

NATURVERNFORBUNDET I ØSTFOLD
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Sarpsborg, 30. april 2016

Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen

Uttalelse til høringsversjon 2016 REGIONAL TRANSPORTPLAN – FOR ØSTFOLD MOT 2050,
HANDLINGSPROGRAM FOR FYLKESVEGER OG KOLLEKTIVTRANSPORT 2017 – 2020 og
Innspill til NORSK TRANSPORTPLAN 2018-2029

Naturvernforbundet i Østfold har følgende kommentarer til de framlagte planer:

1. GANG- OG SYKKELTRAFIKK

Det er allment kjent at gang- og sykkelveier (gsv) er av avgjørende betydning for både miljø og helse. Østfold er på bunnivå når det gjelder omfanget av sykkel og gange, dette til tross for at både topografi og klima her ligger relativt vel til rette. Etter Parisavtalen er det tindrende klart at hovedsatsingen innenfor samferdsel må bli noe annet enn tilrettelegging for biltrafikk, som planen dessverre er full av.

På denne bakgrunn er det meget skuffende at planen mangler en oversikt over det enorme etterslepet når det gjelder gsv. Vi kan her vise til dokumentet **Veg- og gateutforming Håndbok N 100 Vegdirektoratet 2014** som slår fast følgende:

«Eventuelt langsgående gang- og sykkelveger bør etableres når ÅDT er over 1 000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er definert som skoleveg»

Vi tør påstå at det aller meste av vegnettet i Østfold etter disse kriteriene mangler gsv. Et minstemål er at det må komme fram i planen hvor mange km gsv som mangler i henhold til ovennevnte kriterier. Uten at vi har ressurser til å gjøre en slik beregning, er vi overbevist om at det dreier seg om flere hundre kilometer. «Satsingen» på gsv i planen framstår derfor som svært lite ambisiøs.

En lettvariant av egne gsv kan være utvidet veiskulder. Vi viser igjen til Håndbok N 100 som anfører følgende: *«Dersom det er vanskelig å få til egen gang- og sykkelveg hvor ÅDT er mindre enn 4000, kan skulderen utvides til 1,5 meter på begge sider»*. Vi savner også en kilometerberegning av denne varianten.

Vi noterer med glede at det skal satses en del på sykkelparkering. Behovet er meget stort her også, ikke minst for sikker parkering, dvs. overbygde og låsbare plasser. Dette har sammenheng med det stadig økende antall elektriske sykler, som ofte koster både 20 og 30 tusen kr. Etter vår oppfatning er det viktig å legge til rette for elektriske sykler da disse har et stort potensiale i å erstatte bilen på korte og mellomlange arbeidsreiser. Vi ber også om en oversikt for kostnaden for «dyre sykkelparkeringsplasser» sammenlignet med p-plasser for biler.

Til slutt vil vi be om at planen legger til rette for å medbringe sykkel på buss og tog siden dette klart styrker både sykkel- og kollektivtrafikkens konkurranseevne i forhold til bil.

2. TRAFIKKSIKKERHET. FART. STØY

Det er gledelig at antallet døde og skadde i trafikken har gått ned de siste åra. Vi noterer at i perioden 2010 – 2014 var det 24 i bil og 9 syklist. Sett i sammenheng med det beskjedne antall kilometer det sykles, er det åpenbart at risikoen pr. transportert km er meget høyere

enn for reisende i bil. Noe av bakgrunnen for denne skjevheten er uten tvil det manglende tilbudet til ubeskyttede trafikanter (jfr. pkt. 1).

En annen årsak til situasjonen er at ubeskyttede trafikanter på størstedelen av vegnettet i Østfold er henvist til å dele vegbanen med biler som kjøres i 80 km/t (og mer) med 80 km/t som basis fartsgrense. Etter vår oppfatning strider dette mot prinsippet om universell utforming som sier at offentlige goder som veier skal være tilgjengelig for alle.

Vi tør derfor be om at ØFK gjør sitt ytterste for å få redusert basishastigheten til 70 km/h, iallfall der det ikke er gsv. Vi kjenner vel til at ØFK har begrenset myndighet på dette område, men må be om at fylkeskommunen igangsetter et kraftfullt påvirkningsarbeid mot aktuelle myndigheter.

Redusert hastighet vil også redusere støyen både for bebyggelsen ved veiene og i rekreasjonsområdene, noe som i dag er et stort problem i Østfold. Av andre gunstige effekter kan nevnes redusert drivstofforbruk og mindre svevestøv.

3. OMKJØRINGSVEGER

Vi noterer at skal satses en del på omkjøringsveger og kraftige utrettinger. Stikkord blant annet riksveg 111 til Borg havn og riksveg 22. Slike veger vil ofte skjære gjennom produktiv mark og rekreasjonsområder. Den lille produktive marken vi har i Norge er opptatt og må derfor ikke bygges ned.

Alternativt bør eksisterende veger utformes slik at de blir tjenlige for trafikken og for omliggende bebyggelse. Om enkelte boliger må rives, er dette å foretrekke framfor å ødelegge produktiv mark og rekreasjonsområder.

4. VEGKAPASITET. KOLLEKTIVTRAFIKK

Vi registrerer at det skal satses store penger på utvidet vegkapasitet for å få fram bussene. Ett eks. er rv. 109. Generelt er vi av den oppfatning at vegkapasiteten stort sett er stor nok til både busser og nødvendig nærings- og personbiltrafikk. Mye plass kan frigjøres hvis man f.eks. kan få ned biltrafikken med 10 %. Klimaavtalen i Paris gjør at dette uansett er helt nødvendig – som en start. På denne bakgrunn er vi også skeptiske til enda flere bilbruer over Glomma (Rolvøy og Sarpsborg). I den framlagte planen framgår det for øvrig at virkningen av disse bruene på kollektivtrafikken er usikker. Det som er sikkert er at disse bruene vil gjøre det enda vanskeligere å demme opp for biltrafikken.

Vi må be om en vurdering av hva kostnadene til de aktuelle bru- og veiutvidelsesprosjektene alternativt kan brukes til. Stikkord bl.a. gsv. og økt kollektivtilbud.

Vi noterer med glede at det jobbes en del med universell utforming av busser og holdeplasser. Vi savner imidlertid en systematisk bygging av gsv for å gi sikker adkomst til holdeplassene. Uten det kan vi neppe snakke om et universelt utformet kollektivtrafikksystem.

5. BILTRAFIKK OG MIKROPLAST

Mikroplast i sjøer, vassdrag og havet er i ferd med å bli et omfattende problem både globalt og lokalt. Det er lite kjent at den viktigste kilden faktisk er partikler fra slitasje av bildekk. Det er også en grunn til at det er ekstra viktig å tak i både omfanget av biltrafikken og hastigheten siden slitasjen øker med hastigheten. Vi er skuffet over at denne problematikken ikke er berørt i planen og må be om at så skjer, bl.a. i form av vurdering av om oppsamlingsbassenger fra veiene kan være et bidrag til løsning av dette problemet.

6. BORG HAVN. FARLEDEN TIL SVINESUND (Svinesundterskelen)

Vi noterer at utbedringen av farleden til Borg havn er et av de prioriterte tiltakene. Dette dreier seg i alt vesentlig grad om mudring. Vi har gjentatte ganger påpekt at mudder og miljøgifter kan spres langt utover fra både grave- og dumpeområdet – hvor langt avhenger av strømforholdene og Glommas vannføring. Vi kan kort og godt slå fast at mudring er miljømessig uforsvarlig, bl.a. i forhold til Ytre Hvaler nasjonalpark og Kosterhavets nationalpark og vil sterkt motsette oss dette. Vi er dessuten negativ til storsatsing på Borg havn da denne havnen mangler jernbaneforbindelse og derfor vil tvinge fram stor trailertrafikk gjennom sårbare områder.

Utbedring av farleden til Halden dreier seg i praksis om senkning av tersklen(e) ved Svinesund.

Med alle miljøgiftene som ligger i Iddefjorden vil dette få uante konsekvenser for vannkvaliteten utaskjærs, bl.a. i Kosterhavets nationalpark. Vi gir full støtte til svenske myndigheter som forlanger at det må føres bevis for at en slik gifttilførsel ikke får negative konsekvenser for det maritime miljø. All sunn fornuft tilsier at en slik bevisførsel ikke er mulig. Vi vil derfor be om at norske myndigheter nedlegger dette ærende.

7. JERNBANE

Naturvernforbundet i Østfold mener at forslaget til Norsk Transportplan 2018-2029 har mange gode intensjoner, men intensjonene og ambisjonene blir ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp i form av raskere tiltak for overgang til mer miljøvennlig transport og reduserte utslipp av klimagasser.

Vår hovedkritikk går på altfor langsom utbygging av dobbeltsporet gjennom Østfold og for svakt press på svenske myndigheter for fullføring av sin del av dobbeltsporet fra Kornsjø til Øxnored.

Vi har i flere år vært klar over at godstrafikken på E6 mellom Svinesund og Oslo er i kraftig vekst. Prognosene sier at veksten er så kraftig at E6 i 2025 kan være preget av kaos, med saktegående trafikk, langvarige trafikkorker, mer forurensning, mer støy og mer stress. Da kan storting og regjering ha påført oss Østfolds største miljøproblem, fordi politikerne ikke har greid å prioritere det samferdselsprosjektet som har størst betydning for å få mindre godstransport på vei i Norge, og dermed bedre fremkommelighet og sikkerhet for andre veifarende. Vi vet at gods som kommer til Oslo med tog, gjerne også sendes til andre landsdeler med tog, og vi vet at trailertrafikken gjennom hovedstaden er et stadig større problem for veisystemet og for lokalbefolkningens helse.

Prognosene for vekst i godstrafikk på vei tyder på at ikke bare E6, men også en mengde andre veier, kommer til å være preget av kø og trafikkorker i løpet av 20-30 år. Det er bare en kombinasjon av effektive havner og direkte omlasting til tog som kan hindre dette. Gøteborg er i dag vår største importhavn. Med jernbanespor på kaia ligger alt utmerket til rette for omlasting til tog mot Oslo. Problemet er imidlertid at godstogene er utkonkurrert av billigere og raskere veitransport, så omlastingen skjer til lastebiler i stedet for til tog. Hvis myndighetene i Norge og Sverige skal leve opp til utslippsmålene de har forpliktet seg til etter siste klimakonferanse, må tog erstatte trailere i løpet av få år. Ny teknologi kan få ned utslippene, men veitrafikken vil likevel bryte sammen hvis ikke veksten i antall kjøretøyer stoppes. Derfor må myndighetene bruke prismekanismen for å få kundene til å velge toget til godstransport. Ett godstog tilsvarer 100 lastebiler i kapasitet.

Forslaget til ny transportplan øker ikke hastigheten på utbyggingen av Østfoldbanens dobbeltspor. Fortsatt er ambisjonen å bygge til Sarpsborg i 2027. Videreføringen til Halden og til Kornsjø er fortsatt ikke tidfestet. Vi finner fine formuleringer om planlegging i samarbeid mellom Jernbaneverket og Trafikverket, men klare vedtak med en tidsplan for bygging fram til Kornsjø er det beste pressmiddel vi kan bruke overfor svenske myndigheter. Vi er allerede flere år på etterskudd. Det må gjøres klart for svenske myndigheter at et moderne dobbeltspor mellom Gøteborg og Oslo er en betingelse for å få virkeliggjort visjonen om et felles arbeidsmarked, og at E6 i Bohuslän vil bli like sterkt preget av kaos som E6 på norsk side om ikke dobbeltsporet fullføres.

Forslaget til transportplan tar sikte på i første omgang å bygge noen kryssningsspor, tilrettelegge for godstrafikk på østre linje og arbeide med hastighetsøkende tiltak. Det er bra, men planforslaget sier i klartekst at «en betydelig reduksjon i kjøretid og utvidelse av kapasitet får en først ved å bygge dobbeltspor mellom Halden og Øxnored». Det er dette som er vårt hovedpoeng.

Godstrafikken på tog mellom Gøteborg og Oslo kan ikke konkurrere med lastebiler før vi har sammenhengende dobbeltspor. Derfor må Stortinget skjære gjennom og øke planleggingshastigheten og sørge for raskere utbygging. Om nødvendig kan ekspertise fra andre land hentes inn for både planlegging og bygging. Bygging på pillarer over terreng kan gjøres raskere og billigere enn tradisjonell utbygging på bakkenivå. Da unngår en også barriere-virkninger og omlegging av veier i bebygde områder.

En svakhet ved den valgte traseen for dobbeltspor gjennom Østfold, er at den ikke har tatt høyde for «en samordnet transportplanlegging ved sykehus», slik vi også leser om under klimastrategi. Sykehuset på Kalnes er nå i drift, og transportbehovet knyttet til sykehuset er betydelig. Jernbaneverkets konsept ØB 4F løser dette problemet ved å legge et nytt dobbeltspor fra Råde til Sarpsborg over Kalnes, samtidig som dobbeltsporet fra Råde til Fredrikstad bygges etter planen. Enkeltsporet mellom Fredrikstad og Sarpsborg beholdes da som lokalbane, og en slipper vanskelig utbygging i kvikkleireområder og omfattende rasering av boliger mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Resultatet vil bli en bane med kortest mulig reisetid for pendlere fra både Fredrikstad, Sarpsborg og Halden til Oslo. Det er viktig for å spre veksten i befolkningen som har sitt arbeid i Oslo. Med reisetid på godt under timen kan folk bosatt i alle Østfoldbyene dra på jobb i Oslo. Kombinert med opprusting av østre linje for gods og passasjerer og hyppige lokaltog mellom Sarpsborg og Fredrikstad, virker dette som en enda bedre løsning enn det som nå er vedtatt.

Siden konsept ØB4F kan planlegges og bygges uten at dobbeltsporet til Fredrikstad forsinkes, anbefaler vi Fylkestinget og Stortinget å se nærmere på konseptet. Dobbeltsporet fra Råde til Sarpsborg er beregnet på hastigheter over 250 km/t, slik at det senere kan inngå i en høyhastighetsbane fra Oslo til Gøteborg og København, og dermed konkurrere med flytransport på disse strekningene. Siden flytrafikken må reduseres for å nå klimamålene, vil dette konseptet gi en god klimagevinst. Hvis alternativ 4F kan bygges til omtrent samme pris og like raskt som det tidligere vedtatte, og i tillegg gi oss en sterkt savnet togforbindelse til sentralsykehuset, innebærer det etter vår oppfatning så store fordeler at det bør velges. Vi er likevel klare på at det aller viktigste nå er å få opp tempoet i utbyggingen helt til Sverige.

for styret i Naturvernforbundet i Østfold

Hans Jan Bjerkely (styremedlem)
(sign)

Ragnar Johnsen (styremedlem)
(sign)