



Stokke Andebu Sandefjord

Saksframstilling

Tilgangskode: Paragraf:

Arkivsak nr	16/2050
Saksbehandler:	Tina Skarheim

Høringsuttalelse til transportetatenes forslag til nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029

Saksnr	Utvalg	Møtedato
62/2016	Fellesnemnda	14.06.2016

Prosjektleders innstilling:

Fellesnemnda slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).

Følgende tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Dagens stasjonsmønster på Vestfoldbanen opprettholdes.
3. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
4. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.

Vedlegg:

Utrykte vedlegg

- Transportetatenes forslag til NTP 2018 – 2029
- Vedleggene til NTP-forslaget

Sammendrag

Prosjektleder anbefaler at nye Sandefjord kommune v/Fellesnemnda slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold, og da særskilt de momentene som fremheves:

- Utbyggingen av Ytre-IC til Skien må forseres. Sammenhengende høy standard bør rangeres over kortsiktig kalkulasjon av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, for gjenstående deler av IC-utbyggingen.
- Bymiljøavtaleordningen må utvides til å gjelde Vestfoldbyen.
- Torp Sandefjord lufthavn bør gis like rammebetingelser som statlige lufthavner. Det bør utarbeides en helhetlig strategi for lufthavnlogistikken på Østlandet som også drøfter fordelene ved å ha et operativt alternativ til Gardermoen.

Arbeidsutvalgets behandling

Arbeidsutvalget behandlet saken i møte 30.05.2016, sak 55/2016, og gjorde slikt vedtak:

Arbeidsutvalget anbefaler Fellesnemnda å gjøre slikt vedtak:

Fellesnemnda slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).

Følgende tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Dagens stasjonsmønstre på Vestfoldbanen opprettholdes.
3. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
4. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.

Bakgrunn

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS presenterte 29. februar sitt plangrunnlag for regjeringens arbeid med en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2018 - 2029 (heretter NTP). Plangrunnlaget er nå på høring frem til 1. juli. Etter høringen starter Samferdselsdepartementet arbeidet med nevnte St.meld. som skal behandles av Stortinget våren 2017.

Vestfold fylkeskommune har ledet arbeidet med å utforme en felles høringsuttalelse fra Vestfold. Det har vært nedsatt en skrivegruppe med representasjon Sandefjord kommune, Horten kommune, Mulighetsanalyse Larvik og Bypakke Tønsbergregionen.

Høringsuttalelsen (se vedlegg 1) ble presentert i Plattform Vestfold 25. mai. Uttalelsen forelegges Fylkestinget 16.06.16.

Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029

Planperioden er i forslaget utvidet til 12 år. Forslaget består av 4 økonomiske rammer for prioritering:

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

Det er viktig å merke seg at forslaget inneholder en lang rekke «bundne prosjekt» som skal dekkes av rammen. Eksempler på bindinger i Vestfold som er sikret finansiering i den kommende NTP-perioden er gjenstående deler av indre-InterCity (Nykirke – Barkåker med mer), en dobbeltsporsparsell mellom Stokke og Sandefjord og E18 Bommestad - Sky.

Ved rangering av nye prosjekter har samfunnsøkonomisk nettonytte per budsjettkrone vært det viktigste kriteriet, etterfulgt av sammenhengende standard/samfunnssikkerhet og klimahensyn.

Transportetatenes forslag (<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029>) kan oppfattes som noe negativt for Vestfold. Med unntak av 1,9 mrd. til en dobbeltsporsparsell mellom Stokke og Sandefjord, er det i forslaget ikke avsatt midler til videre planlegging og utbygging av dobbeltspor på ytre-InterCity (heretter IC), med tilhørende stasjonsutvikling i Tønsberg, Sandefjord og Larvik, i planperioden. Videre er Vestfoldbyen ikke nevnt som et av byområdene som er aktuelle for bymiljøavtale og Torp Sandefjord lufthavn vil få vanskeligere vilkår som følge av at det avsettes midler til en tredje rullebane på Gardermoen.

Flere av de noe overordnede beskrivelsene i hoveddokumentet utdypes i forslagens syv vedlegg. Det er særlig *Vedlegg 2 – Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn*, *Vedlegg 5 – Langsiktig jernbanestrategi* og *Vedlegg 6 – Fremdriftsplan for InterCity-utbyggingen* som er interessante for kommunen.

Ytre-IC

Korridor 3 (Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger) får positiv omtale i NTP-forslaget og Vestfoldbanen fremheves som den mest trafikkerte IC-strekningen. Gjenstående deler av Vestfoldbanen vil, sammen med utbyggingen av Grenlandsbanen, være viktige elementer i et fremtidsrettet fjerntogtilbud.

I NTP-forslaget avsettes midler til ferdigstilling av indre-IC til Tønsberg. De ytre-IC strekningene på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen er i midlertid ikke tilgodesett med midler, og rangeres lavere i den samlede prosjektporteføljen enn tidligere. For IC-strekningene tas, i følge JBV, mye av samfunnsnyttene/effekten (reisetidsgevinsten med

mer) gjennom det som er bygget, under utbygging, eller inne som bundne prosjekt i forslaget. Når transportetatene nå har vektlagt samfunnsøkonomisk nettonytte per budsjettkrone høyere enn hensynet til sammenhengende standard, gir dette et negativt utslag for de ytre-IC strekningene.

Dobbeltsporparsellen på deler av strekningen mellom Stokke og Sandefjord, som ligger inne i forslaget, er viktig for å kunne innfri den overordnede målsettingen om halvtimesfrekvens mellom Oslo og Skien innen 2026. Den er dermed også viktig for å innfri målsettingen om et forbedret togtilbud (binding). Parsellen ligger inne i alle kostnadsalternativ, med unntak av lav ramme.

Bymiljøavtale for Vestfoldbyen

I analyse og strategifasen (forarbeidet) til NTP-forslaget var Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord, Larvik) nevnt som en mulig kandidat til bymiljøavtale. Sandefjord kommune vedtok i FS-sak 89/15 å slutte seg til en søknad fra Vestfold fylkeskommune om bymiljøavtale. I det foreliggende NTP-forslaget er Vestfoldbyen ikke nevnt som et av de 9 byområdene som er aktuelle i forhold til bymiljøavtaler.

Torp Sandefjord lufthavn

NTP-forslaget nevner i liten grad Torp lufthavn utover å fastslå at den er en regional lufthavn med innlands- og utlandstrafikk for sitt nedslagsfelt. Det er utarbeidet en kostnøtteanalyse som viser svært positiv nytte ved å bygge en tredje rullebane med tilhørende terminal på Gardermoen.

Høringsuttalelsen fra Vestfold

Den foreliggende høringsuttalelsen inneholder en mer utfyllende omtale av de tre ovennevnte momenter. I tillegg fremheves nasjonale beredskapsveier, planlegging av Grenlandsbanen, Jyllandskorridoren, utbygging av E134, økte rammer for fylkeskommunen og fast forbindelse Horten – Moss som viktige tiltak for Vestfold som bør sikres finansiering i NTP 2018-2029.

Prosjektleders vurdering

Prosjektleder mener at nye Sandefjord bør stille seg bak forslaget til felles uttalelse fra Vestfold, med tillegg av at stasjonsstrukturen opprettholdes. Prosjektleder mener at de momentene som fremheves i høringsuttalelsen gjenspeiler det som vil ha størst betydning for nye Sandefjord kommune.

Ytre-IC

Prosjektleder mener at utbyggingen av ytre-IC med fremtidsrettet standard vil styrke jernbanens konkurransekraft for person- og godstransport sammenliknet med andre og mindre miljøvennlige transportmidler mellom Oslo og Sør-/Sørvestlandet.

Jernbaneverket arbeider med med konsekvensutredninger til kommunedelplaner på strekningen Tønsberg – Sandefjord – Larvik. Dersom ytre-IC ikke tilgodeses med midler i den kommende planperioden vil utbyggingen utsettes og den pågående planleggingen bremses.

Dersom planarbeidet stopper opp vil mye verdifull kunnskap gå tapt og arbeidet må evt få en «ny start» med de kostnader dette måtte medføre. Konsekvensene for de berørte byene er åpenbare:

- Viktige byutviklings- og knutepunktutviklingsprosesser blir satt på vent.
- Mange private hjemmelshavere innenfor de foreslåtte utredningskorridorene vil oppleve usikkerhet
- Nasjonale ambisjoner om et konkurransedyktig fjerntogtilbud stilles i bero.
- Lokalt vil arealene langs E18 trolig forbi de mest etterspurte for etablering av nye arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter i overskuelig fremtid.

Det er viktig at hele IC planlegges og bygges ut med løsninger som er tilfredsstillende i et 100-års perspektiv. Erfaringen fra den første E18-utbyggingen på 1980-tallet var at veiens kapasitet var maksimalt utnyttet kort tid etter åpningen, og denne feilen bør ikke gjentas.

Prosjektleder vil peke på at det ved motorveiutbyggingen på strekningen Gulli – Langåker måtte rives og gjenoppbygges alle brukonstruksjoner syd for Stokke, fordi disse ikke var dimensjonert for 4-felts trafikk.

Ved rangering av prosjekter i NTP bør sammenhengende fremtidsrettet standard vurderes som et viktigere kriterium enn kortsiktig kalkulasjon av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Bymiljøavtale for Vestfoldbyen

Prosjektleder støtter vurderingene i forslaget til felles uttalelse fra Vestfold. Ordningen med bymiljøavtaler bør utvides til å omfatte Vestfoldbyen (Sandefjord, Larvik, Tønsberg-regionen), som fra 2017 vil ha ca. 175 000 innbyggere og være Norges 5. største byområde.

Torp Sandefjord lufthavn

Prosjektleder mener at transportetatens noe ensidige fokus på Gardermoen kan undergrave aktiviteten på Torp.

NTP har en iboende dualitet ved at planen både er en statlig plan, men samtidig en nasjonal plan. Det kan stilles spørsmål ved om nasjonen, og da særlig Østlands- og Sørlandsregionene spesielt, er tjent med så ensidig oppmerksomhet på Gardermoen. Den foreslåtte strategien kan på sikt få konsekvenser for arbeidslivet i Vestfold.

Det er viktig å opprettholde dagens aktivitetsnivå på Torp, både fra et regionalt og et nasjonalt perspektiv, fordi:

- Torp bidrar til å beholde eksisterende næringsaktører med betydelig internasjonal

aktivitet i Vestfold. Tilstedeværelsen til store regionale arbeidsgivere betinger enkel tilgang til store europeiske lufthavner, slik Torp kan tilby. Fortsatt tilstedeværelse av disse aktørene er essensielt for at Vestfold skal evne å beholde og tiltrekke seg høyt utdannet arbeidskraft.

- Når fly velges som reisemiddel så bør det være ønskelig, i og tråd med forslagetts øvrige ambisjoner, å unngå økt persontransport på vei mellom Gardermoen og Agderfykene, Telemark, Vestfold og Buskerud. All den tid det ikke finnes noen funksjonell «ring 4», må all persontransport på vei gå gjennom Oslo.
- Torp er et beredskapsmessig alternativ til Gardermoen. Både i perioder med tåke på hovedlufthavnen, men også i tilfelle alvorlige nasjonale hendelser, terror etc.

Vedlegg 2 til NTP-forslaget viser at en tredje rullebane på Gardermoen ikke nødvendigvis er samfunnsmessig lønnsom dersom det tilrettelegges for vekst på Torp og Rygge. Nevnte vedlegg har et noe ensidig fokus på Gardermoen. Prosjektleder skulle gjerne sett en helhetlig strategi for lufthavnlogistikken på Østlandet. Det bør utarbeides en analyse som også belyser fordelene ved å opprettholde et flyplasstriangel/-tandem rundt Oslofjorden. Aktuelle tema for nærmere utredning kan være økonomiske konsekvenser av ulike strukturer, transportarbeid gjennom Oslo, beredskap ved nasjonale hendelser, klimahensyn og andre samfunnsmessige hensyn som lokal/regional utvikling.

Gudrun Haabeth Grindaker
Prosjektleder

David Bakke Haugen
Saksbehandler

Behandlinger og vedtak:

Fellesnemnda	14.06.2016
Behandling:	
Bjørn Ole Gleditsch orienterte i saken.	
Prosjektleders innstilling enstemmig vedtatt.	
Fellesnemndas vedtak:	
Fellesnemnda slutter seg til forslaget til felles uttalelse fra Vestfold (vedlegg 1).	
Følgende tiltak bør sikres gjennom NTP 2018 – 2029:	

1. Realisering av Ytre-IC. Utbygging av dobbeltspor til Skien må forseres for å unngå at det pågående planleggingsarbeidet stopper opp og at det oppstår et vakuum mellom planlegging og bygging.
2. Dagens stasjonsmønster på Vestfoldbanen opprettholdes.
3. Bymiljøavtale for Vestfoldbyen.
4. Konkurransedyktige vilkår for Torp Sandefjord lufthavn.