Fra: Ntp sekretariat <Ntp.sekretariat@vegvesen.no>
Sendt: 29. juli 2016 14:54
Til: postmottak SD
Kopi: Lise Dybdahl
Emne: VS: Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

Videresender mottatte høringsinnspill fra Larvik kommune.

Med vennlig hilsen

Grete Hansen
Nasjonal transportplans sekretariat

Seksjon: Strategi
Postadresse: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 OSLO
Besøksadresse: Brynsengfaret 6A, OSLO
Telefon: +47 22073645 **Mobil:** +47 97532057 **e-post/Lync:** grete.hansen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Fra: Lise Dybdahl [mailto:lise.dybdahl@larvik.kommune.no]
Sendt: 29. juli 2016 14:02
Til: Ntp sekretariat <Ntp.sekretariat@vegvesen.no>
Emne: Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

Larvik kommune behandlet ovennevnte høring i formannskapet den 8. juni 2016. Grunnet dødsfall i nærmeste familie til saksbehandler, ble dessverre ikke uttalelsen fra Larvik kommune sendt inn innen fristen. Vi håper allikevel uttalelsen kan tas med i den videre behandling. Følgende ble vedtatt;

> *Larvik kommune støtter hovedinnretningen i NTP 2018-2029, med realisering av E18 Bommestad-Sky og jernbaneprosjektene a) dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, b) Nykirke-Barkåker samt c) en kort dobbeltsporparsell sør for Tønsberg (mellom Stokke og Sandefjord).*
>
> *Larvik har et svært spredt utbyggingsmønster, som fører til at mange innbyggere i overskuelig fremtid vil være avhengig av "privatbil". Det samme gjelder også i store deler av landet forøvrig. Selv om målet om nullvekst i biltrafikken oppnås, må disse "privatbilene" drives med fornybar energi for å nå nasjonale mål om reduksjon av klimagassutslipp. Staten må derfor i tillegg til avgifter og subsidier også lovregulere import, salg og bruk av "fossile" biler."*
> *Larvik kommune ser at NTP 2018-2029 mangler viktige tiltak for å nå nasjonale mål i Larvik og Vestfold.*
> *De høyest prioriterte tiltakene i Larvik og Vestfold som må inn i NTP 2018-2029 er:*
>
> *1. 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.

Avklaring av trase og stasjonsplassering er essensiell for ønsket by-og sentrumsutvikling i Larvik, deretter utbygging av løsningen for å realisere denne utviklingen.

2. 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 KVU/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.

3. 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 konkurransevridning 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.

Dette vil også redusere trafikkarbeide og klimagassutslipp ved reiser til og fra flyplassene, samt klimagassutslipp ved flyreiser (som hovedsaklig går sydover).
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.

4. Intermodalt knutepunkt (Utenlandskorridor 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 på Elveveien på strekningen fra E-18 til Larvik havn, inklusiv en langsiktig kapasitetsløsning for Øya-krysset i Larvik.
Andre viktige tiltak for Vestfold som bør sikres gjennom NTP 2018-2029 er:

5. 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 trafikksikkerhetsstandarden på fv.35 Bispeveien i Re, der det høyest prioriterte tiltaket er gang og sykkelveger på den aktuelle strekningen.

6. 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.

7. 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.

Mvh

Lise Dybdahl
Førstesekretær

Sentraladministrasjonen
Stabsavdelingen

E-post: lise.dybdahl@larvik.kommune.no
Besøksadr.: Feyersgt 7, 3255 Larvik - Pb.: 2020, 3255 Larvik
Tlf: +4733171615 - Mob: +4798231803
www.larvik.kommune.no