



Fylkesmannen  
i Oslo og Akershus

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Tordenskiolds gate 12  
Postboks 8111 Dep, 0032 OSLO  
Telefon 22 00 35 00  
fmoapostmottak@fylkesmannen.no  
www.fmoa.no  
Organisasjonsnummer NO 974 761 319

Deres ref.:  
Deres dato: 29.02.2016  
Vår ref.: 2016/8157-6 FM-M  
Saksbehandler: Ingeborg Austreng  
Anette Søråas  
Direktetelefon: 22 00 36 45

Dato: 30.06.2016

## Høring - Nasjonal transportplan 2018 - 2029

**Hovedstadsregionen er en av de raskest voksende storbyområdene i Europa. For å kunne møte den forventede befolkningsveksten har Oslo og Akershus utarbeidet regional plan for areal og transport for våre to fylker. Denne legger opp til en konsentrert utvikling i kollektivknutepunkt for å unngå vekst i biltrafikken. Vi forventer at dette følges opp med bevilgninger i nasjonal transportplan, slik at de mange innbyggerne i våre to fylker opplever kollektivtransport, sykkel og gange som reelle alternativer til bil. Bevilgninger til store kollektivtiltak i våre områder har betydning for en stor del av Norges befolkning, og vil være både klima- og kostnadseffektive.**

Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA) har mottatt transportetatens forslag til nasjonal transportplan. Vi mener at de analyser, mål og virkemidler som er skissert er godt dekkende for situasjonen og vi støtter konklusjonene som trekkes. Målene for utviklingen i storbyområder svarer godt på de utfordringer Oslo og Akershus står ovenfor.

Transportsektoren utgjør i dag 70 % av klimagassutslippene i Oslo og Akershus. Det er et vedtatt mål at disse utslippene skal reduseres. Noe av denne reduksjonen kan tas gjennom en utskifting av teknologi, men det er etter vårt syn ikke realistisk å oppnå dette uten en faktisk reduksjon i biltrafikken. Fylkesmannen synes derfor det er svært positivt at målet om at all vekst i persontransport skal tas med gange-, sykkel og kollektivtrafikk videreføres og understrekes. Videre er det positivt at nasjonal transportplan peker på byutvikling og fortetting som viktige virkemidler for å få til endringen i bruk av transportmidler.

### Oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Gjennom regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har våre fylker lagt grunnlaget for en konsentrert boligutvikling rundt kollektivknutepunkter og sentrumsområder. For å nå klimamålene og få til en endring i persontransporten er det nødvendig at dette følges opp med en forsterket satsing på kollektivtrafikk og tilrettelegging for sykkel og gange. Flere av kommunene i vår region er i gang med strategier for sykkel og gange og det er viktig at det settes av midler til å forsterke sykkelnettet. Vi støtter satsingen på ekspressykelveier, og fremhever viktigheten av at staten finansierer utbyggingen av disse.

For å forsterke kollektivtransporten i vår region er det helt nødvendig med finansiering av den samlede pakken med tiltak som er lagt frem i KVVU for Oslo-området, slik at disse tiltakene kan



gjennomføres så fort som mulig. Fylkesmannen vil fremheve spesielt byggingen av ny metrotunell i Oslo og Fornebu-banen som viktige kollektivprosjekter som staten må være med å finansiere. Bærum kommune legger opp til en økt vekst i boliger og arbeidsplasser på Fornebu, og for at disse boligene ikke skal være avhengig av bil er det helt nødvendig at Fornebu-banen nå bygges. Fylkesmannen synes det er positivt at det også drøftes bruk av trafikkregulerende tiltak i nasjonal transportplan.

### Godstransport

Fylkesmannen synes det er vært positivt at NTP legger opp til at godstransporten skal over fra vei til skip og bane. I Akershus står tunge kjøretøyer for 20 % av klimagassutslippene, og en omlegging der godset i stedet fraktes på bane og skip vil være et svært viktig bidrag til reduksjonen i klimagasser. I et tettbebygde område som vårt vil det også være utfordringer knyttet til støy og risiko i forbindelse med godstransport på bane, og det er viktig at det gjøres gode risikoanalyser og gjennomføres avbøtende tiltak for å hindre støyplager og økt risiko i tettbebygde områder langs jernbanen.

### Planlegging av samferdselsutbygginger - medvirkning og utredning av konsekvenser

Fylkesmannen mener at plan- og bygningslovens prinsipper for medvirkning og utredning må legges til grunn helt fra starten ved planlegging av samferdselssaker. Dette kan gjøre prosessene raskere og bedre, mer forutsigbare for alle berørte parter, og gi mulighet for tidlig medvirkning og godt opplyste saker. Et eksempel er forslaget om hensettingsområder for tog i fem østlandsfylker som ble sendt på høring til noen kommuner sommeren 2015. Flere av Fylkesmannsembetene ga høringsinnspill om mangler ved prosessen og manglende hensyn til jordvern, naturmangfold og lokalmiljø. Vurderingen av konsekvenser og avveining mellom ulike hensyn fulgte ikke vanlige prinsipper for konsekvensutredninger. Dersom flere interesser og parter blir involvert tidlig i planleggingen av større samferdselsprosjekter vil det være enklere å finne de beste løsningene og innarbeide flere hensyn i planene på et tidlig stadium. Slik involvering vil kunne gi kortere planprosesser og unngå at man må inn med mange avbøtende tiltak på et sent stadium i arbeidet.

Konseptvalgutredninger følger ikke plan- og bygningsloven og har andre formål. Fordeler og ulemper med bruk av KVVU bør derfor også drøftes.

### Miljø

Hensynet til naturmangfold, vannkvalitet, begrensnig av forurensning, støy og klimaendringer er omtalt i planen, og det står at transportetatens miljøarbeid skal gjenspeiles i en tydelig miljøinnsats som sikrer etterlevelse av gjeldende regelverk og bidrar til å nå nasjonale miljømål. Fylkesmannen vil understreke at dette også må synliggjøres i de konkrete utbyggingsprosjektene, og at natur og miljøhensyn må sikres i juridisk bindende plandokumenter.

### Jordvern og matproduksjon

#### *Nasjonale jordvernstrategi og forslag til jordvernmål i NTP*

Fylkesmannen mener at mål for jordvern må tas med på lik linje med andre viktige nasjonale miljø- og samfunns mål i forslaget til NTP. Dette for å følge opp Stortingets vedtak av nasjonal jordvernstrategi i desember 2015. Der ble det vedtatt nytt skjerpet jordvernmål og mål om økt matproduksjon som grunnlag for matsikkerhet. Samferdselsutbygginger står i dag for en stor andel omdisponering av dyrka og dyrkbar jord. Planlegging og gjennomføring av samferdselsutbygginger har derfor stor betydning for å redusere tapet av aktuelle og potensielle



matproduserende arealer. Vi mener at jordvernmålet i NTP må forsterkes slik at målet blir «å redusere og unngå tap av verdifull dyrka og dyrkbar jord».

For å følge opp nasjonal jordvernstrategi bør NTP drøfte aktuelle virkemidler og tiltak for at jordvern hensyn kan sikres bedre ved samferdselsplanlegging. Konkret bør NTP drøfte prinsipper for tunnelloesninger/kulverter og valg konsepter og traseer i områder med store jordverninteresser og matproduksjonsverdi.

I gjeldende NTP er det et anslag over hvor mye dyrka jord som var forventet omdisponert som følge av samferdselsutbygginger i perioden. Dette bør følges opp med en status for hvor mye jordressurser som faktisk har gått tapt ved samferdselsutbygginger i dette tidsrommet.

En oppsummering av erfaringer med «ny jord»-prosjektet knyttet til ny E18 gjennom Ski og Ås kan ha overføringsverdi til andre veiprojekter. Kostnadsoverslag og utfordringer med et slikt prosjekt bør tas med for å vise hvor vanskelig det kan være å få til avbøtende tiltak når dyrka og dyrkbar jord blir berørt.

#### Økt bruk av tømmer - tømmertransport

Transport av tømmer fra velteplass til industritomt utgjør 30-50 prosent av kostnadene ved hogst og levering av tømmer til industri. Tilrettelegging for økt volum på hvert tømmervogntog gir færre tunge kjøretøy på veiene og lavere forbruk av drivstoff. Dette gir lavere utslipp av klimagasser og andre miljøutslipp, og økt fremkommelighet. Eksempelvis gir økning fra 50 til 60 tonn totalvekt på tømmervogntoget en reduksjon fra 30 til 23 billass ved transport av 1000 m<sup>3</sup>. Ved langtransport av skogsvirke (tømmer og flis) er jernbanen det beste alternativet med hensyn til økonomi, miljø og trafiksikkerhet. Det går 40 billass på ett tømmertog.

Skogbruket og skogindustrien er avhengig av det offentlige veinettet. På landsbasis er mellom 80 og 90 prosent av tømmertransporten med vogntog innom kommunale og/eller fylkeskommunale veier før den kommer til industritomt eller terminal. For Oslo og Akershus utgjør særlig det kommunale veinettet en utfordring for tømmertransport der de tyngste og lengste vogntogene bare kan kjøre på en liten andel av veiene. I noen tilfeller kan veieier administrativt skrive opp veistrekn timer av stor betydning for tømmertransporten til å tillate 24 meter og 60 tonn uten at det kreves investeringer fra veieiers side.

For å utnytte jernbanen er det behov for å oppgradere jernbanenettet og å lage hensiktsmessige terminalløsninger for tømmer og flis.

Med hilsen

Are Hedén  
Fylkesmiljøvern sjef

Ingeborg Austreng  
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.



