

Til: Plattform Vestfold fylkeskommune

Fra: Skrivegruppen for Nasjonal transportplan 2018-2021 ved saksbehandler Linda Carolina Ehnmark

Dato: 13. mai 2016

Sammendrag

De statlige transportetatene og Avinor leverte plangrunnlaget for regjeringens arbeid med St.meld. om Nasjonal transportplan 2018-2029 (heretter kallet NTP) 29.februar. I saken støttes hovedinnretningen i NTP, med realisering av, for Vestfold viktige, E18 Bommestad-Sky og jernbaneprosjektene dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker samt en kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord).

I saken omtales de tre høyest prioriterte tiltakene i Vestfold som må inn i NTP: full InterCity-utbygging som også omfatter realisering av ytre Inter-City innen 2027, bymiljøavtale for Vestfoldbyen samt likeverdige og konkurransedyktige rammebetingelser for Torp Sandefjord lufthavn.

Andre viktige tiltak for Vestfold, som bør sikres gjennom NTP er: nasjonale beredskapsveier, utlandskorridor 3 Larvik/ Grenland- Hirtshals, økte rammer til det fylkeskommunale transportsystemet, planlegging av Grenlandsbanen samt fast forbindelse over Oslofjorden Horten-Moss.

Forslag til høringsuttalelse

Vestfold fylkeskommune (fylkeskommunen) støtter hovedinnretningen i NTP 2018-2029, med realisering av, for Vestfold viktige, E18 Bommestad-Sky og jernbaneprosjektene dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker samt en kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord).

Fylkeskommunen støtter ikke forslaget om å omklassifisere fylkesveier til riksveier. Fv.40, fv.305 og fv.308 som er foreslått omklassifisert bør ikke omklassifiseres til riksvei. Dersom nevnte veier likevel omklassifiseres, forutsettes vesentlig, statlig finansiering til blant annet Bypakke Tønsberg-regionen (fv.308 fastlandsforbindelsen til Nøtterøy og Tjøme).

Vestfold fylkeskommune ser at NTP 2018-2029 mangler viktige tiltak for å nå nasjonale mål i Vestfold.

De høyest prioriterte tiltakene i Vestfold som må inn i NTP 2018-2029 er:

- **Full InterCity-utbygging innen 2027:** Utbygging av dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss må forseres slik at det fullføres innen 2027.

Utbygging av Inter-City-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge, for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. InterCity-utbyggingen er viktig for å sikre en balansert og bærekraftig flerkjernet tettstedsutvikling innen det befolkningsrike Østlandet. Hele Inter-City-utbyggingen må derfor forseres slik at den blir fullført innen 2027.

Med dobbeltspor på hele strekningen Tønsberg–Skien kan reisetidene Oslo-Grenland reduseres med over én time. Trafikken mellom byene langs Vestfoldbanen er allerede relativt stor, og i likhet med den Oslo-rettede trafikken styrkes denne kraftig som følge av frekvens- og reisetidsforbedringer. Dette vil gi et stort potensiale for å overføre mer persontransport fra veg til bane noe som vil være viktig for å bidra til å oppfylle nullvekstmålet.

I tillegg er det viktig å få avklart jernbanetrasé og stasjonslokalisering med tanke på framtidig by- og samfunnsutvikling i områder der store arealer er båndlagt. Vestfoldbyen er avhengig av å etablere fungerende kollektivknutepunkt for å videreutvikle et kollektivtilbud med rutebuss av høy kvalitet for å kunne nå nullvekst-målet for persontrafikken. Det arbeides med helhetlige transportsystemer i Tønsberg (bypakke) og Larvik (mulighetsanalyse) som er avhengige av avklaringer og koordinering i forhold til IC-utbyggingen på strekningen Tønsberg-Larvik.

- **Bymiljøavtale for Vestfoldbyen:** Ordningen med bymiljøavtaler må utvides til å gjelde flere byområder, og den økonomiske rammen må økes i samsvar med en utvidelse. En utvidelse til flere byområder forutsetter at avtalens rammeverk tilpasses til et hensiktsmessig nivå utfra bystørrelse og ulike grader av utfordringer. Stortinget har et ansvar for å drive helhetlig bypolitikk, og ikke kun for ni utvalgte byområder. Vestfoldbyen (Sandefjord, Larvik og Tønsberg-regionen) har i 2017 175.000 innbyggere og er Norges 5. største byområde.

Bymiljøavtaleordningen må utvides til å gjelde Vestfoldbyen i NTP 2018-2027. Vestfoldbyen innfrir mange av kravene til helhetlige bymiljøavtaler, blant annet med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), restriktive tiltak/bompenger, gjennomføring av KVV/KS1 for transportsystemet i Tønsberg-regionen, mulighetsanalyse Larvik og Bypakke Tønsberg-regionen. Fylkeskommunen, Larvik og Tønsberg-regionen har vedtatte mål om nullvekst for personbiltrafikken.

Nullvekstmålet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange er ambisiøst, men også økonomisk svært utfordrende. Med en gjensidig, forpliktende bymiljøavtale med Vestfoldbyen, får staten et nytt sammenhengende byområde som kan nå nullvekstmålet.

- **Torp Sandefjord Lufthavn:** Torp Sandefjord lufthavn er en viktig regional lufthavn med et influensområde definert til å strekke seg fra Arendal til Drammen. Lufthavnen er av stor betydning for lokalisering av kompetansearbeidsplasser i regionen og næringslivets konkurransedyktighet internasjonalt.

Det er avgjørende med like rammebetingelser for statlige og ikke-statlige lufthavner. Det må ikke bli en konkurransevridding i lufthavnmarkedet som gir de ikke-statlige lufthavnene en stor kostnadsbyrde, og konkurranseulempe som gjør det vanskelig å få til en fremtidig lønnsom drift.

Torp Sandefjord lufthavn og Moss lufthavn Rygge må i høyere grad vurderes i forhold til å bidra til å avlaste Oslo lufthavn Gardermoen, før en vurderer en 3. rullebane på Gardermoen.

Torp Sandefjord lufthavn er også et beredskapsmessig alternativ til Gardermoen, både i perioder med tåke på hovedlufthavnen, men også i alvorlige nasjonale hendelser som for eksempel terrorangrep.

InterCity-utbyggingen bør inneholde en ny og tilrettelagt (integrert) jernbanestasjon på Torp.

Andre viktige tiltak for Vestfold som bør sikres gjennom NTP 2018-2029 er:

- **Nasjonale beredskapsveier:** Det er avgjørende at fylkeskommunene settes i stand til å ruste opp viktige nasjonale beredskapsveier. Vestfold har en særlig utfordring i forhold til at det er store trafikkmengder som blir overført til omkjøringsvegene når E 18 er stengt eller har betydelig redusert kapasitet. I Vestfold har dette blitt tydelig med raset i Hanekleivtunnelen og kollapsen av Skjeggestadbrua på E18 i Holmestrand kommune. Staten har et betydelig ansvar for, og interesse av, et fungerende beredskapsveinett. Det bør ikke være fylkeskommunens oppgave alene å sørge for effektive og trafikksikre, nasjonale beredskapsveier. Fylkeskommunen ber om statlig midler til omlegging av fv.900 i Holmestrand til det nedlagte jernbanesporet i Holmestrand sentrum og heving av trafiksikkerhetsstandarden på fv.35 Bispeveien i Re, der det høyest prioriterte tiltaket er gang og sykkelveger på den aktuelle strekningen .
- **Planlegging av Grenlandsbanen:** Det må settes av midler til planlegging av Grenlandsbanen slik at den planlegges samtidig med ytre InterCity, og kan bygges i forlengelsen av ytre InterCity. Fylkeskommunen er opptatt av at en fremtidig sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med Grenlandsbanen legger til rette for både person- og godstransport. Grenlandsbanen vil gi muligheter for et bedre togtilbud mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger, og bidra til at Vestfold, Grenland og Agder utvikles til én felles bo- og arbeidsmarkedsregion.
- **Utenlandskorridor 3 Larvik/Grenland-Hirtshals(Jyllandskorridoren):** Fergeforbindelsene fra Larvik og Grenland til Jyllandskorridoren må innarbeides som en del av utenlandskorridor 3. Havnene i Larvik og Grenland er viktige for å utvikle Jyllandskorridoren som en avlastningskorridor for forbindelsen Oslo-Göteborg. Det planlegges nå en fullverdig jernbanetilknytning til containerhavnen i Larvik som styrker havna som viktig intermodalt knutepunkt. Det bør videre gjennomføres en permanent løsning som tilfredsstiller kapasitetsbehovet i Øyakrysset i Larvik.
- Utbygging korridoren **E134 Haukeli fra Karmøy til Drammen** er viktig for å binde Øst- og Vestlandet sammen. Prosjektet har en høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Staten bør gjennomføre en KVVU for en arm til Bergen fra E134 i linje med forslaget i aust-vestutredningen fra Statens vegvesen om å utrede støttes.
- **Økte rammer slik at fylkeskommunen settes i stand til å tilby et fungerende fylkeskommunalt transportsystem:** Når vedlikeholdsetterslepet på riksveiene skal tas igjen i planperioden, må fylkeskommunene settes i stand til å stoppe forfallet og ta igjen etterslepet og vedlikehold på fylkesveiene i løpet av samme periode. Veinettet henger sammen og må ses som én

helhet. Forslaget om etablering av et nasjonalt program for vedlikeholdsetterslep støttes. Programmet bør ha som mål å oppnå samme vedlikeholdsnivå på fylkesveg som på riksveg.

Kollektivtransporten må sikres økte rammer slik at de ambisiøse målene om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene kan nås. I byområder med bypakke bør det åpnes for bruk bompenger til drift av kollektivtransport.

En St. meld. må følge opp Stortingets vedtak om utslippsfri kollektivtrafikk innen 2025 både i forhold til gjennomføring og finansiering.

- **Fast forbindelse Horten-Moss:** Fylkeskommunen støtter en fast forbindelse Horten-Moss. En fastforbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så langt det er mulig, og ikke innvirker negativt på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø. Behov for, og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen. Det er viktig at en tunnel eller bru binder tettstedene - Horten og Moss. En videre utredning må synliggjøre det fulle potensialet for regionforstørring i ytre Oslofjord området ved at en fast forbindelse skaper et felles arbeids, bolig og service marked med 600 000 innbyggere i et flerkjernet byområde.

I påvente av fast forbindelse er det viktig å sikre en mer miljøvennlig ferjedrift f eks ved elektriske ferjer. Det er stilt langt strengere miljøkrav i den siste ferjekonsesjonsrunden, men kravene bør skjerpes ytterligere.

Overordnede kommentarer

Til sist noen overordnede kommentarer. Det er positivt at klimahensynet er tillagt større vekt enn tidligere i samferdselspolitikken. Det er videre gledelig at intelligente transportsystemer (ITS) gis en viktig rolle i å bidra til de brede målene på transportområdet.

Når det kommer til beslutningsgrunnlaget for samferdselsinvesteringene ønsker fylkeskommunen å vise til behovet for å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene til å bedre ivareta ringvirkninger slik som regionforstørring og å vektlegge andre forhold som sammenhengende standard.

Saksframlegg

Innledning:

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS presenterte den 29.februar et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 (heretter kallet grunnlaget til NTP). Dokumentet er laget på bakgrunn av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og er grunnlaget for regjeringens arbeid med St.meld. om Nasjonal transportplan 2018-2029.

Grunnlagsdokumentet ble samtidig sendt på høring til fylkeskommunene og de fire største byene. Høringsfristen er 1.juli 2016.

Regjeringen presenterer transportpolitikken gjennom meldingen om Nasjonal transportplan som legges fram for Stortinget. Meldingen fra Samferdselsdepartementet danner grunnlaget for behandlingen i Stortinget.

Fylkeskommunen har på politisk og administrativ nivå bidratt til transportetatene og Avinors arbeid i utrednings- og planfasen. I den politiske fase som NTP nå er inne i inviterer fylkeskommunen til samhandling i det brede partnerskapet i Vestfold og arenaer som Plattform Vestfold. Det pågår også arbeid i Østlandssamarbeidet og Jernbaneforum sør for å mobilisere støtte til felles strategiske interesser.

Saksutredning:

Saksutredningen orienterer først om høringsprosessen i Vestfold samt hovedinnretningen og rammene i grunnlaget til NTP. Deretter omtales viktige prosjekter for Vestfold, som er inne i NTP, prosjekter som må inn i NTP og prosjekter som bør sikres gjennomføring i NTP.

1. Høringsprosessen i Vestfold

Fylkeskommunen har invitert til samhandling med det brede partnerskapet i Vestfold i høringsprosessen. Plattform Vestfold som består av Vestfold og Telemark fylkeskommuner, kommunene langs Vestfoldbanen fra Sande til Skien, transportetatene, fylkesmannen i Vestfold, næringsliv og arbeidstakerorganisasjoner har vært brukt som forankringspunkt.

Det har vært en skrivegruppe, ledet av fylkeskommunen, med deltakere fra Horten kommune, Sandefjord kommune, mulighetsanalyse for helhetlig transportløsning i Larvik samt Bypakke Tønsberg-regionen.

Forslag til saksframlegg og høringsuttalelse ble lagt frem i Plattform Vestfold 25.mai 2016. Møte var utvidet, med inviterte deltakere fra alle Vestfoldkommunene. Plattform Vestfold ga, med innspill i møte, sin tilslutning til denne høringsuttalelsen. Fylkeskommunen har også invitert kommunene til å slutte seg til høringsuttalelsen.

2. Nasjonal transportplan 2018-2029: Økonomisk ramme, kriterier for prioritering

Regjeringen har ved to anledninger gitt retningslinjer til etatene og AVINOR sitt arbeid med NTP. Føringer for arbeidet har blant annet vært at klimagassutslippene skal halveres innen 2030 og at nullutslippsmålet skal være nådd innen 2050, økt trafiksikkerhet på vei, bane, på sjøen og i luften, legge samfunnsøkonomisk nytte til grunn for prioriteringer og at etatene skal arbeide innenfor en felles, økonomisk ramme. Planhorisonten er utvidet med to år, og er nå på 12 år, jamført med tidligere NTP-er.

De økonomiske rammene prioriteringene er gjort innenfor er:

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

Videre er det lagt til grunn at noen prosjekter er bundne. Det er prosjekt som ligger inne med oppstart i første fireårsperiode i gjeldende NTP, indre Inter-City, Ringeriksbanen, fast bevilgning til Nye Veier AS og tre tunnelprosjekter på E 216.. Videre har etatene prioritert drift og vedlikehold, etterslep på riksvei og jernbane, trafiksikkerhet, utvikling av teknologi knyttet til alle transportformene (biodrivstoff, null-, og lavutslippsbiler, trafikkstyring jernbane/ERTMS, ITS – intelligente transportsystem) og satsing på miljøvennlig transport i de 9 største byområdene gjennom bymiljøavtaler.

Når denne prioriteringen er gjort, er det relativt små rammer til nye tiltak og prosjekter:

LAV	BASIS	MIDDELS	HØY
0	13 mrd.	69 mrd.	129 mrd.

3. Viktige prosjekter for Vestfold, som er inne i NTP 2018-2029

Jernbane – prosjekter på Vestfoldbanen

Vestfoldbanen er den mest trafikkerte Inter-City-strekningen. Vestfoldbanen har også over tid vært blant strekningene med høyest passasjervekst. Bare i 2015 var det en passasjervekst på 24 prosent.

Det er tre prosjekter som gjenstår for at den indre Intercity-utbyggingen skal være fullført mellom Drammen og Tønsberg: Drammen-Kobbervikdalen, Nykirke-Barkåker og kort dobbeltspor sør for Tønsberg mellom Sandefjord og Stokke.

Drammen – Kobbervikdalen i Buskerud:

I planperioden 2018–2029 inngår dobbeltspor fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen, som vil gi sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Nykirke. Det blir mulig med to tog i timen til Tønsberg i grunnrute. Å løse denne flaskehalsen i Buskerud er svært viktig for Vestfold.

Nykirke-Barkåker:

Dette er en «missing link» mellom to dobbeltsporparseller. Med unntak av i lav økonomisk ramme, er det ført opp midler til strekningen Nykirke–Barkåker, slik at det blir sammenhengende dobbeltspor nord for Tønsberg.

Kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord):

Det er lagt til grunn, med unntak av i lav økonomisk ramme, en kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord) i planperioden.

Det er viktig at alle disse tre prosjektene realiseres i NTP slik at det blir sammenhengende dobbeltspor nord før Tønsberg, ytterligere reisetidsgevinster og bedre kryssingsmuligheter mellom Tønsberg og Larvik. Det blir da mulig å innføre halvtimesfrekvens til Skien.

Vei – E18 Bommestad-Sky

Med den syv kilometer lange E18-parsellen fra Bommestad til Sky i Larvik, fullføres byggingen av firefelts motorveg gjennom Vestfold. Prosjektet vil føre til sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Langangen i Telemark. Utbygging av E18 til firefeltsvei gjennom Vestfold har avhjulpet utviklingsproblemer i vegtrafikken. E18 Bommestad-Sky har vært prioritert i både NTP 2010-2019 og NTP 2014-2023, med både statlige midler og annen finansiering (brukerfinansiering).

I NTP 2018-2029 er det lagt til grunn statlige midler til å fullfinansiere resten av prosjektet E18 Bommestad–Sky, 790 mill. kr.

Omklassifisering av fylkesveier

I 2015 ga Samferdselsdepartementet et tilleggsoppdrag til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet ble bedt, i samarbeid med fylkeskommunene, å vurdere om det er grunnlag for omklassifisering av fylkesvei til riksvei. Fylkestinget behandlet omklassifisering i FT-sak 98/15. I saken ble fv.35 Bispeveien, fv.40 Lågendalsveien, fv.305 Sandefjordsveien og fv.308 Jarlsberglinna/Nøtterøyveien vurdert.

Et enstemmig fylkesting konkluderte med at det ikke vil være noen forvaltningsmessige gevinster ved å omklassifisere deler av fylkesveinettet til riksvei. Fylkestinget mente at fylkesveiene ikke hadde endret funksjon siden sist gang dette var til vurdering, og heller ikke at staten gjennom en slik omklassifisering skulle bidra med vesentlig finansiering inn i Bypakke Tønsberg-regionen. Anbefalingen til Samferdselsdepartementet ble derfor at det ikke å bør gjøres endringer i dagens eierskapsstruktur.

Transportetatene har i NTP-grunnlaget gått imot et enstemmig fylkesting og foreslår omklassifisering av fv.40 Lågendalsveien, fv.305 Sandefjordsveien og fv.308 Jarlsberglinna/Nøtterøyveien.

Transportetatene har ikke foreslått å omklassifisere fv.35 Bispeveien i Re. Den svarer til samme kriterier som fv.40, og strekker seg gjennom flere fylker. Fv.35 har fungert som omkjøringsvei da Skjeggstadbrua kollapset. Det oppleves noe merkelig å foreslå omklassifisering av fv.40 men ikke fv.35, basert på kriteriene for omklassifisering.

Dersom nevnte veier likevel omklassifiseres, forutsettes vesentlig statlig finansiering til blant annet Bypakke Tønsberg-regionen. Fv.308 til Borgheim, som foreslås å bli riksvei, er fastlandsforbindelsen til Nøtterøy og Tjøme, det største prosjektet i Bypakken Tønsberg-regionen. Det forventes derfor at staten bidrar til finansiering av ny hovedvei til Nøtterøy

4. Tiltak med høyest prioritet i Vestfold, som må inn i NTP 2018-2029:

Jernbane –full utbygging av InterCity- innen 2027

Gjennomføring av sammenhengende dobbeltspor på de ytre InterCity-strekningene ligger ikke inne i planperioden. Det er lagt til grunn at indre InterCity realiseres i planperioden (unntatt i lav ramme).

Videre utbygging av sammenhengende dobbeltspor fra Tønsberg til Skien ligger ikke inne i planperioden.

Østlandssamarbeidet står samlet om at full utbygging av Inter-City-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge og utgjør fylkenes første prioritet i NTP. Utbyggingen vil løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Hele Inter-City-utbyggingen må derfor forseres slik at den blir fullført innen 2027. Det er viktig at Regjeringen og Stortinget snarest fatter nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en fremdriftsplan med ferdigstillelse i 2027.

For at jernbanen skal kunne spille en rolle i transportsystemet, må den oppfattes som godt egnet til å løse transportutfordringene vi står overfor. Målet om nullvekst i personbiltrafikken og mål om reduserte klimagassutslipp stiller store krav til transporttilbudet på jernbane. NTP-forslaget legger opp til at disse målene skal gjelde for flere byer enn i dag, da må jernbanen ta en større rolle i transportsystemet i flere byområder. To tog i timen gjennom mesteparten av driftsdøgnet er viktig for at toget skal spille en betydelig rolle i kollektivsystemet i byområdene.

Reduserte reisetider og høy frekvens er viktig for å sikre et godt og tilgjengelig tilbud for alle typer reiser, ikke minst for arbeidsreiser til/fra Oslo-området og internt mellom byene og byregionene i fylkene.

Reduserte reisetider er den mest sentrale faktoren for regionsforstørrelse, og vil bety en utvidelse av bo- service og arbeidsregionene - Grenlandsbyen, Vestfoldbyen, Buskerudbyen og Oslo-området. Dette vil også kunne bidra til å dempe presset på de mest sentrale delene av Oslo-området.

NTP-forslaget om å bygge en sammenhengende dobbeltspor på indre InterCity-strekningene samt kort dobbeltsporsparcell mellom Stokke og Sandefjord vil muliggjøre halvtimesfrekvens, men innebærer dog ikke at reisetidsmålet for InterCity-utbyggingen nås på strekningen. Utbygging av ytre Inter-City vil redusere reisetiden mellom Tønsberg og Skien fra 91 minutter til 48 minutter og mellom Oslo og Grenlandsbyene med over én time. NTP-forslaget gir heller ikke mulighet for flere avganger i rush på Vestfoldbanen. Målene for InterCity-utbyggingen om økt frekvens og kortere reisetid er viktige for å gjøre tog konkurransedyktig transportmiddel i forhold til bil.

Frekvensen har betydning både for reisetid og kapasitet. Det siste er viktig for å kunne møte den voksende transportetterspørselen som kan forventes de neste tiårene i Østlandsområdet.

Utbygging er viktig for å løse transportutfordringer, men det er også viktig å få avklart traséer og stasjonslokalisering for by- og samfunnsutvikling i Vestfold. Det er uheldig om planleggingen av ytre InterCity utsettes fordi det også vil legge en demper på byutviklingen i stasjonskommunene. En utsettelse gir ikke kommunene i søndre Vestfold noe insitamant til å starte knutepunktutviklingsprosesser i sine bysentra, fremfor ved E18-kryssene.

Bymiljøavtale for Vestfoldbyen

Grunnlagsdokumentet for NTP peker på at byveksten i Norge gir store utfordringer for transportsystemet, og at trafikken i framtiden i vesentlig grad må avvikles med gåing, sykling og kollektivtrafikk. Det sies videre at en slik omfordeling krever samordnet areal- og transportplanlegging og et utstrakt samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og statlige etater.

Bymiljøavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet men det foreslås likevel at ordningen fortsatt skal gjelde kun de ni byområdene som tidligere var fremtidens byer. Rammen for bymiljøavtaler foreslås økt til 66,5 mrd. i middels og høy ramme, basis 46,7, lav 28,7 mrd.

Transportetatene mener at målet om nullvekst må utvides til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringer gjør det formålstjenlig å håndtere persontransportveksten med kollektivtransport, gåing og sykling. De sier videre at nullvekstmålet som et minimum legges til grunn i alle byer det er aktuelt med bypakker.

Fylkeskommunen mener at ordningen med bymiljøavtaler må utvides til å gjelde flere byområder, og den økonomiske rammen må økes. Stortinget har et ansvar for å drive helhetlig bypolitikk i hele landet, og ikke kun for ni utvalgte byområder. Vestfoldbyen (Tønsberg-regionen, Larvik og Sandefjord) har i 2017 175.000 innbyggere og er Norges 5. største byområde.

Nullvekstmålet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange er ambisiøst, men også økonomisk svært utfordrende. Med en gjensidig, forpliktende bymiljøavtale med Vestfoldbyen, får staten et stort sammenhengende byområde med 175 000 innbyggere som skal nå nullvekstmålet..

Vestfoldbyen innfrir mange av kravene til helhetlige bymiljøavtaler, blant annet med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), restriktive tiltak/bompenger, gjennomføring av KVV/KS1 for transportsystemet i Tønsberg-regionen, mulighetsanalyse Larvik og Bypakke Tønsberg-regionen.

Fagetatene har i forrige planforslag for NTP (2014-2023) foreslått at Vestfoldbyen skulle bli del av ordningen med helhetlige bymiljøavtaler. I analyse- og strategifasen til NTP2018-2029 foreslo transportetatene igjen å utvide ordningen med bymiljøavtaler, til også å gjelde de tre byområdene Tønsberg-regionen, Larvik og Sandefjord. Alle med byer over 40.000 innbyggere. I Retningslinje 2 ga imidlertid regjeringen beskjed om at ordningen ikke skulle utvides.

Torp Sandefjord Lufthavn

Torp Sandefjord lufthavn er en av få lufthavner i Norge som ikke er eiet av Staten ved Avinor. Sandefjord Lufthavn AS eier og driver Torp Sandefjord lufthavn med konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Lufthavna hadde ca. 1,5 millioner passasjerer i 2015. Passasjerene kommer fra et omland som i hovedsak strekker seg fra Agder-fylkene i sør til Oslo i nord: Vestfold (ca. 45%), Telemark (ca. 20%), Buskerud (ca. 9%), Oslo (ca. 14%) og annet (ca. 12%).

Fylkeskommunen mener at det i et lufthavnmarked, med både statlige og private aktører, er det avgjørende med tilrettelegging for likeverdige, konkurransefremmende og ikke-diskriminerende rammevilkår. Det må ikke bli en konkurransevidning i lufthavnmarkedet som gir de ikke-statlige lufthavnene en stor kostnadsbyrde, og konkurranseulempe som gjør det vanskelig å få til en fremtidig lønnsom drift.

Transportetatenes noe ensidige fokus på Oslo lufthavn Gardermoen undergraver implisitt aktiviteten på Torp Sandefjord lufthavn. Den foreslåtte strategi kan, på sikt, få konsekvenser for arbeidslivet i Vestfold. Å opprettholde dagens aktivitetsnivå og legge til rette for videre utvikling på Torp er viktig, både fra et regionalt og et nasjonalt perspektiv.

Lufthavnen utgjør et dynamisk vekstsentra som gjør regionen til et mer attraktivt lokalisering for internasjonal virksomhet og for kunnskapsintensive arbeidsplasser. Lufthavnen bidrar positivt til arbeidsplasser, vekst og nyetableringer i regionen. Uten en fungerende lufthavn vil regionen ha utfordringer med å både beholde eksisterende og tiltrekke seg nye virksomheter med høy reisevirksomhet.

Det vil være hensiktsmessig med en helhetlig strategi for lufthavnlogistikken på Østlandet. Analysen bør drøfte fordelene ved å ha et operativt alternativ til Gardermoen og de samfunnsmessige fordelene og ulempene ved å opprettholde et flyplasstriangel/-tandem rundt Oslofjorden.

Ved Torp er det store muligheter for regional utvikling på østsiden av dagens rullebane. Det er viktig at en ny integrert jernbanestasjon på Torp øst inngår i den videre IC-planleggingen i Vestfold.

Det er også viktig med en forbedret riksveitilknytning og ny adkomstvei fra Tassebekkryss på E18 til Torp Sandefjord Lufthavn. Torp Sandefjord lufthavn er et beredskapsmessig alternativ til Oslo lufthavn Gardermoen. Både i perioder med tåke på hovedlufthavnen, men også i tilfelle alvorlige nasjonale hendelser, som for eksempel terrorangrep.

En annen side ved å legge til rette for at regionale flyplasser tar en større andel av flytransporten er at persontransporten til og fra lufthavnen kan begrenses. Når først et reisearbeid skal gjøres med fly må det være ønskelig, i og tråd med forslagetets øvrige ambisjoner, å unngå økt persontransport på vei mellom Oslo lufthavn Gardermoen og Agderfylkene, Telemark, Vestfold og Buskerud. All den tid det ikke finnes noen funksjonell «ring 4», må all persontransport på vei gå gjennom Oslo.

I forhold til tilbringertransporten til Torp Sandefjord lufthavn er det i dag en shuttlebuss fra Råstad stasjon på Vestfoldbanen til lufthavnen. Det har vært nesten en fordobling i antallet passasjerer på shuttlebussen i perioden 2008 til 2015, fra 76 000 til 131 000 passasjerer. En ny integrert jernbanestasjon på Torp ville være et viktig bidrag for å ytterligere øke kollektivandelen til Torp.

5. Andre viktige tiltak for Vestfold, som bør sikres gjennom NTP 2018-2029

Nasjonale beredskapsveier

Hendelser på E18 slik som raset i Hanekleivtunnelen og kollapsen på Skjeggestadbrua de siste årene har aktualisert behovet for langsiktige beredskapsveier for E18 i Vestfold.

Vestfold har en særlig utfordring i forhold til at det er store trafikkmengder som blir overført til omkjøringsvegene når E18 er stengt eller har betydelig redusert kapasitet. E18 trafikk vil da bli ledet til omkjøringsveier som i varierende grad er tilrettelagte for stor mengde gjennomfartstrafikk, og vil oppleves som særlig belastende for myke trafikanter og byliv.

På bakgrunn av bruddet på Skjeggestadbrua deltok fylkeskommunen sammen med Holmestrand og Re kommuner i utarbeidelsen av en faglig anbefaling på hvilke tiltak som skal til for å bedre den langsiktige beredskapsvegene. Statens vegvesen region sør skisserer følgende tiltaksforslag i et brev til vegdirektoratet av 5. september 2015:

- Ny beredskapsveg på det gamle jernbanesporet gjennom Holmestrand sentrum, inkludert trafiksikkerhetstiltak for gående og syklende langs Skolegata og i Rådhusgata.

- Heving av trafikksikkerhetsstandarder på fv. 35 Bispeveien på flere områder, der det høyest prioriterte tiltaket er utbygging av manglende gang- og sykkelveger på den aktuelle strekningen langs fv. 35.

Etter kollapsen på Skjeggestadbrua vurderte Statens vegvesen midlertidig gjenåpning av Holmestrandtunnelen men fremholdt at de ikke går inn for å sette i stand fv. 313 Holmestrandstunnelen for midlertidig trafikk. Denne konklusjonen er vi enige i, sett i lys av at det finnes andre både bedre og rimeligere alternativer.

Bygging av nytt dobbelt jernbanespor i fjellet gjennom Holmestrand har aktualisert arealbruken i tilknytning til eksisterende jernbanespor. I et forprosjekt fra 2012 anslås utbygging av denne veitraseen å koste ca. 100 mill. 2012-kroner. Kostnadsanslaget er foreløpig og inneholder usikkerheter i størrelsesorden 20-40%. Det legges derfor til grunn en anslått kostnad i dag på ca. 130 mill. kr.

Fylkeskommunen er i dialog med både Holmestrand kommune og Jernbaneverket om mulig realisering av ny vei på det gamle jernbanesporet. Jernbaneverket vil bidra med et anleggsbidrag for opprydding og tilrettelegging for ny vei på 12 mill. kr. dersom tiltaket igangsettes innen utløpet av 2018. Fylkeskommunen har satt av inntil 30 mill. kr til veiltak i Holmestrand sentrum. Det gjenstår da anslagsvis +/-90 mill.kr for å få fullfinansiert prosjektet.

Fylkeskommunen har igangsatt reguleringsplanarbeid for GS-tiltak på strekningen Ås-Linnestad i Re kommune samt omlegging av fylkesveg 900 gjennom Holmestrand sentrum.

Fylkeskommunen mener at det er et nasjonalt angeliggende å bidra til fungerende beredskapsveger for E-18, og bidra finansielt til realisering av langsiktige beredskapsveger i Holmestrand- og Re kommuner.

Planlegging av Grenlandsbanen

En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved Grenlandsbanen skal binde sammen byene langs kysten og forkorte reisetiden mellom Kristiansand og Oslo med mer enn én time.

Det gjennomføres for tiden en KVV for strekningen. Det er viktig at NTP sikrer midler til planlegging i planperioden slik at Grenlandsbanen kan bygges etter at InterCity-utbyggingen er fullført. Grenlandsbanen vil bidra til at investeringene som gjøres på Vestfoldbanen gir mye større fremtidig samfunnsøkonomisk nytte.

Utenlandskorridor 3 Larvik/Grenland-Hirtshals(Jyllandskorridoren)

Jyllandskorridoren strekker seg fra Hamburg i syd via Hirtshals i Danmark og videre til Norge og Sverige. Danske myndigheter har investert i jernbane til Hirtshals havn. På norsk side bør en utnytte potensialet som Jyllandskorridoren utgjør. Utenlandskorridor 3 bør utvikles til en nasjonal hovedåre for transport av gods, som kan fungere som en avlastningskorridor for forbindelsen Oslo-Göteborg.

Utenlandskorridor 3 bør omfatte Grenland og Larvik havn i tillegg til Kristiansand havn. Det er viktig at vilkårene for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya sikres og videreutvikles. For Vestfold sin del er det viktig å sikre en fullverdig jernbanetilknytning fra ny InterCity trase til Larvik havn. Fylkeskommunen vedtok nylig å bidra finansielt til en reetableringen av jernbaneterminal i regi av Larvik havn (FT sak 34/16). En mulig ny godsterminal på Kopstad, i Horten,

må også sikres jernbanetilknytning. Jernbaneverket må bidra aktivt til å realisere jernbaneterminalene til Larvik havn og Kopstad godsterminal. Det bør også gjennomføres tiltak som løser kapasitetsutfordringene i Øyakrysset i Larvik.

I den videre utviklingen av jernbanen bør en legge til rette for både gods- og persontransport på Vestfoldbanen/ Bratsbergbanen/ Sørlandsbanen.

Fylkeskommunene i Vestfold og Telemark har vedtatt en plan for intermodal godstransport i regionen som har som mål å bidra til at en større andel av godstransporten flyttes fra veg til bane og sjø (FT sak 44/15). Planen viser til at en mulig introduksjon av godstransport på Vestfoldbanen, og mulighet for godsomlastning til og fra sjø i Larvik og Grenland vil gi et godt bidrag til reduserte klimagassutslipp fra mobile kilder i de to fylkene.

Å bygge opp om en effektiv transportkorridor til Europa danner grunnlag for vekst, utvikling og konkurransekraft i regionen. Planen har også som mål å gjøre regionen attraktiv for transport av gods, og tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomheter. Logistikk er bransjer i vekst som skaper stadig flere arbeidsplasser.

Utbygging av korridoren E134 Haukeli

Utbygging korridoren E134 Haukeli fra Karmøy til Drammen er viktig for å binde Øst- og Vestlandet sammen. Prosjektet har en høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Staten bør gjennomføre en KVVU for en arm til Bergen fra E134 i linje med forslaget i aust-vestutredningen fra Statens vegvesen om å utrede støttes.

Økte rammer til det fylkeskommunale transportsystemet

Forfall/etterslep

Utredningen foreslår å ta igjen vedlikeholdsetterslepet for alle riksveger og banestrekninger i planperioden. Noe av etterslepet på vei kan fjernes ved at det gjennomføres ordinære vedlikeholdstiltak i større omfang enn det som er nødvendig for å hindre forfall. Dette kan gi en mer effektiv gjennomføring og større nytte for trafikantene.

Når vedlikeholdsetterslepet på riksveiene skal tas igjen i planperioden, må fylkeskommunene settes i stand til å stoppe forfallet og ta igjen etterslepet på fylkesveiene i løpet av samme periode. Veinettet henger sammen og må ses som én helhet.

Fylkeskommunen har igangsatt arbeidet med en vedlikeholdsplan for fylkesveinettet i Vestfold.

Økt ramme for drift av kollektivtransport

Fylkeskommunen må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.

Knutepunktutvikling

Transportetatene og Avinor anbefaler at fylkeskommunen skal ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene og tilgrensende sentrumsutvikling. Det forutsettes at det følger midler med et slikt utvidet ansvar for knutepunktutvikling.

Fast forbindelse over Oslofjorden mellom Horten og Moss

Fylkeskommunen har over tid arbeidet for en fast forbindelse i korridoren Horten-Moss. I sammenheng med høringen av KVVU for kryssing av Oslofjorden uttalte fylkeskommune at en støtter en videre utredning og planlegging av både bru- og tunnelløsning (FT sak X/X). Ferjestrekningen er i dag den mest trafikkerte i Norge. En fast forbindelse i ytre Oslofjord vil skape et felles arbeids-, bolig- og servicemarked med 600 000 innbyggere i et flerkjernet byområde.

En fastforbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så lang det er mulig, og ikke innvirker negativt på nærmiljø samt naturmiljø og kulturmiljø på Karljohansvern og Hortensskogen av nasjonal betydning. Behov for, og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen. Videre forutsettes det at en fast forbindelse har en ilandføring/ avkjørsel/ tunnel som binder byene Horten og Moss sammen. KVVU viste at den samfunnsøkonomiske nytteverdien vil være størst dersom barrieren mellom tettstedene bygges ned.

I påvente av fast forbindelse er det viktig å sikre en mer miljøvennlig ferjedrift f.eks ved innføring av ferjer som bruker gass eller strøm som drivstoff. Det ble stilt strengere miljøkrav i den siste ferjekonsesjonen, men kravene bør skjerpes ytterligere ved framtidige konsesjoner.

6. Overordnede kommentarer

Klima

Det foreliggende NTP-forslaget påpeker i større grad enn tidligere at klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken. Dette er positivt, og innebærer at klimahensyn må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Areal- og transportplanleggingen blir viktige for å nå målene om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I den sammenheng etterlyser fylkeskommunen en helhetlig plan på infrastruktur for fylle-/ ladestasjoner (nullutslippsteknologi). Staten bør ta en rolle i å realisere en slik infrastruktur.

Samfunnsøkonomisk nytte

Samfunnsøkonomisk nytte har blitt et viktigere beslutningsgrunnlag i arbeidet med å lage et NTP forslag. De samfunnsøkonomiske analysene fokuserer på spart reisetid. Fylkeskommunen mener at en ikke ensidig kan prioritere etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet..

Det er flere forhold og hensyn som ikke vektlegges i tilstrekkelig grad. For ytre InterCity på Vestfoldbanen gir en ensidig vektlegging av samfunnsøkonomi et feilaktig bilde. Mye av tids-/kr-gevinsten er allerede «vunnet» gjennom tiltak under utbygging (f.eks Eidangerparsellen) eller allerede inne (kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord), dobbeltspor Nykirke – Barkåker med mer). Fylkeskommunen mener at sammenhengende standard må vurderes over samfunnsnytte pr. krone for den siste parsellen.

Samfunnsøkonomiske analyser er heller ikke dynamiske. Fylkeskommunen vurderer at dagens modeller er lite egnet for å gi en reell prognose over samfunnsnytt til samferdselsinvesteringer. Mange av ringvirkningene blir ikke godt nok ivaretatt, bl.a. effekten av utvidede bo- og arbeidsmarkeder (regionforstørring). Det må en bredere analyse til, som omfatter samferdselsinvesteringenes innvirkning på verdiskaping, næringsliv og arbeidsmarked.

Videre vurderes det at etatenes arbeid med å finne omforente metoder for å beregne netto ringvirkninger i samfunnsøkonomiske analyser må trappes opp.

Intelligente transportsystemer og tjenester (ITS)

Fylkeskommunen ser positivt på den brede omtalen av intelligente transportsystemer og tjenester i NTP-forslaget. ITS kan spille en viktig rolle i å nå mål om økt fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Det er viktig at loven i tilstrekkelig grad holder tritt med den teknologiske utviklingen i området. Autonome kjøretøy vil kunne spille en rolle i kollektivsystemet og bør fases inn i transportsystemet så snart som praktisk mulig.

Fylkesrådmannens bemerkninger:

Fylkesrådmannen mener hovedinnretningen i NTP er bra med økt fokus på tilrettelegging for et mer klima- og miljøvennlig Norge. Hovedinnretningen i NTP bør støttes, med realisering av, for Vestfold viktige, E18 Bommestad-Sky og jernbaneprosjektene dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker samt kryssingsspor mellom Tønsberg og Larvik. I tråd med et enstemmig fylkesting (FT sak 98/15), mener fylkesrådmannen dog at omklassifisering av fylkesvei til riksvei ikke bør gjennomføres.

Fylkesrådmannen har måttet vær streng i sin prioritering, og har derfor valgt å skille mellom prosjekter som må prioriteres inn i NTP, og prosjekter som bør sikres gjennom NTP.

Fylkesrådmannen mener med dette å skille mellom samferdselsprosjekter som er av kritisk betydning for regionen og bør prioriteres i lyset av foreslåtte rammer i NTP 2018-2029. De andre prosjektene er også viktige men vil være mer utfordrende å gjennomføre i lyset av foreslåtte økonomiske rammer i NTP.

Fylkesrådmannen mener realisering av ytre Inter-City, bymiljøavtale for Vestfoldbyen samt tilrettelegging for Torp Sandefjord lufthavner det viktigste for Vestfold, og må derfor prioriteres inn i NTP.

Andre viktige tiltak for Vestfold, som fylkesrådmannen mener bør sikres gjennom NTP er: nasjonale beredskapsveier, utenlandskorridor 3, økte rammer for fylkeskommunale transportsystemet, planlegging av Grenlandsbanen samt fast forbindelse over Oslofjorden mellom Horten og Moss.

Med fylkesrådmannens foreslåtte prioriteringer vil Vestfold ha gode forutsetninger til å nå nullvekstmålene, samt å bidra til en god samfunns- og næringsutvikling i Vestfold.