Kommunene har ikke selv status som høringsinstanser i Samferdselsdepartementets høring.

Som del av arbeidet med fylkeskommunens høringsinnspill legges det også opp til at hovedutvalget gis en muntlig presentasjon av innholdet i transportetatenes forslag til NTP 2018-2029.

Milepæler i arbeidet med fylkeskommunens innspill til NTP:

- 29.2 Framlegging av transportetatenes forslag til NTP 2018-2029
- 25.4 Samferdselsdepartementets høringsmøte om forslaget til NTP
- 27.4 Orientering til HUS om innholdet i forslaget til NTP
- 30.4 Frist for innspill fra regionrådene
- 13.6 Fylkestingets behandling av høringsinnspillet
- 1.7 (Forventet) frist for høringsinnspill

Kapittel 2: Mål

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmål i henhold til

dette er bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og redusere klimautslippene i tråd med en omstilling mot lavutslippssamfunn, samt redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Kommentarer

Målsettingene i NTP-forslaget sammenfaller med de lokale og regionale målsettingene slik det bl. a. framgår av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015.

Transportsystemet skal videreutvikles som et sikkert system som fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling og lavutslippssamfunn. Det skal også sikre Oslo og Akershus som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa der utbyggingsmønstre er arealeffektive og knytter den flerkjernet regionen sammen med et effektivt, miljøvennlig transportsystem som er tilgjengelig for alle med minst mulig biltransport. Dette er en god og framtidsrettet innfallsvinkel som grunnlag for transportplanen.

Kapittel 5: Byområdene

Byområdenes vekst skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange med nullvekstmål for personbiltrafikk, samtidig som transportetatene vil prioritere tiltak som bidrar til at forurensingsforskriften overholdes. Blant strategier og tiltak for å få dette til, foreslår NTP 2018-2029 at det inngås bymiljøavtaler bl.a. i Osloregionen. Interkommunale eller regionale areal og transportplaner legges til grunn. Transportetatene foreslår at det settes av 66.5 mrd. kroner til bymiljøavtalene etter middels høy ramme. Videre påpekes behovet for en bedre samordnet areal og transportplanlegging der også staten deltar mer aktivt i lokal og regional planlegging, men felles regionale planer kan være utfordrende på grunn av ulike målkonflikter. Når det gjelder vei og jernbaneinvesteringer i byområder som det ikke inngås bymiljøavtaler for, rangeres to alternativer, en basert på samfunnsøkonomi, og en basert både på samfunnsøkonomi, samfunnsikkerhet og sammenhengende utbygging.

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus forventes fortsatt å øke sterkt med 340 000 i 2040. Dette er en stor utfordring for nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Kommentarer

Bymiljøavtaler der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gåing er positivt, men disse utfordringene krever investeringer på høy og ikke middels stor ramme hvis nullvekst i personbiltrafikken skal kunne oppfylles. Byutviklingsavtaler bør også kunne brukes for regionale og lokale byer i Follo utenfor bybåndet da det krever store investeringer å legge til rette for transportsystemer i disse knutepunktsområdene som utvikles i henhold til sentrale og regionale myndigheters krav. Dette vil stimulere til ytterligere næringsvekst i Follobyene utenfor Oslo der utviklingen lenge har vært positiv. I denne sammenheng er det viktig at NMBU i Ås universitetsby utvikles for å gi Folloregionen tyngde og trekkraft, samtidig som næringsutviklingen i Vestby nord stimuleres på bakgrunn av en sterk utvikling

med et godt potensiale innen i første rekke logistikk og handelsvirksomhet og sentrumsutvikling.

Kapittel 7: Strategi for transport av gods

Gjennom økt globalisering har godstransportene økt mer enn handel og verdiskaping skulle tilsi. Spesielt øker trailertransporten. Godsanalysen anslår at ca. 30-50 % av potensialet for overføring til båt og bane kan gjennomføres forholdsvis greit der disse kan konkurrere på pris. Ytterlige overføringer vil kreve større tiltak og nye løsninger for å kunne håndtere framtidige krav og behov. I henhold til NTP-forslaget må den langsiktige godsstrategien legge vekt på en pålitelig og effektiv jernbanestruktur, effektive terminaler med nye terminalløsninger og baneforbindelser som åpner nettverket for nye varestrømmer og redusert kjøretid. Det er i forslaget for østlandsområdet pekt på mulige tiltak for opprusting av Østfoldbanens østre linje for å øke kapasiteten også for gods. Dobbeltspor til Halden er planlagt, men ligger ikke inne i planperioden. Dette vil kunne mangedoble kapasiteten for gods på bane i forhold til dagens situasjon.

Kommentarer

Godstransport gjennom Follo både på vei og bane representerer store miljø og beredskapsmessige utfordringer, men også muligheter. Det vil være hensiktsmessig å legge en nav-satellitt terminal i Vestby ved Deli skog i tilknytning til jernbane, E6 og nærhet til Moss havn. I nærområdet kan det også eventuelt utvikles større terminalområder for gods og logistikkvirksomhet i tilknytning til et alt veletablert logistikkmiljø. Dette er også lagt inn i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015 og vil bidra til at alt gods nødvendigvis ikke må fraktes til Oslo for videre distribuering. Dette vil gi redusert klimagassutslipp, spare tid og redusere mellomtransporter samtidig som det legges til rette for økt godstrafikk på sjø og bane og bidrar til regional utvikling. En slik løsning vil på sikt trenge dobbeltspor til Halden for å kunne utnytte potensialet fullt ut.

Framtidig transport av gods til Oslo bør også finne en annen løsning enn å bruke Østfoldbanen gjennom prioriterte vekstområder mellom Ski og Oslo, f. eks. kan Bryndiagonalen være et alternativ.

Kapittel 12 Internasjonale forbindelse

E18 mellom Oslo og Ørje er en viktig grensekryssende forbindelse. Veien er en av hovedferdselsårene mellom Norge og Sverige og inngår i det Nordiske triangel, "Stockholm-København-Oslo". Den nye E18 bygges utenom tettstedene, og målet er økt trafiksikkerhet.

Gjennomføringen av E-18 gjennom Akershus må prioriteres. Dersom det ikke tilføres penger til dette prosjektet, vil hele byggingen stoppe opp på grensen mellom Østfold og Akershus. Det vil bety fordyrende kostnader, nye runder med avklaringer, miljøutfordringer og fortsatt høy risiko for ulykker og personskaade. Dette er avgjørende for den satsningen en så langt har gjort på E18 gjennom Østfold. Nå må prosjektet fullføres.

Kapittel 14: Langsiktig jernbanestrategi, IC utbygging

Jernbaneutbyggingen har et langsiktig perspektiv fram mot 2050 basert på markedsbehov og samfunnsutvikling. Jernbanen skal bidra til å nå målet om at veksten i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykling og gåing i byområdene. Rutemodellen 2027 tar sikte på 10 minutters intervall for lokaltog Asker, ski, Lillestrøm og Oslo S. I det regionale tilbudet på Østlandet er det viktig å få iallfall to tog i timen. Selv med nytt Oslo-Nav, er det ikke kapasitet til 4 regiontog i timen fra alle banestrekninger, og befolkningsgrunnlag og markedspotensialet vil bestemme hvor dette blir.

På Østfoldbanen vil IC-satsingen gi sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Haug sør for Rygge med mulighet til økt lokalfrekvens.

Strategien legger også opp til at jernbanen skal bidra til å nå målet om at veksten i persontrafikk tas kollektivt. Utenfor bybåndet i indre omland (20 – 50 km) legges det opp til minimum 30 minutters intervall, men der målsettingen er fire tog i timen som følge av dobbeltsporutbyggingen. Det vil imidlertid pga. Oslotunellen og Oslo S fortsatt bli kapasitetsbegrensning for store deler av jernbanenettet. Hvilke strekninger som til slutt blir prioritert vil avhenge av befolkningsgrunnlag og markedspotensialet, men det vises til at tiltak på Østfold/Vestfoldbanen med planlagt ferdigstilling 2026 i henhold til gjeldende NTP er samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Kommentarer

For persontrafikken er jernbanen en ryggrad gjennom Follo. Tettstedstrukturen i Follo med spesielt Ås og Vestby som knutepunkter for pendleromland vil først og fremst kreve økt frekvens på Ås og Vestby stasjon og helst også Sonsveien. I motsatt fall kan IC-utbyggingen bidra til å undergrave målet om å utvikle en flerkjernet struktur hvis ikke IC-togene stopper i disse knutepunktene utenfor bybåndet. Det er også viktig at IC-satsingen ikke forringer tilbudet om buss og båt som er en viktig del av kollektivtransporten i Follo. Blir imidlertid togtilbudet forbedret i forhold til dagens situasjon, vil dette kunne gi et bidrag til å minske økingen av personbiltrafikken på E6.

Kapittel 15: Gjennomføringsevne

NTP-forslaget fremmer en rekke grep for å kunne gjennomføre utbyggingsprosjekter med fokus på bl.a. økte rammer og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gjennomføringsevnen står sentralt og det stilles økte krav til effektive utrednings, planleggings og utbyggingsprosesser. Det legges blant annet vekt på nye kontraktstrategier og økt kvalitet ved tildelinger. Transportetatene skal gjennomføre effektivitetsprogrammer og det skal arbeides med å redusere konfliktnivået mellom transportetater, entreprenører og rådgivere.

Kommentarer

En grundig gjennomgang av transportetatenes effektivitet er positivt og helt nødvendig med det investeringsløftet som gjøres innenfor transportsektorene, ikke minst med tanke på de store utfordringene i forbindelse med miljøkravene som skal oppfylles.

Når det gjelder å redusere konfliktnivået også er viktig å etablere klare føringer og praksis i forhold mellom lokale myndigheter og transportetatene for å redusere konflikter som fører til unødvendige innsigelser og forsinkelser i prosjektgjennomføringen.

Kapittel 21: Korridorvise omtaler, Oslo-Svinesund/Kornsjø

Korridoren mellom Oslo og Svinesund/Kornsjø er den landbaserte hovedåren for transport mellom Norge og Europa der E6 Oslo-Svinesund utgjør en del av «Det nordiske triangel» Oslo-København-Stockholm. Dette er den viktigste landbaserte utlandsforbindelsen for norsk næringsliv i Europa. Østfoldbanens østre og vestre linje har en viktig rolle i korridoren, spesielt for innenlands persontrafikk. Når det gjelder gods dominerer lastebilen og sammenliknet med andre banestrekninger er jernbanens andel av godstrafikk på Østfoldbanen lav idet 93 % fraktes med bil og kun 7 % med tog. Follobanen ferdigstilles i 2021 og sammen med IC-utbyggingen vil dette bedre kapasiteten som i dag er sprengt. Persontransporten internt i korridoren er primært knyttet til transport mellom østfoldbyene, Akershus og Oslo. Bilreiser i korridoren ligger på hele 70 % og kun 21 % med tog. Buss og båt står for resten med henholdsvis 5 % og 2 %.

Kommentarer

Denne hovedtraseen mot Europa er det viktig at får høy prioritet. IC utbyggingen kan imidlertid også føre til mer pendling til Oslo framfor økt pendling til regionale og lokale byer. Det er derfor viktig samtidig å styrke lokaltog og buss internt i delregionene for å binde disse sammen. Lokaltogtilbudet bør ikke bare økes på strekningen Oslo – Ski, men også strekningen Ski – Moss. Dette vil stimulere til ytterligere næringsvekst i Follobyene utenfor Oslo der utviklingen lenge har vært positiv. Fylkesveinettet bør rustes opp både som resultat av overnevnte, men også for å kunne gi en avlastende godstransport der varer nødvendigvis ikke må fraktes først til Oslo og så tilbake til Follo slik det ofte skjer i dag.

For persontransport vil bil forbli et viktig transportmiddel i store deler av Follo, slik at satsingen på byområder ikke må utelukke fortsatt satsing på andre viktige fylkesveier med dårlig standard og sikkerhet. Tilrettelegging av innfartsparkering er fortsatt viktig for å stimulere til pendling med offentlig kommunikasjonsmidler.

Det er positivt at Østfoldbanen prioriteres, men både stat og fylke må også øke transportkapasitet både gjennom Oslo og på fjorden.

Med vennlig hilsen

Kari Marie Swensen
daglig leder

Kopi: Akershus fylkeskommune