



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo



Vår dato:
2016-07-01

Vår ref:
LLO

Deres dato:

Deres ref:

Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029 - uttalelse

Norges Automobil-Forbund (NAF) er en interesseorganisasjon for trafikanter, med over 500.000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være pådriver for utviklingen av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og trafikksikkerhet.

NAFs utgangspunkt er at mobilitet er et gode. Mobilitet er sjelden et mål i seg selv, men det er et avgjørende virkemiddel for å få utført ulike gjøremål. Det er en grunnleggende forutsetning for menneskets velferd og for vårt samfunns utvikling at alle mennesker i Norge kan forflytte seg fritt, trygt og effektivt. Dette er også vårt utgangspunkt når vi her vil kommentere transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029.

HOVEDBUDSKAP

NAF vil fremheve følgende tre, overordnede punkt som vi anser som spesielt viktige i det videre arbeidet med utformingen av Nasjonal transportplan 2018-2029:

1) Statens gjennomføringsevne

Transportetatene må få et rammeverk som gir dem mulighet for en forutsigbar og langsiktig planlegging og gjennomføring av planprogrammet. Det kan innebære mindre politisk detaljstyring og større faglig ansvar etter at rammene for transportpolitikken er satt av Stortinget.

2) Bærekraftig mobilitet i byområdene

Det må tilrettelegges for en mobilitet i byene som er bærekraftig både sosialt, økonomisk og for miljøet. Dette innebærer virkemiddelbruk som ikke fører til store velferdsforskyvninger i befolkningen ved å legge hindringer for reisevirksomhet i seg selv, men som er målrettet og effektive for å løse problemene med luftforurensing, støy og trengsel.

3) Det teknologiske skiftet

Norsk infrastruktur og samferdselspolitikk må ta opp i seg det teknologiske skiftet vi står ovenfor. Både planlegging og gjennomføring av prosjekter, drift og vedlikehold samt lovverk må tilrettelegges og tilpasses. ITS-løsninger må sees som selvstendige satsningsområder med eget, reelt investeringsbehov og ikke bare som en del av andre prosjekter.

OVERORDNETE KOMMENTARER

Norge er et langstrakt og variert land der behovet for bil varierer sterkt. I de mindre byene og i distriktene er personbilen uunnværlig. I de største byene er menneskene avhengig av et velfungerende kollektivtilbud for at hverdagstransporten skal kunne utføres effektivt. Det offentlige har ansvaret for å legge til rette for enkel og effektiv transport som imøtekommer det moderne samfunnets behov.

Vi vet at det blir en befolkningsvekst i Norge. Dette vil øke transportbehovet både for private og for næringslivet, spesielt i de bynære områdene. Behovet for gode og effektive transportløsninger må imøtekommes, og rammene for fremtidens samferdsel legges nå. De samfunnsøkonomiske kostnadene vil øke hvert eneste år vi er forsinket med å legge til rette for god transportutførelse.

Etatene viser i sitt grunnlagsdokument forslag til prioriteringer ved fire ulike økonomiske planrammer. Det å legge seg på høy økonomisk planramme er etter NAFs syn et minimum for å imøtekomme samfunnets fremtidige behov, både innen veg og jernbane. For veginfrastruktur handler høy ramme om muligheten for rassikring både på riks- og fylkesveinettet og realisering av nødvendige veiprosjekt. For jernbane er både nyinvesteringer og muligheten for å ta igjen etterslepet avhengig av høy ramme, i tillegg til mulighet for god drift og vedlikehold.

I «Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023» la fagetatene stor vekt på hvilke rammevilkår som var nødvendige for at etatene kunne få god gjennomføringsevne. De pekte spesielt på behovet for forutsigbar og langsiktig finansiering, effektiv planlegging og god organisering. NAF støttet opp under fagetatenes beskrivelse, og kom høsten 2013 med konkrete forslag til hvordan etatenes behov kunne løses¹. Vårt forslag gikk ut på å etablere et statlig utbyggingsselskap som skulle ha sterkere styring på planprosessen og sørge for mer helhetlig utbygging, drift og vedlikehold av store prosjekter. Videre foreslo vi å etablere en statlig veifinansieringsbank og et veifinansieringsfond for å få ned finansieringskostnadene og å skape mer fleksibilitet enn de årlige bevilgningene over statsbudsjettet.

NAF registrerer med glede at utbyggingsselskapet nå er etablert og at selskapet er godt i gang med oppstartsfasen. Vi berømmer det økte fokuset på helhetlig utbygging og sterkere bruk av statlig planstyring. Vi savner imidlertid en tydeliggjøring av hvilken rolle og posisjon Nye Veier AS skal ha i planperioden. NAF regner med at selskapets prosjektportefølje etterfylles suksessivt for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet både for samferdselsutviklingen og i den nye organiseringsformen.

Vi er også fornøyd med at Vegtilsynet nå er fristilt Vegdirektoratet. Det er videre opprettet et finansieringsfond som skal gi bidrag til vedlikehold av veinettet. NAF mener det ennå er et godt stykke igjen til den langsiktige, fleksible og uavhengige finansieringen av infrastrukturinvesteringer som fagetatene etterlyste i forrige NTP-runde. NAF ber derfor om at stortingsmeldingen denne gangen svarer ut dette behovet.

BYOMRÅDENE

NAF er fornøyd med et stort fokus på byområdene i grunnlagsdokumentet, slik det også var sist gang etatene la frem sitt forslag til NTP. Nullvekstmålet er forsterket fra kun å gjelde de fire største byområdene til å gjelde alle byene. Det åpner for at flere byområder kan gå i forhandlinger med staten om bymiljøavtaler og økte statlige tilskudd, noe som er helt essensielt for at regjeringens nullvekstmål skal kunne nås.

¹ «Ny organisering og nytt finansieringsgrunnlag ved riksveibygging i Norge», NAF 2013.

Det er fra fagetatene estimert et investeringsbehov på 280 milliarder kroner for de ni største byområdene. Etatene anbefaler en betydelig opptrapping av den statlige satsingen på investeringer i de ni største byområdene, og NAF stiller seg bak denne anbefalingen.

Etatene foreslår å vedta et mål om utslippsfri varedistribusjon i bysentra innen 2030. NAF mener det er for lite offensivt, og ønsker et mål om at varedistribusjonen utført med lette kjøretøy skal være utslippsfri fra senest 2025. Det må gis gode insentiver fra det offentlige for en raskere utskiftning også av næringskjøretøy.

Nullvekstmålet

Det er positivt at gjennomgangstrafikk holdes utenom nullvekstmålet, men det kan være utfordrende at nærings- og nyttetransport gjør det. Prognoser viser at omfanget av nærings- og nyttetransport vil øke ut over befolkningsveksten, mens vi allerede i dag ser at personbiltrafikken noen steder viser stagnering eller nedadgående trend. Det finnes i dag ikke noen god metode for å vite hva slags transport som utføres med lette kjøretøy i byene. Det er essensielt å vite hva slags transport som øker i byområdet for å kunne velge målrettede tiltak med ønsket effekt. Så lenge vi ikke vet om det er nyttetransport eller persontransport som øker i et byområde, så risikerer vi å iverksette tiltak på feil grunnlag. Dette kan igjen gi utilsiktede effekter ved at restriksjoner og kostnader rammer feil målgruppe.

NAF ber derfor om at det utvikles en metode for å kunne skille mellom nærings-/nytte-/tjenestetransport utført med lette kjøretøy, både med grønne og hvite registreringsskilt, og persontransport.

Finansieringsløsninger

Etatene påpeker at det er stor forskjell i hvor godt tilrettelagt byområdene er for å kunne nå nullvekstmålet, og det er også vanskelig å få god oversikt over dette. Dagens finansieringsløsning er heller ikke tilstrekkelig for å møte behovet for økte driftstilskudd. Etatene mener derfor det i større grad må åpnes for at bompenger kan brukes til drift.

NAF vil i den forbindelse peke på den grunnleggende målkonflikten mellom nullvekstmålet og klima- og miljøhensyn på den ene siden og bompenger som hovedfinansieringskilde på den andre. Dagens finansieringssystem er hverken økonomisk eller sosialt bærekraftig sett opp mot det store behovet for investeringer i byområdene. NAF mener at vi må bort fra avhengigheten av bompenger som primær finansieringskilde. NAF foreslår at bomsnitt i byene skal innrettes med regulering av biltrafikken som eneste mål. Inntekter herfra skal være en del av brukerbetalingen for transportpakkene i byene, men finansieringen av bypakkene som helhet må gjøres uavhengig av høy biltrafikk. Vi vil på denne bakgrunn advare mot at også driften av kollektivtransport gjøres avhengig av bompengeinntekter.

Areal og transport

Det er forventet høyere vekst i omegnskommunene enn i selve bykommunene. Dette forsterker behovet for interkommunale avtaler og at staten tar et helhetlig styrings- og finansieringsansvar. Viktigheten av riktig arealbruk vektlegges av etatene. NAF er, i likhet med transportetatene, opptatt av at arealbruken bygger opp under nullvekstmålet. Gjennom klok bruk av areal og regulering av bygningsmasse kan man dempe trafikantenes bilavhengighet. NAF ber om at det tas i bruk transportanalyser som fanger opp effekter av lokaliseringvalg av store arbeidsplasser og andre besøksintensive virksomheter. Eventuelle negative transporteffekter som følge av statlige lokaliseringvalg må holdes utenfor målkravene/ indikatorene for nullvekstmålet, i og med at nullvekstmålet er et overordnet statlig mål som kommunene må gis mulighet til å svare ut. NAF foreslår også å innføre sanksjoner ovenfor kommuner som bryter interkommunale planavtaler om arealbruk og transport.

Kapasitet

For bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet i byene foreslår etatene følgende tiltak:

- Køprising og tidsdifferensiering
- Tidsdifferensiering for kollektivtransporten
- Fleksibel arbeidstid
- Økt samkjøring
- Stimulere til gåing og sykling på korte reiser

NAF mener man må gå bort fra dagens hybridløsninger hvor bompengesystemet rundt byene både skal være hovedinntektskilde og samtidig brukes til å regulere trafikk med tidsdifferensiering av satsene. NAF mener et rent køprisingssystem er mer fremtidsrettet, hvor bomsnittene plasseres nettopp med tanke på å regulere og styre biltrafikken slik det er mest hensiktsmessig for det enkelte byområde. Også et eventuelt GNSS-basert system vil kunne ta opp i seg elementer av regulering.

Videre er det svært viktig at trafikantene føler at det lønner seg å benytte kollektivtransport ut fra et helhetsbilde bestående av faktisk reisetid, opplevd effektivitet og pris. NAF mener derfor man må være forsiktig med å prise ut reisende i rushtiden, men heller gi prisinsentiver ved billigere reiser utenom rush dersom man vurderer tidsdifferensiering i kollektivtransporten. Vi vet at eksempelvis rushtiden på tog er i et svært konsentrert tidsrom, så det å stimulere til noe forskjøvet reisetid vil kunne gi stor effekt.

Fleksibel arbeidstid er én av flere faktorer som kan spille positivt inn på kapasiteten i transportsystemet. Offentlig sektor, inkludert videregående og ungdomsskoler, kunne gått foran med mer bruk av fleksibel arbeidstid og åpningstider.

Det sies at den største kapasiteten i dagens veinett er i bilene. Gjennomsnittlig er det kun 1,1 person i hver bil i rushtiden. Økt samkjøring ville utnyttet denne kapasiteten. For å få til dette mener NAF det må innføres insentiver, eksempelvis på arbeidsplasser for de som samkjører og i bomsnittene for biler som har passasjerer.

Å stimulere til gåing og sykling på korte reiser er viktig. Dette betinger en satsning på sykkelveier, men også på tiltak for fotgjengere. Snarveiprosjektene i Trondheim og Alta er gode eksempler til etterfølgelse. Sykkelinfrastrukturen må oppleves trygg – opplevd trygghet er vel så viktig som reell lav risiko. Det kan sees på «grønne ruter» og ruter langs jernbane og t-banelinjer i større grad enn det gjøres i dag. Informasjon om gang og sykkeltid til destinasjonene er også et godt tiltak for å opplyse trafikantene om hvor effektive disse transportformene kan være.

Etatene foreslår endringer i insentivstrukturen for lav- og nullutslippskjøretøy inn mot og i bysentra:

- Miljødifferensiert bomtakster i byområdene
- Ikke kollektivfelt når kapasiteten nås
- Miljødifferensierte parkeringsavgifter

NAF mener miljødifferensiering, enten det er i bomsnitt eller for parkering, må være teknologinøytralt. En miljødifferensiering bør ikke skille på motorteknologi i seg selv, men se på faktisk utslipp av både klima- og miljøgasser. Også fordeler ved samkjøring bør sees som en integrert del av insentivbruk inn mot bysentra.

Når kapasiteten i kollektivfelt er nådd, mener NAF at det er de kollektive framkomstmidlene som skal ha forrang. Men det er viktig å tenke på hvordan veistrukturen er bygget opp, og at det ved på- og avkjøringsfelt kan oppstå forhindringer

selv om det er faktisk kapasitet i feltene som helhet. Dette kan heller løses ved rampekontroll enn ved å frata nullutslippskjøretøy muligheten til å benytte kollektivfelt.

Teknologiutviklingen med selvkjørende biler/ adaptiv cruisekontroll kan bidra til bedre trafikkflyt og bedret kapasitet på veinettet. ITS-investeringer må sees på som egne satsingsområder når det gjelder infrastruktur, spesielt i by. Mye av teknologiutviklingen er upløyd mark, og det er derfor viktig at staten tar et overordnet ansvar både for å lede denne utviklingen og ved ta investeringsansvar.

ITS OG TEKNOLOGI

NAF mener kapittelet om intelligente trafikksystemer (ITS) er noe passivt. Vi savner omtale av og fokus på det teknologiske skiftet som transportsystemene våre står ovenfor, og hadde forventet at etatene var mer offensive rundt disse utviklingstrekkene. Vi ønsker en vurdering av både vår infrastruktur og vårt lovverk for å identifisere muligheter og eventuelle mangler for at Norge kan utnytte ulike teknologiske muligheter som ligger i nær framtid. De veiene som eksempelvis fremtidens førerløse biler skal kjøre på, er allerede bygget eller bygges nå og i årene fremover.

Etatene foreslår trengsels- og miljøbasert trafikantbetaling i bomringer «der hvor andre virkemidler ikke strekker til» (s. 65). NAF aksepterer køprising som virkemiddel for å regulere trafikk, men vi er usikre på hva etatene mener med forbeholdet som tas. Det er uklart hvilke virkemidler tenker de på, og om dette er virkemidler de mener at i utgangspunktet fungerer bedre enn køprising.

Etatene peker også på at framtidige løsninger for trafikantbetaling vil utredes i perioden, uten at det vises til hvilke områder de tenker på. Det er uklart om løsningene kun er rettet mot kjøretøyteknologi og veiprisingssystemer, eller om de også innbefatter kollektivsystemet.

Etatene tar til orde for trafikkstyring, eksempelvis påkjøringsregulering. NAF er positiv til dette, og mener rampekontroll bør prøves for å skape flyt på trafikkbelastede veier eller bedre kapasiteten i kollektivfelt.

Vi ser at transportsektoren har store muligheter for å bedre trafikantenes hverdag ved bruk av ny teknologi. Innen tjenester for persontrafikk, er det positivt at det varsles økt bruk av tavler og andre informasjonssystemer som kan hjelpe de reisende frem og at etatene vil gi all kollektivtransport i byer prioritering. Både NAFs egne og andres trafikantundersøkelser viser hvor viktig effektivitet og forutsigbarhet er for at man skal velge kollektive fremkomstmidler på sine hverdagsreiser. Med en stor befolkningstilflytning i byene, vil vi i større grad måtte bytte mellom transportmidler på vår hverdagsreise. En størst mulig forutsigbarhet i disse reisene, er kritisk viktig for norske trafikanter. NAF støtter derfor økt bruk av sanntidssystemer og annen teknologi som gir trafikantene denne forutsigbarheten.

God og sikker trafikkavvikling krever sanntidsinformasjon om bilene på veien og hendelser. Vi ser at biler med datautveksling gir muligheter for gode tjenester til trafikantene. Vi kan få raskere hjelp om ulykken er ute, og vi kan få mer relevante tilbud tilpasset våre bruksmønstre.

NAF er opptatt av at all innsamling, håndtering og bruk av transportdata må skje med utgangspunkt i at enkeltmennesker kan beholde retten til anonym og sporfri ferdsel og at det er forbrukeren som selv skal eie brukerdataen. I en undersøkelse utført av FIA svarte 95 % at de ønsker en lovgivning som beskytter brukerdata som «connected cars» gir fra seg².

² <https://www.naf.no/tips-og-rad/ny-teknologi2/forbrukerne-onsker-kontroll-pa-bildata/>

NAF mener at forbrukeren må få vite hvilke data de ulike bilmodellene på markedet samler inn, hva som blir lagres og hva disse dataene brukes til. I dag er ikke bileiere tilstrekkelig informert om hva bilprodusenten samler inn av data. Vi vil derfor be om at Datatilsynet og andre relevante aktører rådføres i forkant og underveis i alle prosesser som har med slik datahåndtering å gjøre, og at hensynet til personvern må vektlegges.

Etatene ønsker å tilrettelegge for utbredelse av førerstøttesystemer og ITS-løsninger som gir klare sikkerhetseffekter, blant annet som reduserer kravene til fører. NAF støtter dette, men også her savner vi en nærmere beskrivelse av hva etatene tenker på. Er eksempelvis økt bruk av selvkjørende bilteknologi noe etaten ønsker å være proaktive på, og i så fall hvilken grad av implementering av slik teknologi mener etatene er optimalt med tanke på både trafikksikkerhet og framkommelighet.

Som sagt mener NAF at omtalen av ITS og det teknologiske skiftet er mangelfullt i grunnlagsdokumentet. Det blir sagt at kunnskap er en av Norges viktigste ressurs- og satsningsområder i årene fremover, og vi burde derfor ha større ambisjoner for teknologisk utvikling enn vist fra etatene. NAF ber derfor om at stortingsmeldingen inneholder en bred omtale av muligheter og utfordringer knyttet til det teknologiske skiftet. Dette er viktig både for trafikksikkerheten og for å kunne utnytte kapasitet i infrastrukturen best mulig, noe vi er helt avhengige av i en tid med sterk befolkningsvekst. ITS-løsninger må sees som selvstendige satsningsområder med eget, reelt investeringsbehov og ikke bare som en del av andre prosjekter.

TRAFIKKSIKKERHET

Trygghet er svært viktig for alle trafikanter. Opplevd trygghet må være høy og reell risiko må være lav. Etatene foreslår nye måltall med kun 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette er bra, da det betyr at arbeidet for nullvisjonen går bedre enn forventet.

NAF vil peke på den store betydningen som en nyere bilpark vil ha for å redusere skadeomfanget av ulykker. Vi ber regjeringen og Stortinget legge til rette for utskifting av bilparken ved aktivt å bruke mulighetene som ligger i avgiftssystemet.

NAF vil også peke på betydningen av god infrastruktur for å redusere både antall ulykker og skadeomfanget når ulykker skjer.

- De fysiske omgivelsene må hjelpe trafikanten til å gjøre de riktige vurderingene slik at ulykker unngås.
- Hvis trafikanten likevel feilvurderer og dette fører til ulykke, må de fysiske omgivelsene sørge for at trafikanten i minst mulig grad blir hardt skadet eller dør.

For å oppnå dette, trenger vi det NAF kaller et tilgivende veinett hvor f.eks. fysiske midtdele eliminerer møteulykker, god linjeføring hindrer utforkjøring og rent sideterreng reduserer skadeomfanget dersom kjøretøy havner utenfor veien. Gående og syklende må i større grad skjermes fra motoriserte kjøretøy ved at det satses på sammenhengende gang- og sykkelveinett og gode kryssløsninger slik at faren for konflikt blir minimert. Videre må man ikke undervurdere betydningen av et godt vedlikeholdt og driftet veinett. Spordannelser, hull, dårlig sikt, brøyting, strøing og merking er viktige trafikksikkerhetstiltak for alle trafikantgrupper. Utsatte gangfelt og kryss bør ha belysning, og det må være fokus på universell utforming av kollektivtilbud og der hvor myke trafikanter ferdes.

Etatene peker på at det må bygges 1800 km møtefri vei i planperioden for å tilfredsstillе vegnormalens kriterier. NAF mener at planperioden på tolv år er alt for lang tid for å oppnå kriteriene i vegnormalen. Vi ber innstendig om at arbeidet med møtefrie veier prioriteres. Likeledes sier etatene at minstepandard for sideterreng kan være oppfylt innen 2024. Også dette er for lang tid, og NAF ber om at også dette prioriteres.

Vi mener videre at det er en mangel at etatene hverken nevner tiltak mot viltpåkjørslar på vei eller ras i kapittelet som handler om trafikksikkerhet.

KLIMA OG MILJØ

Klimastrategien i NTP er generelt sett god og peker på viktigheten av å nå klimamålene samtidig som vi skal oppnå bærekraftige lavutslippssamfunn. NAF støtter målet om absolutte kutt på 50 prosent. Dette er krevende, men oppnåelig med rett bruk av virkemidler. Samtidig er vi opptatt av at det tilrettelegges slik at hverdagslivet ikke blir vanskeliggjort. Tiltakene som iverksettes må ha reell effekt, ikke bare politisk symboleffekt.

Når klimagassutslippene skal kuttes i samferdselssektoren må virkemidlene for dette sees i sammenheng med planene for kutt i andre sektorer. Selv om anleggsutslippene fra sektoren ikke inngår i klimaregnskapet for transport, må transportetatene ta ansvar ved å stille strenge krav til bruk av ny og miljøvennlig teknologi i sine anbudsutlysninger.

Det finnes etter hvert mange utredninger og rapporter som for eksempel Grønn skattekommisjon, Energimeldingen og Klimakur. Dersom man tenker sektorovergripende i klimaarbeidet vil man oppleve en høyere suksessrate. Et eksempel på dette kan være hvordan energilagring fra fornybare kilder henger sammen med utviklingen av infrastruktur og teknologi for nullutslippsbiler.

Økt salg av nullutslippsbiler er avgjørende for å nå utslippskuttene. Transportetatene legger opp et mål på 100 prosent nybilsalg av el- og hydrogenbiler fra 2025. Dette er en ambisiøs utskifting av bilparken som krever omfattende og aktiv bruk av bilavgiftssystemet, og utbygging av infrastrukturen er også avgjørende. Man er avhengige av at legges til rette for at forbrukerne tar de riktige valgene, samtidig som teknologiutviklingen må gi konkurransedyktige alternativ.

Reisevaner, klima og miljø

Trafikanter reiser klimavennlig så lenge det blir tilrettelagt for slik atferd. I hverdagsreisen må slike løsninger være tilgjengelige, rimelige og tidseffektive. For at man skal oppnå nasjonale og internasjonale klimamålsettinger, må det legges til rette for at trafikantene skal kunne reise på en miljøvennlig måte uavhengig av hva slags behov den enkelte har i sin hverdag. Det innebærer både en kraftig utvidelse av kollektivtilbudet i og rundt byene, samt tilrettelegging for nullutslippsbiler. Effektiv mobilitet er en forutsetning for god samfunnsutvikling. Det må derfor ikke legges restriksjoner på reisevirksomhet i seg selv, men tilrettelegges for at trafikantene kan gjøre gode transportmiddelvalg.

Overgangsfasen

Gjennomsnittlig levealder for en bil i Norge er i følge SSB 18,4 år og snittalderen i bilparken er på 10,5 år. I overgangsfasen til nullutslippssamfunnet er det derfor viktig å tilrettelegge for de alternativene som er best mulige og tilgjengelige i dag. Fornybart drivstoff med lavere utslipp av miljø- og klimagasser finnes allerede og kan fylles rett på tanken. Dermed kan man gjøre dagens fossile biler mer utslippsvennlige og i stor grad nyttiggjøre seg eksisterende infrastruktur for distribusjon og fylling. Ved evaluering av klimapåvirkningen av fornybare drivstoff er det viktig at myndighetene tar ansvar for å kontrollere hvorvidt drivstoffet har lav klimapåvirkning i et livsløpsperspektiv. Det er også avgjørende at slike alternativ er konkurransedyktige mot fossilt brensel.

Ladbare hybrider representerer en mellomløsning frem til nullutslippsbilene blir konkurransedyktige på pris, modellutvalg og egenskaper. De ladbare hybridene bør derfor være konkurransedyktige mot de konvensjonelle kjøretøyene, slik at de som har et bruksmønster som passer disse kan kjøre miljøvennlig i størst mulig grad.

I fremtiden ser NAF for seg et avgiftssystem som retter seg mer mot faktisk bruk i stedet for kjøp og eie. Det er et viktig prinsipp for NAF at de bruksuavhengige avgiftene må ned dersom de bruksavhengige avgiftene skal opp. NAF mener et GNSS-basert avgiftssystem kan være interessant, og et slikt system må utredes for å se om det kan tilpasses norske forhold. Ved en eventuell implementering av GNSS-systemet må personvernutfordringen tas på alvor.

Bilavgifter og folks klimavalg

Bilavgiftene påvirker både folks valg av bil, bruken av bil og mobilitetsmønsteret generelt. Avgiftssystemet må være utformet slik at de mest trafikk sikre og utslippsvennlige bilene blir prismessig gunstig for forbrukerne. Nullutslippsbiler er en viktig brikke for å kunne nå klimamålene knyttet til transport, og må være fritatt for avgifter til de er konkurransedyktige på markedet. Infrastrukturen for disse bilene må bygges ut og bli mer helhetlig enn i dag. Det må investeres i teknologi, og tilgjengeligheten både for privatpersoner og næringslivet må økes. Et viktig ledd i dette arbeidet er å etablere et tilstrekkelig antall hurtigladestasjoner for elbil, fyllestasjoner for hydrogen og fornybart drivstoff.

Det er lagt opp til en offensiv klimastrategi, både i forslaget til NTP og i norsk politikk for øvrig, og innføring av nullutslippskjøretøy er av vesentlig betydning for å få ned klimagassutslipp. Etatene mener at takstfritak på ferjer og bomanlegg utenfor byene bør opphøre. Etatene sier samtidig andre steder i dokumentet at elektriske kjøretøy er en stor del av løsningen både for klimamål, luftkvalitet og støyproblematikk.

NAF vil advare mot å fjerne viktige insentiver for nullutslippskjøretøy. Flere undersøkelser viser at fritak for bompenger er det viktigste bruksinsentivet når valget står mellom elbil eller fossilbil. Det er dessuten viktig å huske på at selv om elbiler har en høy andel av nybilsalget, er det fortsatt bare er tre prosent av den totale bilparken som er elbiler. NAF mener likevel at flere av bruksinsentivene kan vurderes opp mot lokale forhold i hvert enkelt byområde.

Det må også legges til rette for nedgang i utslipp fra andre deler av transportsektoren, inkludert landstrøm til skip og elektrifisering av ferjer. Etatene peker spesielt på landstrøm til skip i sitt forslag til NTP, og at dette skal være tilgjengelig innen 2025 i de største havnene. NAF støtter denne målsettingen, men kunne ønske en enda hurtigere iverksettelse. NAF vil også be om fokus på miljøkrav ved offentlige utlysninger, eksempelvis ved å sette krav til nullutslippsteknologi.

Lokal luftforurensning

Avgiftssystemet bør balanseres slik at både miljø- og klimamål kan nås. Teknologien vil i stor grad bidra til reduksjon av begge. For den lokale luftkvaliteten er det viktig at man utformer en politikk som er i tråd med vedtatte mål for nivå av svevestøv og NO₂. Nivåene av NO₂ har sannsynligvis nådd toppen, og NILUs tiltaksutredning for Oslo og Bærum fra 2015 viser en betydelig nedgang i disse utslippene fra 2013 til 2020. Mens NO₂-konsentrasjonen hovedsakelig stammer fra transport, er kildene til svevestøv mer sammensatte.

Økt salg av nullutslippsbiler er avgjørende for å få ned utslippene av lokal luftforurensning. Transportetatene legger opp til at det kun skal selges el- og hydrogenbiler for personmarkedet fra 2025. Etatene foreslår videre å vedta et mål om utslippsfri varedistribusjon i bysentra innen 2030. NAF mener det er for lite offensivt, og ønsker et mål om at varedistribusjonen utført med lette kjøretøy skal være utslippsfri fra senest 2025. Det må gis gode insentiver fra det offentlige for en raskere utskiftning også av næringskjøretøy. Tiltak rettet mot næringstransporten er avgjørende dersom vi skal nå de fastsatte grenseverdiene og helsepolitiske målene knyttet til lokal luftkvalitet.

GJENNOMFØRINGSEVNE

Etatene ber om en vurdering for endringer i Plan- og bygningsloven for å oppnå reduksjon i planleggingstiden. Etatene mener videre at statlig plan er et godt grep som bør videreføres. De åpner også for å gå direkte fra KVVU til reguleringsplan. Etatene sier at sammenhengende, lengre strekninger gir bedre utnyttelse av kompetanse og ressurser, og drift og vedlikehold kan inkluderes i kontraktene.

NAF støtter etatene fullt ut i deres vurderinger i dette kapittelet, og viser igjen til vår rapport fra 2013.

FYLKESVEI

Trafikantene på fylkesveinettet sliter med stort forfall og høy ulykkesrisiko. Etatene peker på at det er 50 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte kilometer på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Etatene peker på behovet for en gjennomgang for å utføre utbedringstiltak som reduserer risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker. I tillegg pekes det i dette kapittelet på skred.

NAF ønsker en evaluering av forvaltningsreformen fra 2010 for å undersøke i hvilken grad fylkeskommunene har ivaretatt viktige, lokale veiforbindelser og for å kunne identifisere eventuelt forbedringspotensial i systemet.

DRIFT, VEDLIKEHOLD, FORNYELSE

Etatene er tydelige på at drift, vedlikehold og fornyelse bør prioriteres før investeringer. Etterslepet kan fjernes i planperioden og det vil heller ikke bygges opp nytt etterslep. Midlene som etatene foreslår å sette av til dette er så godt som uavhengig av øvrig økonomisk planramme for veinettet.

NAF fornøyde med høyt ambisjonsnivå, men vi er svært utålmodige. NAF har i forbindelse med rullinger av tidligere NTP bedt om at alt etterslep fjernes over i kommende tiårsperiode, og etterlyst en egen gjennomføringsplan for dette. Vi er glad for at det har funnet sted et taktskifte i arbeidet med vedlikehold, men er skuffet over at ikke forfallet allerede er fjernet. Driftskostnader, tid og effektivitet for trafikanter og næringsliv samt trafikksikkerhet henger tett sammen med godt vedlikeholdt infrastruktur. NAF forventer derfor at det denne gangen blir en faktisk eliminering av etterslepet. Vi finner det også bekymringsfullt at jernbavedlikehold er avhengig av høy planramme for at forfallet skal kunne fjernes helt. Dette understreker at det kun er høy ramme som NAF finner akseptabelt for planen som helhet.

Vegvesenet vil ta en gjennomgang av raste- og døgnhvileplasser. Dette finner NAF positivt, og om ønskelig så kan forbundet være behjelpelige i dette arbeidet.

Etatene opplyser at oppgraderingen av alle riksveitunnelene ikke vil bli gjennomført innen 2019, og at de derfor må konsentrere seg om Ten-t-nettverket først. NAF er ikke tilfreds med dette, og forutsetter at resten av riksveitunnelene fullføres kort tid ut i planperioden.

JERNBANE

InterCity-satsningen på Østlandsområdet er avgjørende for god trafikkavvikling og miljøvennlig fremkommelighet i årene fremover. Befolkningen i Norge øker, og stadig flere ønsker å bo i byene. Frem mot 2040 vil befolkningen i byene på det sentrale Østlandet øke med mellom 15 og 30 prosent.

Det springende punktet for InterCity er utvidelsen av Oslotunnelen. Det er ikke noe ledig kapasiteten i Oslotunnelen, og en utbygging av ny tunnel som del av InterCity-satsningen haster. Oslotunnelen burde på denne bakgrunn hatt et sterkere fokus i Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Enkelte InterCity-strekninger ligger ikke inne i NTP dersom lav økonomisk planramme velges. NAF understreker at full utbygging av InterCity, fra Halden og Skien i sør og Lillehammer i nord, er avgjørende for oppnåelse av nullvekstmålet.

NAF er av den oppfatning at den langsiktige jernbanestrategien generelt sett er god. Vi ønsker likevel å fremheve viktigheten av at jernbanen på strekningen Bergen-Voss, på Nord-Jæren og i Trondheimsområdet bygges ut med InterCity-standard. Dette er, som det påpekes i grunnlagsdokumentet, av stor betydning for å øke antallet togreiser mellom de store byene.

Statens Järnvägar (SJ) har allerede opplevd stor vekst på sin linje mellom Oslo og Stockholm som følge av opprettelsen av hurtigtogforbindelsen. Dette eksempelet bør etterfølges slik at flere kan reise med tog, fremfor fly, mellom de store byene i Norge. Fra bysentra til bysentra er tog konkurransedyktig med fly på tidsbruk dersom jernbanelinjene tilrettelegges for hurtigtog.

Skal vi sikre god fremkommelighet i befolkningstette områder, er det avgjørende viktig at kollektivsystemer med stor kapasitet – slik som jernbanen – er pålitelige. Signalfeil er hovedårsaken til forsinkelser i tognettet og har vært det over flere år. At regjeringen nå vil gå over til et system som vil gi mindre problemer med togfremføringen, ser vi svært positivt på. Dagens system er foreldet, og svært sårbart, og det er på høy tid at dette nå skiftes ut.

NAF takker for muligheten til å sende inn uttalelse, og ønsker lykke til i arbeidet med stortingsmeldingen.

Vennlig hilsen



Stig Skjøstad
Administrerende direktør
NAF



Line Lillebø Osfoss
Politisk rådgiver
NAF

Vedlegg:

Uttalelser fra NAFs lokalavdelinger knyttet til spesifikke områder og prosjekt



18.06.2016

Høringsuttalelse NTP 2018.

Regjeringen har fastsatt nasjonale mål for bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet, klimamål og nullvekst i biltrafikken.

Buskerudbyen har inngått en belønningsavtale med staten til 2017. Formålet er å bedre framkommeligheten for alle trafikantgrupper, med hovedvekt på kollektivtrafikk, sykling og gåing og å dempe veksten for privatbilistene.

Drammensregionen har stort behov for opprustning av veier, bruer og sykkelstier. Trafikken er så tett, at kollektivtrafikken ikke greier å opprettholde sine tidsruter. Drammens beliggenhet gjør også at det er så dårlig luftkvalitet at de med pusteproblemer blir, til tider, anmodet om å ikke oppholde seg i bysentrum.

For å oppnå statens målsetting, må det store investeringer til, og det kan være vanskelig å prioritere. NAF tar i høringen ikke stilling til finansieringen, bompenger m.m.

Satsningsområder/prioriteringer.

To tog i timen Kongsberg – Drammen, også med busstilbud på strekningen. Dette vil avlaste en del pendlerkjøring, men da må det samtidig tilrettelegges for pendlerparkering for at tog/buss skal bli benyttet.

Nytt løp i Strømsåstunellen, medtatt Konnerudnedføringen.

Økt busstilbud, hyppigere avganger på de mest befolkede strekninger.

RV 23 – Dagslett – Linnes. Denne veien må fullføres.

Ny Holmenbru – brua er svært viktig for både privat- og nyttetransport. Bybrua i Drammen er stengt for alminnelig transport, og Holmenbrua har fått økt belastning, og er i en elendig forfatning.

RV 35 4-felt fra Hokksund til Åmot.

I disse dager er det vedtatt at det skal bygges nytt sykehus på Brakerøya. (Helseministeren har siste ordet, men det regnes med at dette blir en realitet). Trafikken på Brakerøya får med dette store utfordringer, både i byggeperioden og når sykehuset står ferdig i 2024.

Med vennlig hilsen

Laila Klem Tveten
Samfunnskontakt
NAF avd. Drammen og Opland



Medlem av:



Innspill til Nasjonal transportplan

E16 bør ha høyeste prioritet i Norge i dag: Utbedringen av veistrekningen kan ikke vente til 2021, men må forseres. Med bakgrunn i antall ulykker og ras på strekningen krever NAF at det gjennomføres strakstiltak både på omkjøringsveien og på selve traseen langs E16. På riksvei 7 må det etableres flere møteplasser slik at både lette og tunge kjøretøyer kan møtes på sikkert vis. På E16 må det iverksettes ekstra overvåking av fjellsidene og bedre rassikring, men det viktigste tiltaket er imidlertid en sterk prioritering og forsering av utbygging av ny veg. Det må settes av tilstrekkelige planleggingsmidler allerede i 2017-budsjettet og prosjektering må startes umiddelbart.

Sikring av tuneller på Vestlandet: Det har de siste årene vært flere alvorlige branner i tuneller på Vestlandet, EU har innført nye krav til brannsikkerhet og sikkerhetstiltak for tuneller og Norge har frist innen 2019 å utbedre 148 tuneller, 101 av disse på Vestlandet. Det er ikke bevilget nok penger til å nå kravene til oppgradering innen fristen. Med tanke på det enorme skadepotensialet, og den store risikoen for at liv vil gå tapt ved brann i tunnel, ønsker NAF i Bergen og Omegn å sette fokus på viktigheten av brannsikring i tunnel, og krever økte bevilgninger til dette formål.

På vegne av styret i NAF avd. Bergen og Omegn
Giske Eggen
NAF avd. Bergen og Omegn

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
08 505

Telefax:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
DNB
Pb. 1600 Sentrum
NO-0021 Oslo

Swift:
DNBANOKK

Foretak:
NO 944 383 832 MVA



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Medlem av:



Førde den 29.06.2016

Høyringsssvar til Nasjonal Transportplan for perioden 2018 – 2029

NAF avd. Fjordane og ytre Sogn syner til høyringskonferansen om Nasjonal transportplan 2018 - 2029 og Regional transportplan 2018 – 2027 som vart halde på Thon Hotel Jølster den 29.april i år. Representantar frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune, ordførarar frå samtlege kommunar i fylket, interesseorganisasjonar, lastebileigarforbundet m.m var tilstades på møtet.

Vi sluttar oss til den felles oppmodinga frå ordførarane og fylkeskommunen om å få rassikring av Rv. 5 mellom Førde og Florø inn i NTP for komande periode. Dette er ei svært viktig ferdselsåre i vår region, og binder saman dei to største byane i fylket. Statistikken over ras på denne strekninga er urovekkjande, og her har også liv gått tapt. Vi ser at endringar i klima gjev stadig fleire ras, og vi kan ikkje vente på at det vert gjort noko på denne vegen.

Forutan Rv 5 er vi opptekne av at vegprosjekt på E 39 ikkje vert utsett. Utbetring av strekninga Bjørset – Skei må starte no!

Med vennlig hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:
08 505

Telefax:

Bankkonto:
Drift: 3705.01.58110

Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

Foretak:
NO 992 242 051 MVA



Samferdselsdepartementet



Vår dato:
2016-06-30

Vår ref:

Deres dato:

Deres ref:

Innspill til NTP 2018-2029

- Ulsvågskaret burde bli tatt opp igjen i NTP. Dette stedet har i alle år vært en flaskehals særlig om vinteren.
- Nord Norge-banen er viktig strategisk og samfunnsmessig. Viktig for utvikling av distriktene og Nord Norge generelt. I tillegg tar det mange vogntog fra veien og sparer naturen for mye CO2-utslipp.
- Sør-kråkmo (Mørsvikbotn – toppen Kråkmo) er og har vært en vanskelig flaskehals og er et sted med mange ulykker med vogntog om vinteren.
- Kystveien kan bli et alternativ til E6 i tillegg til at dette blir en super turistmagnet.

Med vennlig hilsen

Magne Reinhardtsen
Styreleder
NAF avd. Nordre Salten

Fra NAF Nedre Romerike

Vi i NAF ønsker å legge vekt på trafikk sikre veier med god fremkommelighet for alle typer trafikanter – persontransport med privat og kollektiv løsning og godstransport er i likhet med sikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående viktig. NAF er i mot at veier finansieres ved bruk av bompenger.

T-BANE ELINGSRUDÅSEN-AHUS-LILLESTRØM-KJELLER

Vi i NAF Nedre Romerike ser i likhet med de fleste andre på Nedre Romerike at det er en stor mangel i infrastrukturen – det mangler T-bane til AHUS både fra Oslo og Skedsmo kommune.

A Kortiktig vektlegger vi at T-banen fra Ellingsrudåsen forlenges til AHUS.

1. Det faktum at det er bygget et stort sykehus med derav følgende persontransportbehov for både ansatte og brukere uten at det samtidig har blitt forlenget T-bane fra Oslo til AHUS er i seg en planleggingsskandale. Mange av sykehusets ansatte, pasienter og besøkende kan nyte godt av en T-bane som forenkler reisen til og fra Oslo.
2. Det faktum at to fylker er involvert bør ikke lage vansker i det hele tatt. Det kan ikke være de folkevalgte oppgave å gjøre livet vanskeligere enn nødvendig for befolkningen som de er satt til å tjene.
3. Det er naturlig at staten som en del av storbypolitikken dekker en vesentlig del av anleggskostnadene.

B Langsiktig vektlegges at T-banen må forlenges til Lillestrøm og Kjeller.

1. Den enorme utbyggingen av Romerike som forventes stiller nye krav. Trafikken gjennom Lillestrøm øker. Nåværende veisystem har ikke kapasitet for videre økning og må ledes et annet sted. Her er T-bane et godt alternativ.
2. Det er også pasienter, ansatte og besøkende fra Lillestrøm, Kjeller og øvrige Romerike som må ha en god kollektivtransport til AHUS.
3. En forlengelse av T-banen åpner for en større fortetting av bebyggelse ved de nye stasjonene. Dette bidrar til å redusere boligmangelen i Oslo-regionen.

C Vår visjon er at T-banen over tid bygges videre fra Kjeller til Vestli i Oslo.

En forlenging av T-banen fra Ellingsrudåsen til Kjeller og derfra til Vestli lager en naturlig sløyfe som sammenbinder begge baner og gjør arbeidsreiser til og fra både Oslo og Nedre Romerike enklere og raskere. En slik sløyfe løser mange menneskers hverdagsreise og gjør det også enklere for mange å komme til AHUS.

For NAF Nedre Romerike

Bjørn Gunnar Kværne

Fungerende styreleder

NAF ønsker å legge vekt på trafikksikre veier med god fremkommelighet for alle typer trafikanter – persontransport med privat og kollektiv løsning og godstransport er i likhet med sikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående viktig. NAF er i mot at veier finansieres ved bruk av bompenger

NAF lokalavdelinger region Oslofjord: NAF Øvre Romerike, NAF Nedre Romerike, NAF Oslo, NAF Asker og Bærum, NAF Halden og Omegn, NAF Fredrikstad og Omegn, NAF Øvre Østfold, NAF Follo, NAF Oslo og Omegn, NAF Sarpsborg og Rakkestad. Region Oslofjord, heretter nevnt som NAF ønsker i fellesskap uttale følgende om fagetatenes forslag til NTP:

RV 22 OG RV 111 - ROMERIKE TIL SØNDRE ØSTFOLD

Vi er enige om behovet for en omkjøringsvei for trafikk nord/sør utenom Oslo. Denne bør følge nåværende trase til Rv 22 og Rv 111 og ha minimum firefeltsstandard.

A: På litt lang sikt må Rv 22/Rv 111 legges utenfor tette bebyggelser, som for eksempel Trøgstad. NAFs visjon for den østlige omkjøringsveien utenom Oslo er tilknytting til E 6 nord for Oslo i området Gardermoen til Kløfta

1. Oslo kommune ønsker i størst mulig grad å fjerne trafikk gjennom byen. Tiltak som vurderes er mellom annet kjøprising og dieselforbud.
2. Dagens situasjon er delvis stengt Bryn - tunnel i Oslo og anbefalt omkjøring over Rv 22. Dette har som konsekvens at køen på Rv 22 hver morgen er lengre både i kilometer og over tid enn tidligere. Køen er der tidligere om morgenen og lengre ut på formiddagen.
3. Ang. sørlige del av foreslått omkjøring nord/sør: På kort sikt må også den sørligste delen av strekningen utbedres. Vi nevner følgende fordeler ved omkjøringsvei øst om Oslo: Sykehuset i Østfold får bedret tilgjengelighet fra et større omland, omkjøring øst utenom Oslo sikrer bedret tilgjengelighet til de videregående skolene i Akershus og Østfold og gir større trafikkflyt og avvikling for gjennomgangstrafikk på strekning Svinesund-Minnesund. Den enorme utbyggingen av Romerike og Gardermoen som forventes. Trafikken nord/sør kan ikke betjenes av nåværende E6 og en avlastning av denne er tvingende nødvendig over tid.
4. Trafikken gjennom Lillestrøm øker. Nåværende veisystem har ikke kapasitet for videre økning og må ledes et annet sted.
5. Trafikksikkerheten tilsier at Rv 22 må legges om på store deler av strekningen. Vi tillater oss å nevne som eksempel at det ligger til rette for at Rv 22 kan krysse Rv 170 (Kompveien) på Heia i Fet kommune og derfra bygges både mot nord og sør.

NAF ønsker å legge vekt på trafikksikre veier med god fremkommelighet for alle typer trafikanter – persontransport med privat og kollektiv løsning og godstransport er i likhet med sikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående viktig. NAF er i mot at veier finansieres ved bruk av bompenger

Derigjennom fjernes gjennomgangstrafikken på østsiden av Øyerns nordlige del fra tettbebyggelsen. Fra Heia ligger det godt til rette å forlenge veien nordover i retning av Gardermoen.

B: .På kort sikt legger vi vekt på at bru over Glomma ved Fetsund må bygges umiddelbart.

1. I valgkampen 2009 lovte alle partier, med unntak av SV, å arbeide for en ny bru over Glomma på Rv 22. Per april 2016 har ingen beslutning for kryssing blitt tatt. Dermed blir tidligste tidspunktet for ferdigstillelse i 2025.
2. Situasjonen per i dag er køtid mellom en halv og en times tid for å krysse Glomma i morgenrushet. Køene har vært der i over 30 år og kan kun løses med hjelp av en ny bru over Glomma. Uansett hvilke tiltak som blir tatt i bruk blir mengden trafikk over Fet på Rv 22 større og køene lengre.

Oslo 31 mai 2016

For Oslofjord Vegforum og lokalavdelingene i region Oslofjord.

Anita L. Warberg

Johan Saers

Vidar Holum

NAF ønsker å legge vekt på trafikksikre veier med god fremkommelighet for alle typer trafikanter – persontransport med privat og kollektiv løsning og godstransport er i likhet med sikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående viktig. NAF er i mot at veier finansieres ved bruk av bompenger

NAF lokalavdelinger region Oslofjord: NAF Øvre Romerike, NAF Nedre Romerike, NAF Oslo, NAF Asker og Bærum, NAF Halden og Omegn, NAF Fredrikstad og Omegn, NAF Øvre Østfold, NAF Moss og Omegn, NAF Follo, NAF Oslo og Omegn, NAF Sarpsborg og Rakkestad. Region Oslofjord, heretter nevnt som NAF, ønsker i fellesskap uttale følgende om fagetatenes forslag til NTP:

OMKJØRING SØR FOR OSLO: KRYSSING AV OSLOFJORDEN MOSS – HORTEN

Det er nødvendig å begrense trafikken øst/vest gjennom Oslo.

Nåværende tunnel under Oslofjorden fra Drøbak til Hurumlandet er ikke egnet for å overta trafikken fra E 18 til E 6.

1. Tunnelen gir for liten tidsgevinst sammenlignet med å kjøre gjennom Oslo, dessuten er tilbringervei underdimensjonert og lite attraktiv. Tunnelens plassering er derimot vel egnet for regionaltrafikk.
2. Tunnelen oppfyller ikke rimelige krav til stigning og dermed sikkerhet. Tunnelen er derfor ofte stengt grunnet skader på kjøretøy inklusive branntilløp. Tunnelen oppfyller ikke internasjonale krav i henhold til internasjonale forpliktelser.

*Bygging av ny vei, som inkluderer bru over fjorden, gir betydelig bedre transportløsninger og økt pendlingspotensial for hele regionen.
Fordelene med en kryssing Moss - Horten via bru er følgende:*

1. Bru Moss - Horten gir størst potensial med forventet økt pendling. Tunnel på samme strekningen gir lavere effekt.

NAF ønsker å legge vekt på trafikksikre veier med god fremkommelighet for alle typer trafikanter – persontransport med privat og kollektiv løsning og godstransport er i likhet med sikkerhet og fremkommelighet for syklende og gående viktig. NAF er i mot at veier finansieres ved bruk av bompenger

2. En brukryssing ved ytre Oslofjord er et av få samferdselsprosjekt i Norge som kan koble to betydelige arbeidsmarkeder til ett stort. Samtidig er de regionale effektene potensielt store. Prosjektet vil ikke i seg selv redusere reisetiden til regionssenteret Oslo i særlig grad, men prosjektet kan bidra til at området Moss/Horten kan fungere som alternativ lokalisering for virksomhet og personer som nå må lokaliseres i Oslo, av hensyn til behov for kontakt med begge sider av Oslofjorden.
3. Et godt riksveinett er av stor nasjonal verdi og nytte. Hvordan en fast forbindelse over Oslofjorden utvikles vil ha betydning for næringsliv og andre trafikanter langt utover de kommunene som berøres direkte. NAF vil understreke at forbindelsen over Oslofjorden må sees i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv, og ikke kun som et middel for økt integrasjon lokalt og regionalt. Når det er sagt så vil NAF også peke på denne forbindelsens betydning for utviklingen av hele Oslofjordregionen, og minner om at den samfunnsøkonomiske nytten av riksveiinvesteringer ofte er underestimert som følge av at ikke alle variabler lar seg fange opp av eksisterende analyseverktøy.

NAF ber om at det videre arbeidet med kryssing av Oslofjorden sees i sammenheng med annet aktuelt planarbeid, og da spesielt terminal/godsutredningene og øst-vestforbindelsen. Videre er det viktig med robuste avlastningsveier til det indre Oslo-området for at gjennomgangstrafikk kan kjøre utenom Oslo og Akershus, men også ved ekstraordinære hendelser eller spesielle klimatiske forhold. Her har bru Moss - Horten over Oslofjorden en essensiell rolle.

Bruforbindelse Moss-Horten har som konsekvens at Fv 120 fra Moss til Elvestad (E 18) oppgraderes til riksvei og firefeltstandard.

Oslo 31 mai 2016

For Oslofjord Vegforum og lokalavdelingene i region Oslofjord.

Anita L. Warberg

Johan Saers

Vidar Holum