

Det kongelige Samferdselsdepartement
Postmottak 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler
Jon Petter Arntzen
Telefon: 90108389

Vår dato
26.06.2016
Deres dato

Vår referanse
2014/17814-25 EMNE N00
Deres referanse

E-post
Jon.Petter.Arntzen@afk.no

HØRINGSUTTALELSE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet er en samarbeidsorganisasjon mellom de 8 fylkeskommunene på Østlandet, dvs., Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Oslo Kommune. Østlandssamarbeidet ble etablert i 1993 og har som hovedmålsetting å bidra til å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa og skal samtidig sikre en regional balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen med utgangspunkt i en flerkjernet tettstedstruktur på Østlandet.

Østlandspakken

Et effektivt og miljøvennlig transportsystem er svært viktig i denne sammenheng. Dette er bakgrunnen for at Østlandssamarbeidet i 2015 utarbeidet Østlandspakken som innspill til arbeidet med NTP 2018-2029 (<http://www.ostsam.no/file=31072>) - for å synliggjøre hvilke transporttiltak som trengs på kort og lang sikt på Østlandet og som hele landet vil ha stor nytte av. Østlandspakken tydeliggjør hvordan man på Østlandet gjennom ulike samferdselspolitiske tiltak kan sikre en balansert og bærekraftig flerkjernet tettstedsutvikling innen denne befolkningsrike landsdelen.

Utfordringene i areal- og transportpolitikken

Norge står i tiden framover overfor mange store utfordringer. En sterk vekst i befolkningen vil - sammen med videre økonomisk vekst - føre til økt behov for transport av personer og gods, samtidig som knappheten på areal i byer og tettsteder øker. I tillegg står man overfor krevende regionale og lokale utfordringer som følge av oppfølgingen av nasjonale miljømål, og hvor transportsektoren i dag avgir en betydelig mengde klimagasser. Det er forventet at befolkningen vil vokse mest i de største byene. Dette innebærer at de største utfordringene for transportsystemet vil komme der presset allerede er stort. Hvis en større andel av denne trafikkøkningen løses med kollektive transportmidler, vil behovet for nye arealer til

transportformål reduseres. Samtidig vil man få bedre lokalmiljø og reduserte miljøskadelige utslipp.

Felles høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet

Med dette som bakgrunn oversender Østlandssamarbeidet en felles høringsuttalelse til transportetatenes forslag til NTP 2018-2029 fra Østlandssamarbeidet. Høringsuttalelsen er vedlagt.

Med vennlig hilsen



Roger Ryberg
Leder av kontaktutvalget



Jon Petter Arntzen
sekretariatsleder

Vedlegg:

Østlandssamarbeidets uttalelse til transportetatenes forslag til NTP 2018-2029

Østlandssamarbeidets uttalelse til transportetatenes forslag til NTP 2018-2029

1: Overordnede synspunkter

Den foreliggende NTP 2018-2029 påpeker i større grad enn tidligere at klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken. Østlandssamarbeidet mener at dette er positivt og at det innebærer at tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Slik tilpasning er også nødvendig i areal- og transportutviklingen for å oppfylle nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Østlandssamarbeidet ser også positivt på at man i transportetatenes forslag omtaler intelligente transportsystemer og -tjenester (ITS). Slik teknologi kan gi økt måloppnåelse i forhold til fremkommelighet, trafikk sikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Digital infrastruktur må derfor være godt utbygd for å møte framtidens løsninger. Det er også viktig at arbeidet med utbygging av infrastruktur for el-biler må fortsette. Dette gjelder også utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.

2. Utbygging av jernbanen

- Full utbygging av InterCity-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge både for person- og godstransport. Utbyggingen vil løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet. Hele InterCity-utbyggingen må derfor forseres slik at den blir fullført innen 2027. **InterCity-utbyggingen er dermed det viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet - og er således disse fylkenes førsteprioritet.** Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en framdriftsplan med ferdigstillelse i 2027.
- En utbygging av Oslo-Navet er svært viktig for at InterCity systemet på Østlandet skal fungere tilfredsstillende, ikke bare InterCity-trafikken, men like mye for lokal- og regionaltogetrafikken. Utbyggingen av den planlagte jernbanestrekningen i Oslo-Navet må underlegges en fremdrift som sikrer at Oslotunnelen ikke blir en flaskehals i transportsystemet.
- Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldsbanes Østre linje, Hovedbanen til Eidsvoll, Kongbergbanen, Bratsbergbanen, Sørlandsbanen og Spikkestadbanen må styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor/dobbeltsporparseller slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem som også vil være en stor fordel for avvikling av godstrafikken på flere av sidebanene.
- Det legges i NTP 2018-2029 opp til en økt satsning på drift og vedlikehold av jernbanenettet. Dette er svært viktig for økt persontransport med jernbane og må utføres parallelt med den forstående utbyggingen av InterCity systemet.

3. Fortsatt utbygging av korridorene

- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprojekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Følgende vegutbygginger bør prioriteres:
 - Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet
 - Øst-Vest forbindelsen E134 -Østlandssamarbeidet støtter Regjeringens valg av E134 og avventer KVVU Gol-Voss før det tas stilling til valg av traseføring over Hardangervidda eller Hemsedal.
 - Gode transportårer utenom Oslo
- Økte rammer for å styrke trafikksikkerhet
- Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må derfor settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten. Østlandssamarbeidet støtter forslaget om å ta igjen etterslepet på riksvegene og at dette må planlegges og gjennomføres i et helhetlig perspektiv.

4. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:

- Utviklingen av et attraktivt og effektivt kollektivtransportsystem på Østlandet er viktig for hele landet, samtidig som det er nødvendig for å skape en bærekraftig og konkurransekraftig flerkjernet tettstedstruktur på Østlandet.
- Forslaget med økte bevilgninger og satsing på bymiljøavtaler er bra. Denne ordningen er gjensidig forpliktende. Ordningen med langsiktige bymiljøavtaler må utvides og omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i dag. Staten må øke sine bevilgninger i samsvar med en slik utvidelse. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.
- Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.
- Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene og tilgrensende sentrumsutvikling, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre et slikt utvidet ansvar for kollektivtrafikken.
- Samarbeid mellom statlige, fylkeskommunale, kommunale og private aktører må sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer i tilknytning til kollektivknutepunktene.

5. Mer effektiv og miljøvennlig godstransport:

- NTP 2018-2029 har som vekstmål 75 % i volum for intermodale kombitransporter med jernbane fram til 2029. Dette fordrer en betydelig og mer bevisst satsing på ulike tiltak på kort og lang sikt for å bedre jernbanens driftsbetingelser. Det er positivt at det nå legges opp til økte bevilgninger for å oppnå dette.
- Godstransporten med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. Utbyggingen av InterCity- systemet er derfor viktig sammen med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.
- Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.
- Når KVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru. De viktigste havnene i Oslofjordregionen bør sikres god jernbanetilknytning ,som et ledd i arbeidet i miljømessig retning, med å få overført mer gods fra veg til sjø og jernbane
- Elektrifisering av hele Røros-Solørbanen vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten. En slik utbedring vil også fremstå som et alternativ/supplement til godstransport på Dovrebanen og muliggjøre en effektiv transport til Sverige.

6. Internasjonal transport

- For Norge er de grensekryssende strekningene på Østlandet mellom Norge og Sverige svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er i NTP-dokumentet lagt opp til at Intercity-utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo til Halden skal slutføres i 2030. Det bør derfor være et mål at videreføringen med utbygging av et sammenhengende dobbeltspor fram til Trollhättan på svensk side, også ferdigstilles i 2030. Det er videre viktig at jernbanestrekningen mellom Oslo-Kongsvinger – Stockholm moderniseres og opprustes med bla. flere kryssingsspor og dobbeltsporparseller , da denne strekningen er svært viktig både for passasjer- og den økende gods/tømmertransporten på denne strekningen.
- Lastebiltrafikken i samtlige av de 3 transportkorridoren fra Sør-Norge til utlandet er økende. Østlandssamarbeidet mener derfor det er positivt at transportetatene i NTP 2018-29 tar opp problemstillinger til hvordan en større andel av den grensekryssende godstrafikken kan overføres til bane og sjø. De viktigste havnene i Oslofjordregionen spiller en viktig rolle for import og eksport av varer mellom Norge og utlandet ,og bør sikres god jernbanetilknytning. Et moderne og fremtidsrettet jernbanenett av høy kvalitet og vil innebære betydelige fordeler både for befolkning og næringsliv i Norge og Sverige.
- Det må også arbeides med å skape en effektiv godskorridor for intermodal trafikk mellom Vestfold /Grenlandsområdet og havner vest for Oslo til Kontinentet via Jylland. En slik korridor vil ha betydning for næringslivet og import- og eksportvirksomheter på Sørlandet, Vestlandet og Østlandet En slik korridor vil være en verdifull avlastning av godstrafikken gjennom Sverige og inn i Norge.