



Sorum Kommune

Plan- og regulering

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato
20.06.2016

Vår Ref.
16/02236-5

Saksbehandler
Mona Helene Balterud

Deres Ref.

Uttalelse til grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029 - fra Sorum kommune

Sorum kommune har sluttet seg til uttalelsen fra Samarbeidsrådet for Nedre Romerike. Kommunen mener likevel det er flere elementer som må vektlegges i tillegg.

Sorum kommune er en kommune med betydelig vekstpotensial. Dersom kommunen skal kunne håndtere veksten, samtidig som mest mulig av persontransporten skal bruke kollektiv, sykkel og gange, er det helt avgjørende at det legges større vekt på utvikling av Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP.

Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.:

- Ny Frogner stasjon. Det ønskes også en tydelig presisering av hvor nye Frogner stasjon skal ligge.
- Dobbeltsporstrekninger på Hovedbanen.
- Økte perronglengder og flere kryssningsspor på Kongsvingerbanen, for å betjene doble togsett.
- Samferdselsprosjekt Glomma øst.
- Hyppigere avganger på Kongsvingerbanen, i første omgang frem til Lillestrøm.
- Utvidet pendlerparkering langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen.
- Sorum kommune ber JBV igangsette konsekvensutredning av Kongsvingerbanen.

Plassering og opparbeidelse av ny Frogner togstasjon er avgjørende for utvikling av Frogner tettsted. Både langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget svært stort. Store areal er lett byggbare innenfor kort tidshorisont, men Sorum kommune ønsker ikke å legge opp til en utvikling som medfører mer biltrafikk.

Sorum kommune støtter forslaget fra Akershus fylkeskommune som mener det er viktig å se på tiltak for å avlaste hovedveinettet inn til hovedstaden, og ønsker derfor at det

Besøksadresse:
Vektergården - Sørumsandvegen
77, 1920 SØRUMSAND
Postadresse:
Postboks 113, 1921 Sørumsand
Fakturaadresse
PB 3, 1921 Sørumsand

Sentralbord:
63 86 90 00

Faksnr.:

Direkte innvalg:
+47 63 86 98 30

www.sorum.kommune.no

E-post:
postmottak@sorum.kommune.no
Org nr.:
976822722

gjennomføres en mulighetsstudie for transportårene mellom Østfold og Romerike, der man ser Fv 120 og Rv 111 / Rv 22 i sammenheng.

Denne uttalelsen ble vedtatt av kommunestyret i Sørums kommun 15.06.2016. Protokoll og saksfremlegg ligger som vedlegg.

Med hilsen

Mona Helene Balterud
Fagleder plan og regulering

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og ekspedert uten underskrift

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 16/02236
Arkivkode
Saksbehandler Mona Helene Balterud

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Plan- og næringsutvalget	02.06.2016	37/16
2 Formannskapet	08.06.2016	98/16
3 Kommunestyret	15.06.2016	80/16

Høringsuttalelse Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

Kommunestyret har behandlet saken i møte 15.06.2016 sak 80/16

Møtebehandling

Fra formannskapet forelå slik innstilling:

Sørum kommunes høringsuttalelse til nasjonal transportplan 2018-2029 er:

Sørum kommune har sluttet seg til uttalelsen fra Samarbeidsrådet for Nedre Romerike. Kommunen mener likevel det er flere elementer som må vektlegges i tillegg.

Sørum kommune er en kommune med betydelig vekstpotensial. Dersom kommunen skal kunne håndtere veksten, samtidig som mest mulig av persontransporten skal bruke kollektiv, sykkel og gange, er det helt avgjørende at det legges større vekt på utvikling av Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP.

Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.:

- Ny Frogner stasjon. Det ønskes også en tydelig presisering av hvor nye Frogner stasjon skal ligge.
- Dobbeltsporstrekninger på Hovedbanen.
- Økte perronglengder og flere krysningsspor på Kongsvingerbanen, for å betjene doble togsett.
- Samferdselsprosjekt Glomma øst.

Plassering og opparbeidelse av ny Frogner togstasjon er avgjørende for utvikling av Frogner tettsted. Både langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget svært stort. Store areal er lett byggbare innenfor kort tidshorison, men Sørum kommune ønsker ikke å legge opp til en utvikling som medfører mer biltrafikk.

Det ble satt fram følgende endrings- og tilleggsforslag, som det ble stemt over med de angitte stemmetallene:

Repr. Eline Stangeland satte på vegne av MDG fram slikt endringsforslag:

Sørum kommunes høringsuttalelse til nasjonal transportplan 2018-2029 er:

Som rådmannens innstilling bortsett fra følgende punkter i fellesuttalelsen fra SNR:

- Utbygging av Fv/Rv 22 med kollektivfelt (ved behov) inkludert ny Glommakryssing.
- Utbygging av Rv 159 fra utløpet av Rælingstunnelen i Lillestrøm til påkoblingen på Rv 22 med kollektivfelt på begge sider.

Begrunnelsen for disse endringene er at jernbanen går rett ved siden av, og parallelt med, disse to veiprosjektene. Da må man utbedre jernbanen før, og heller enn kapasitetsøkende veiutbygging.

1 – 30 stemmer, falt.

Repr. Nina Håkonsbakken Andersson satte på vegne av H fram slikt tilleggsforslag:

Nytt kulepunkt i rådmannens innstilling, under de andre:

- Hyppigere avganger på Kongsvingerbanen, i første omgang frem til Lillestrøm.

19 – 12, vedtatt.

Ordfører satte på vegne av H fram slikt tilleggsforslag:

Nytt kulepunkt:

- Utvidet pendlerparkering langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen.

30 - 1, vedtatt.

Ordfører satte på vegne av H fram slikt tilleggsforslag:

Nytt kulepunkt:

- Sørum kommune ber JBV igangsette konsekvensutredning av Kongsvingerbanen.

Vedtatt enstemmig.

Repr. Jane Bråthen satte på vegne av Sp fram slikt tilleggsforslag:

Sørum kommune støtter forslaget fra Akershus fylkeskommune som mener det er viktig å se på tiltak for å avlaste hovedveinettet inn til hovedstaden, og ønsker derfor at det gjennomføres en mulighetsstudie for transportårene mellom Østfold og Romerike, der man ser Fv 120 og Rv 111 / Rv 22 i sammenheng.

Vedtatt enstemmig.

Formannskapet innstilling, med vedtatte endringer og tillegg:

Vedtatt enstemmig.

Votering

Avstemningsresultatene framgår under «Møtebehandling».

Vedtak

Sørum kommunes høringsuttalelse til nasjonal transportplan 2018-2029 er:

Sørum kommune har sluttet seg til uttalelsen fra Samarbeidsrådet for Nedre Romerike. Kommunen mener likevel det er flere elementer som må vektlegges i tillegg.

Sørum kommune er en kommune med betydelig vekstpotensial. Dersom kommunen skal kunne håndtere veksten, samtidig som mest mulig av persontransporten skal bruke kollektiv, sykkel og gange, er det helt avgjørende at det legges større vekt på utvikling av Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP.

Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.:

- Ny Frogner stasjon. Det ønskes også en tydelig presisering av hvor nye Frogner stasjon skal ligge.
- Dobbeltsporstrekninger på Hovedbanen.
- Økte perronglengder og flere krysningsspor på Kongsvingerbanen, for å betjene doble togsett.
- Samferdselsprosjekt Glomma øst.
- Hyppigere avganger på Kongsvingerbanen, i første omgang frem til Lillestrøm.
- Utvidet pendlerparkering langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen.
- Sørum kommune ber JBV igangsette konsekvensutredning av Kongsvingerbanen.

Plassering og opparbeidelse av ny Frogner togstasjon er avgjørende for utvikling av Frogner tettsted. Både langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget svært stort. Store areal er lett byggbare innenfor kort tidshorisont, men Sørum kommune ønsker ikke å legge opp til en utvikling som medfører mer biltrafikk.

Sørum kommune støtter forslaget fra Akershus fylkeskommune som mener det er viktig å se på tiltak for å avlaste hovedveinettet inn til hovedstaden, og ønsker derfor at det gjennomføres en mulighetsstudie for transportårene mellom Østfold og Romerike, der man ser Fv 120 og Rv 111 / Rv 22 i sammenheng.



Arkivsak-dok. 16/02236-1
Saksbehandler Mona Helene Balterud

Saksgang

Plan- og næringsutvalget
Formannskapet
Kommunestyret

Møtedato

02.06.2016
08.06.2016
15.06.2016

HØRINGSUTTALELSE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 - 2029

Rådmannens innstilling:

Sørums kommunes høringsuttalelse til nasjonal transportplan 2018-2029 er:

Sørums kommune har sluttet seg til uttalelsen fra Samarbeidsrådet for Nedre Romerike. Kommunen mener likevel det er flere elementer som må vektlegges i tillegg.

Sørums kommune er en kommune med betydelig vekstpotensial. Dersom kommunen skal kunne håndtere veksten, samtidig som mest mulig av persontransporten skal bruke kollektiv, sykkel og gange, er det helt avgjørende at det legges større vekt på utvikling av Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP.

Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.:

- Ny Frogner stasjon
- Dobbeltsporstrekninger på Hovedbanen
- Økte perronglengder og flere kryssningsspor på Kongsvingerbanen, for å betjene doble togsett

Plassering og opparbeidelse av ny Frogner togstasjon er avgjørende for utvikling av Frogner tettsted. Både langs Hovedbanen og Kongsvingerbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget svært stort. Store areal er lett byggbare innenfor kort tidshorisont, men Sørums kommune ønsker ikke å legge opp til en utvikling som medfører mer biltrafikk.

Vedlegg (iPad-brukere må hente vedlegget fra selve saken):

1. Høringsuttalelse fra SNR til NTP 2018-2029, 09.05.2016
2. Saksfremstilling høringsuttalelse fra SNR til NTP, 09.05.2016

Oppsummering:

Transportetatene overleverte 29.02.16 forslag til nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP) til Samferdselsdepartementet. Samtidig ble planforslaget sendt på høring til fylkeskommunene og de største bykommunene, med høringsfrist 01.07.16. Stortingsmeldingen skal etter planen legges fram tidlig i 2017.

Sørum kommune har sluttet seg til uttalelsen fra Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR). Kommunen mener likevel det er viktig å påpeke at det ikke er satt av tilstrekkelige midler til jernbanestrekningen i kommunen i samsvar med veksten som det legges opp til i RATP. Kommunen vil med dette sende inn en egen høringsuttalelse til forslag til NTP.

Bakgrunn for saken:

Om NTP 2018-2029:

NTP er en tolvårsplan som danner grunnlag for transportetatenes arbeid, det vil si Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Når det gjelder budsjettammer og prioriteringer er imidlertid Avinor holdt utenfor. NTP tar utgangspunkt i utfordringer og utviklingstrekk, som globalisering og internasjonalisering, befolkningsøkning, økonomisk vekst, klimaendring og teknologi.

Mål og strategier

Norge har en klimastrategi som sier at klimagassutslipp fra transport skal halveres innen 2030. I dag utgjør utslippene fra transport ca. 16,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, noe som utgjør 1/3 av det totale utslippet. Personbiler bidrar med ca. 5,5 mill. tonn i året.

Nullvisjonen for trafikksikkerhet gjelder fremdeles, og her er utfordringen størst når det gjelder vegtrafikk. Målsettingen i NTP er at antallet drepte og hardt skadde skal ned til 350 i året innen 2030.

Budsjettammer

Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
574	664	716	860	932
Prioriterte områder og føringer				
Nye Veier AS Drift, vedlikehold Etterslep				
Bundne prosjekter Bymiljøavtaler, belønningsordning				
Til nye investeringer (milliarder kroner)				
0		13	69	129

Nasjonal transportplan gir rammer på mellom 574 og 932 mrd.kr, og en årlig basisramme på 60 mrd.kr. Lav eller høy ramme vil gi henholdsvis +/- 20/30 %. Fra tidligere NTP(2014) og andre vedtatte planer følger det som gitt at mange tiltak skal gjennomføres i planperioden (bundne prosjekt). I tillegg går det midler til drift og vedlikehold, og driften av Nye Veier AS. Dette fører til at rammen for nye

investeringer er mye lavere, med 13 mrd.kr i basisrammen. Bompengefinansiering kommer på toppen av dette.

Bundne midler

Blant de bundne prosjektene fra NTP2014 ligger utbygging av indre InterCity. Som oppfølging av disse prosjektene ligger planer om realisering av Jernbaneverkets R2027 hvor en effektivisering av jernbanenettet skal gi bedret frekvens på tilbudet i indre InterCity og på lokalbanene i Akershus.

Som følge av nye tekniske krav til tunneler er flere tunnelutbedringer kommet inn som bundne prosjekt.

Prioriteringer

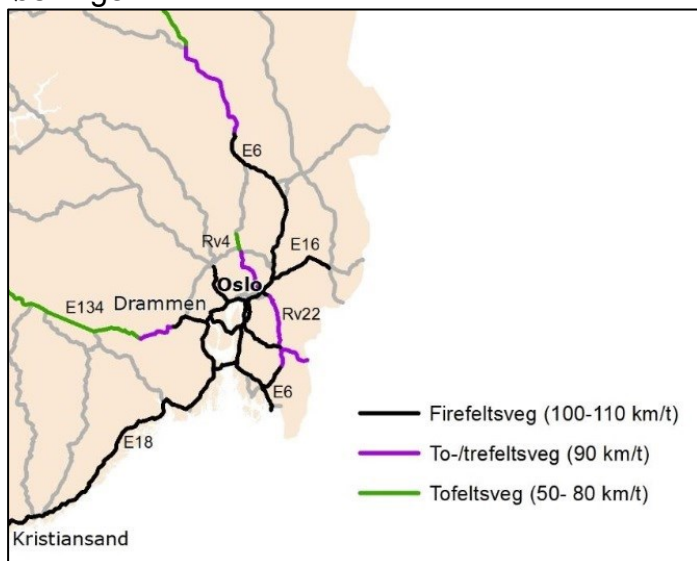
Glommakryssing for Rv22 ligger inne i basisramme med 3 mrd.kr (55 % statlig finansiering), men dette er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Det er budsjettet med 440 mill.kr til plattformforlengelser og stasjonsutbedringer i lav ramme. Dette skal blant annet sørge for at det kan settes doble togsett på Kongsvingerbanen. Innenfor programområdet «stasjoner og knutepunkt» skal Lillestrøm og Sørumsand stasjoner prioriteres.

Planen har en markert sykkelsatsning, med en ramme på 7,8 mrd.kr til sykkeltiltak. Dersom man skal nå målet om 0-vekst i byområder er det beregnet at 40-60 % av trafikkveksten må tas av gående og syklende. Dette betyr at en sterk satsning på sykkel er nødvendig.

Vurderinger i planen

I NTP pekes det på at det er behov for et program for fornyelse og vedlikehold av fylkesvegnettet. Det pekes på at investeringsbehovet på fylkesveg i dag er på 50-85 mrd.kr, og at den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold er 1,5-2 mrd.kr for liten. Fylkesvegnettet er i utgangspunktet ikke statens ansvar, men dette er allikevel pekt på som en stor utfordring. Et program styrt fra sentralt hold kan være en del av løsningen.



(Utsnitt fra riksvegutredningen, SVV 2015)

Rv. 111/ rv. 22 Sarpsborg – Lillestrøm (ny E6)
Som en del av det faglige grunnlaget for motorvegplanen, er det vurdert å opparbeide rv. 111 fra Sarpsborg til rv. 22 og Lillestrøm (ny trasé for E6). Strekningen er vurdert i to alternativ, som motorveg (1), eller som forbedret riksveg (2) med 90 km/t og to- til trefelts veg.

I grunnlaget står følgende om dette prosjektet slik det ligger i motorvegplanen (1):
«... I denne utredningen er det vurdert kostnader og nytte for å utvikle firefeltsveg med 110 km/t mellom Østfold og Akershus utenfor Oslo sentrum i samme korridor som dagens rv. 111/22, fra Sarpsborg til Kringenkrysset i Fet kommune. En har også sett på mulighet for en ny trasé fra Kringenkrysset utenfor Lillestrøm direkte til Bergerkrysset på E6.»

Tiltakene som er foreslått medfører krevende utbygginger, og er kostnadsberegnet til henholdsvis (1) 35,7 mrd.kr eller (2) 9,2 mrd.kr. De samfunnsøkonomiske analysene som er gjort for disse tiltakene gir begge klart negativ lønnsomhet (-0,66 i begge tilfeller), noe som blant annet kan skyldes at bruken av vegen ikke blir voldsomt stor. Ingen av de to alternativene er foreslått prioritert i denne planperioden.

Konsekvenser:

Eksisterende planer:

Forslag til nasjonal transportplan 2018 – 2029 vil avløse gjeldende plan.

Gjeldende vedtak:

Høringsuttalelse fra SNR, 09.05.2016.

Økonomi:

Får indirekte stor betydning for utviklingen i kommunen.

Bemannings:

Ingen for kommunen

Bærekraftig utvikling:

Hvilke tiltak det investeres i vil ha stor betydning for muligheten til å oppnå en bærekraftig utvikling.

Folkehelse:

Hvor mye midler som benyttes til å øke andelen sykkel og gange vil ha betydning for folkehelsen.

Uttalelse fra andre utvalg:

Det skal vurderes om saken før den politiske behandlingen skal oversendes for uttalelse til (skriv ja eller nei):

- Arbeidsmiljøutvalget: nei
- Eldrerådet: nei
- Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne: nei
- Barns og unges kommunestyre: nei
- Andre råd eller utvalg, i så fall hvilket/hvilke: nei

Alternativer:

Som rådmannens innstilling med følgende tillegg:

...

...

Vurdering:

Sørum kommune støtter regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RATP). Denne planen legger opp til en sentralisert og strukturert utvikling i prioriterte byområder, bybånd og tettsteder. Kommunen mener NTP i større grad må møte utfordringene RATP gir. Dersom man skal klare å ta imot veksten som kommer på Nedre Romerike, kan ikke styrking av kollektivtilbudet vente på neste NTP-revisjon.

Rapporten «Østlandsstjerna – Trafikkgrunnlag for infrastrukturtiltak» går langt i å vise at områdene ved Kongsvingerbanen og Hovedbanen har et svært stort passasjergrunnlag. Rapporten viser til og med at disse banene har et langt større passasjerpotensial enn ytre InterCity, og at utviklingspotensialet rundt stasjonene på grenbanene er mye større enn ved InterCity.

Sørum kommune mener at det må legges større vekt på utvikling av Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som ligger i forslag til NTP.

Informasjons- og kommunikasjonstiltak:

Vedtaket vil være offentlig tilgjengelig på kommunens nettsider.

Dato: 20.05.2016

Godkjent av rådmann Siri Gauthun Kielland

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
c/o Lørenskog kommune
Postboks 304
1471 Lørenskog
Org.nr. 986 849 971 mva.

Akershus Fylkeskommune
v/ Theis Juel Theissen
Theis.Juell.Theisen@afk.no

DERES REF:
201302912-28

SAKSBEHANDLER:
Øyvind Daaland Lesjø

DATO:
09.05.2016

Høringsuttalelse til NTP 2018 – 2029

SNRs uttalelse er ytterligere begrunnet i vedlagte saksfremstilling datert 09.05.16.

SNR mener det er viktig at NTP følger opp vedtatt regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RATP).

RATP skal bidra til en flerkjernet utvikling i prioriterte vekstområder, herunder Lillestrøm som regional by, bybåndet Oslo – Lørenskog– Rælingen – Skedsmo, lokale byer og tettsteder på Nedre Romerike og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter som Ahus og Kjeller. Dersom Nedre Romerike skal kunne håndtere veksten som kommer ifølge RATP og SSBs prognoser, samtidig som mest mulig av veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange, så kan ikke viktige prioriteringer vente til neste NTP-revisjon.

Blant annet et følgende kollektivtiltak avgjørende for regionens utvikling:

- Baneutbygging i bybåndet fra Oslo til Ahus, Lillestrøm og Kjeller
- Utbygging av Fv/Rv22 med kollektivfelt (ved behov) inkludert ny Glommakryssing
- Utbygging av Rv159 fra utløpet av Rælingstunnelen i Lillestrøm til påkoblingen på Rv22 med kollektivfelt på begge sider.

Jernbanens betydning og mulighet

Nedre Romerike har fire jernbanelinjer og betydelige arealressurser nær mange av jernbanestasjonene i regionen. En stor del av arealene er lett byggbare innenfor en relativ kort tidshorisont. Både langs Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget dermed svært stort.

SNR mener at det må legges mye mer vekt på utvikling av kapasiteten på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP. Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.

- dobbeltsporstrekninger på Hovedbanen, som vil gi adgang for flere tog i timen fra Lillestrøm
- økte perronglengder og flere kryssningsspor på Kongsvinger- og Gjøvikbanen, for å betjene doble togsett
- økt strømforsyning på Gjøvikbanen
- mulighet for å åpne flytogene for annen trafikk enn flypassasjerer.

Tverrforbindelsen Fv/Rv22 Gjelleråsen – Rakkestad og videre til E6 i sør

SNR støtter forslag om å bygge opp om tverrforbindelsen Fv/Rv22Gjelleråsen – Rakkestad og videre til E6 i sør (Sarpsborg). Fv/Rv 22 er viktig for utvikling av Nedre Romerike. SNR forutsetter at veistandard og eventuelle behov for justeringer av traséen er forhold som vil bli grundig utredet senere. SNR vil i den forbindelse vise til vedtatt hovedmål i RATP om bevaring av overordnet grønnstruktur.

Misvisende gjengivelse av prioriterte vekstområder fra regional ATP

I grunnlagsdokumentene for NTP fremgår det at plansamarbeidets forslag til prioriterte vekstområder er lagt til grunn. Ifølge NTP er det pekt ut 9 strategisk viktige vekstområder i Oslo, mens i Akershus er det foreslått at veksten konsentreres rundt 6. I Akershus telles kun de regionale byene, mens Kjeller og Ahus, som er regionalt viktige næringsområder på Nedre Romerike, ikke er tatt med.

Byutvikling, næringsutvikling og infrastruktur er faktorer som har sterk gjensidig påvirkning på hverandre. SNR håper ikke utelatelsen av Kjeller og Ahus som strategisk viktige vekstområder har medført en nedprioritering av Nedre Romerike i NTP. SNR mener det må legges større vekt på RATPs "spesielle områder for by- og næringsutvikling" og de prioriterte tettstedene på Nedre Romerike.

Ragnhild Bergheim
Lørenskog kommune

Ole Jacob Flæten
Skedsmo kommune

Hilde Thorkildsen
Nittedal kommune

John Harry Skoglund
Fet kommune

Øivind Sand
Rælingen kommune

Roger Evjen
Aurskog-Høland kommune

Mariann Grimstad Hansen
Sørums kommun

SAKSFREMSTILLING

Styremøte i Samarbeidsrådet for Nedre Romerike

Saksnummer: --/2016

Dato: 09.05.16

Saksbehandler: Øyvind Daaland Lesjø

Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

Forslag til vedtak

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike avgir uttalelse i samsvar med saksfremstillingens «forslag til uttalelse».

.....

Forslag til uttalelse:

SNRs uttalelse er ytterligere begrunnet i vedlagte saksfremstilling datert 09.05.16.

SNR mener det er viktig at NTP følger opp vedtatt regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RATP).

RATP skal bidra til en flerkjernet utvikling i prioriterte vekstområder, herunder Lillestrøm som regional by, bybåndet Oslo – Lørenskog– Rælingen – Skedsmo, lokale byer og tettsteder på Nedre Romerike og regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter som Ahus og Kjeller. Dersom Nedre Romerike skal kunne håndtere veksten som kommer ifølge RATP og SSBs prognoser, samtidig som mest mulig av veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange, så kan ikke viktige prioriteringer vente til neste NTP-revisjon.

Blant annet et følgende kollektivtiltak avgjørende for regionens utvikling:

- Baneutbygging i bybåndet fra Oslo til Ahus, Lillestrøm og Kjeller
- Utbygging av Fv/Rv22 med kollektivfelt (ved behov) inkludert ny Glommakryssing
- Utbygging av Rv159 fra utløpet av Rælingstunnelen i Lillestrøm til påkoblingen på Rv22 med kollektivfelt på begge sider.

Andre tiltak som i tillegg blir viktige for å realisere RATP (ikke behandlet i kommunene):

- *Kollektivløsning i Lillestrøm (fremkommelighet for buss)*

- *Kollektivfelt på Fv120 i Rælingen*
- *Omlagging av Rv4 i bue rundt Rotnes (prioritert tettsted), og nytt løp i Hagatunnelen*

Jernbanens betydning og mulighet

Nedre Romerike har fire jernbanelinjer og betydelige arealressurser nær mange av jernbanestasjonene i regionen. En stor del av arealene er lett byggbare innenfor en relativ kort tidshorisont. Både langs Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen er utbyggingspotensialet betydelig og passasjergrunnlaget dermed svært stort.

SNR mener at det må legges mye mer vekt på utvikling av kapasiteten på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som nå ligger i forslag til NTP. Mindre utbedringstiltak som vil ha stor effekt for kapasiteten på Nedre Romerike på kort sikt, omfatter bl.a.

- dobbeltsporstreknings på Hovedbanen, som vil gi adgang for flere tog i timen fra Lillestrøm
- økte perronglengder og flere kryssningsspor på Kongsvinger- og Gjøvikbanen, for å betjene doble togsett
- økt strømforsyning på Gjøvikbanen
- mulighet for å åpne flytogene for annen trafikk enn flypassasjerer.

Tiltak som i tillegg blir viktige for å realisere RATP (ikke behandlet i kommunene), er:

- *Kryssingsspor på Gjøvikbanen ved Nittedal stasjon*
- *Ny Frogner stasjon*
- *Nittedalsbane (Alnabru – Hakadal) med forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen (viktig for gods til Bergen og Trondheim)*

Tverrforbindelsen Fv/Rv22 Gjelleråsen – Rakkestad og videre til E6 i sør

SNR støtter forslag om å bygge opp om tverrforbindelsen Fv/Rv22Gjelleråsen – Rakkestad og videre til E6 i sør (Sarpsborg). Fv/Rv 22 er viktig for utvikling av Nedre Romerike. SNR forutsetter at veistandard og eventuelle behov for justeringer av traséen er forhold som vil bli grundig utredet senere. SNR vil i den forbindelse vise til vedtatt hovedmål i RATP om bevaring av overordnet grønnstruktur.

Misvisende gjengivelse av knutepunkt fra regional ATP

I grunnlagsdokumentene for NTP fremgår det at plansamarbeidets forslag til prioriterte vekstområder er lagt til grunn. Ifølge NTP er det pekt ut 9 strategisk viktige vekstområder i Oslo, mens i Akershus er det foreslått at veksten konsentreres rundt 6. I Akershus telles kun de regionale byene, mens Kjeller og Åhus, som er regionalt viktige næringsområder på Nedre Romerike, ikke er tatt med.

Byutvikling, næringsutvikling og infrastruktur er faktorer som har sterk gjensidig påvirkning på hverandre. SNR håper ikke utelatelsen av Kjeller og Åhus som strategisk viktige vekstområder har medført en forfordeling av Nedre Romerike i NTP. SNR mener det må legges større vekt på RATPs "spesielle områder for by- og næringsutvikling" og de prioriterte tettstedene på Nedre Romerike.

Vedlegg:

Ingen

Bakgrunn:

Transportetatene overleverte 29.02.16 forslag til nasjonal transportplan 2018 – 2029 til Samferdselsdepartementet. Samtidig ble planforslaget sendt på høring til fylkeskommunene og de største bykommunene, med høringsfrist 01.07.16. Fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel vedtok 02.03.16 at saken sendes videre til kommunene for deres uttalelse. For at fylkeskommunen skal kunne koordinere uttalelsene som kommer inn, har de gitt kommunene frist til 29.04.16.

Det anses som viktig at SNR kommer med en uttalelse som vil gi Nedre Romerike et viktig innspill i planprosessen. Selv om kommunene og SNR kan sende sine uttalelser direkte til transportetatene med frist 01.07.16, vurderes det som riktig å rette uttalelsen til fylkeskommunen som er en viktig høringsetat i prosessen.

Stortingsmeldingen skal etter planen legges fram tidlig i 2017.

Om NTP 2018–2029:

Planen er en tolvårs plan som danner grunnlag for transportetatenes arbeid, det vil si Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Når det gjelder budsjetttrammer og prioriteringer er imidlertid Avinor holdt utenfor.

NTP tar utgangspunkt i utfordringer og utviklingstrekk, som globalisering og internasjonalisering, befolkningsøkning, økonomisk vekst, klimaending og teknologi.

Mål og strategier

Norge har en klimastrategi som sier at klimagassutslipp fra transport skal halveres innen 2030. I dag utgjør utslippene fra transport ca 16,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, noe som utgjør 1/3 av det totale utslippet. Personbiler bidrar med ca 5,5 mill. tonn i året.

For å nå denne målsetning sier NTP at det må satses på:

Null- og lavutslippsteknologi

- Alle nye biler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2025.
- Nye varebiler, 75% av busser og 50% av lastebiler er nullutslippskjøretøy innen 2030.
- Tilnærmet nullutslipp fra varedistribusjon i bysentra innen 2030.
- Det skal satses på lade- og drivstoffstruktur slik at denne også kan betjene langtransport i hovedkorridorene.

Bærekraftig biodrivstoff

- Erstatte 1,7 mrd. liter fossilt med biodrivstoff innen 2030.

0-vekst for privatbiltrafikken i byområdene

- Byområdene får vekst, noe som betyr at kollektivtrafikk, gange og sykkel må vokse.
- Vil kreve forsterket bysatsing.
- Må ha restriktive tiltak, som bomring, rushtidsavgift og miljødifferensiering

Overføring av godstrafikk fra veg til sjø og bane

- Godstransport på sjø og bane vil gi mer last per transportmiddel.

Utslippskutt fra bygging, drift og vedlikehold

- Viktig å satse på vedlikehold og drift fremfor investering.
- Klimaendring gir nye utfordringer.

Nullvisjonen for trafikksikkerhet gjelder fremdeles, og her er utfordringen størst når det gjelder vegtrafikk. Målsettingen i NTP er at antallet drepte og hardt skadde skal ned til 350 i året innen 2030.

Budsjettrammer

Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
574	664	716	860	932
Prioriterte områder og føringer				
Nye Veier AS Drift, vedlikehold Etterslep				
Bundne prosjekter Bymiljøavtaler, belønningsordning				
Til nye investeringer (milliarder kroner)				
0		13	69	129

Nasjonal transportplan gir en rammer på mellom 574 og 932 mrd.kr, og en årlig basisramme på 60 mrd.kr. Lav eller høy ramme vil gi henholdsvis +/- 20/30 %. Fra tidligere NTP(2014) og andre vedtatte planer følger det som gitt at mange tiltak skal gjennomføres i planperioden (bundne prosjekt). I tillegg går det midler til drift og vedlikehold, og driften av Nye Veier AS. Dette fører til at rammen for nye investeringer er mye lavere, med 13 mrd.kr i basisrammen. Bompengefinansiering kommer på toppen av dette.

Bundne midler

Blant de bundne prosjektene fra NTP2014 ligger utbygging av indre InterCity. Som oppfølging av disse prosjektene ligger planer om realisering av Jernbaneverkets R2027 hvor en effektivisering av jernbanenettet skal gi bedret frekvens på tilbudet i indre InterCity og på lokalbanene i Akershus.

Som følge av nye tekniske krav til tunneler er flere tunnelutbedringer kommet inn som bundne prosjekt.

Prioriteringer

Glommakryssing for Rv22 ligger inne i basisramme med 3 mrd.kr (55% statlig finansiering), men dette er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Det er budsjettert med 440 mill.kr til plattformforlengelser og stasjonsutbedringer i lav ramme. Dette skal blant annet sørge for at det kan settes doble togsett på Kongsvingerbanen. Innenfor programområdet «stasjoner og knutepunkt» skal Lillestrøm og Sørumsand stasjoner prioriteres.

Planen har en markert sykkelsatsning, med en ramme på 7,8 mrd.kr til sykkeltiltak (middels og høy ramme). Blant prosjektene er sykkelekspressveg mellom Lillestrøm og Bryn og sykkelekspressveg langs Rv163 Østre Aker vei fra Akershus grense og inn til Økern. Dersom man skal nå målet om 0-vekst i byområder er det beregnet at 40–60% av trafikkveksten må tas av gående og syklende. Dette betyr at en sterk satsning på sykkel er nødvendig.

Satsningen på byområder er også markert, med 66,5 mrd.kr til byområdene ved middels og høy ramme. Dette er en økning på 60% fra NTP 2014. Statens vegvesen mener dessuten at det bør vurderes å utvide antallet byområder som kan gå inn i bymiljøavtaler (dette gjelder bare de 9 største byområdene i dag).

Vurderinger i planen

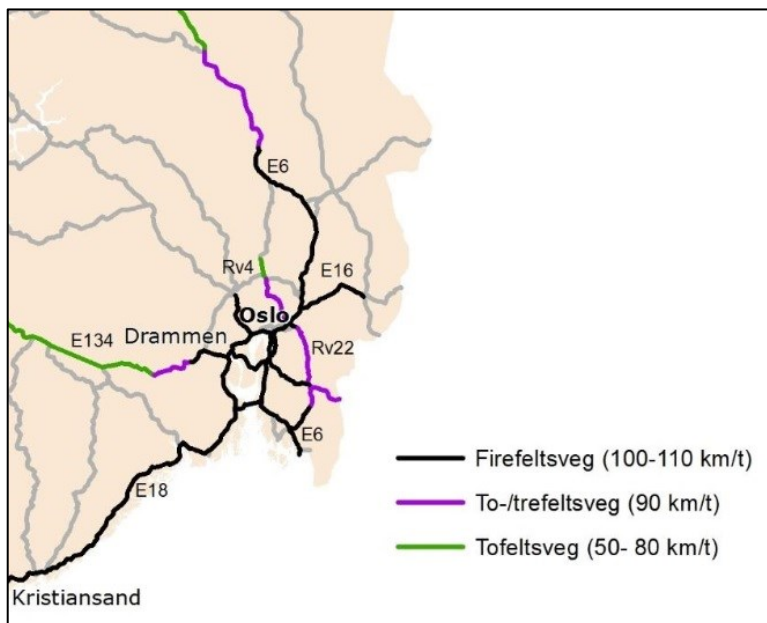
Som en del av sykkelsatsningen er momsfratak for kjøp av elsykler nevnt som aktuelt tiltak. Momsfratak for elbil har vært et av flere tiltak som gir suksess stor økning i salg. Generelt er det imidlertid vanskelig å beregne effekt av sykkeltiltak, dette gjelder også investeringer i gang- og sykkelanlegg.

For bysatsningen, som for gang- og sykkeltiltak er det vanskelig å forutse hvilken effekt tiltakene som helhet kan ha. Dette har blant annet med at tiltaksbruken og virkningsbildet er så komplisert, og at man mangler gode beregningsmetoder for gang- og sykkeltrafikk. Beregningsmodellene er heller ikke egnet til å forutse hva som skjer dersom man planlegger for å endre trendene for reisemønster eller reisemiddelvalg. Statens vegvesen mener derfor at det må utarbeides helhetlige byutredninger, for å se på effektene av byutviklingen, og hvordan denne forholder seg til 0- vekstmålet.

I NTP pekes det på at det er behov for et program for fornyelse og vedlikehold av fylkesvegnettet. Det pekes på at investeringsbehovet på fylkesveg i dag er på 50–85 mrd.kr, og at den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold er 1,5–2 mrd.kr for liten. Fylkesvegnettet er i utgangspunktet ikke statens ansvar, men dette er allikevel pekt på som et stor utfordring. Et program styrt fra sentralt hold kan være en del av løsningen.

Rv111 / Rv22 Sarpsborg – Lillestrøm (ny E6)

Som en del av det faglige grunnlaget for motorvegplanen, er det vurdert å opparbeide Rv111 fra Sarpsborg til Rv22 og Lillestrøm (ny trasé for E6). Strekningen er vurdert i to alternativ, som motorveg (1), eller som forbedret riksveg (2) med 90 km/t og to- til trefelts veg.



(Utsnitt fra riksvegutredningen,

SVV 2015)

I grunnlaget står følgende om dette prosjektet slik det ligger i motorvegplanen (1):

«... I denne utredningen er det vurdert kostnader og nytte for å utvikle firefeltsveg med 110 km/t mellom Østfold og Akershus utenfor Oslo sentrum i samme korridor som dagens rv. 111/22, fra Sarpsborg til Kringenkrysset i Fet kommune. En har også sett på mulighet for en ny trasé fra Kringenkrysset utenfor Lillestrøm direkte til Bergerkrysset på E6.»

Tiltakene som er foreslått medfører krevende utbygginger, og er kostnadsberegnet til henholdsvis (1) 35,7 mrd.kr eller (2) 9,2 mrd.kr. De samfunnsøkonomiske analysene som er gjort for disse tiltakene gir begge klart negativ lønnsomhet (–0,66 i begge tilfeller), noe som blant annet kan skyldes at bruken av vegen ikke blir voldsomt stor. Ingen av de to alternativene er foreslått prioritert i denne planperioden.

Vurdering

SNR støtter regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (RATP)

Denne planen legger opp til en sentralisert og strukturert utvikling i prioriterte byområder, bybånd og tettsteder. SNR mener NTP i større grad må møte utfordringene RATP gir, og at dersom man skal klare å ta imot veksten som kommer på Nedre Romerike ifølge RATP, kan man ikke vente på neste NTP-revisjon med å få prioriteringer. Blant annet et følgende avgjørende kollektivtiltak for regionens utvikling:

- Baneutbygging i bybåndet fra Oslo til Ahus, Lillestrøm og Kjeller
- Utbygging av Rv22 med kollektivfelt inkludert ny Glommakryssing
- Utbygging av Rv159 fra utløpet av Rælingstunnelen i Lillestrøm til påkoblingen på Rv22 med kollektivfelt på begge sider.

Tiltak på jernbane

Rapporten «Østlandsstjerna – Trafikkgrunnlag for infrastrukturtiltak» er utarbeidet av Civitas på oppdrag fra kommunene i SNR og andre kommuner som berøres av Grenbanene. Denne rapporten går langt i å vise at områdene som berøres av grenbanene, herunder Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Hovedbanen, har et svært stort passasjergrunnlag. Rapporten viser til og med at grenbanene har et langt større passasjerpotensial enn InterCity, og at utviklingspotensialet rundt stasjonene på grenbanene er mye større enn ved InterCity.

SNR mener at det må legges mye mer vekt på utvikling av Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Hovedbanen enn det som ligger i forslag til NTP. SNR mener også at det er feil å prioritere utbygging av «indre InterCity» før disse regionale jernbanestrekningene.

Eventuell ny trasé for E6 mellom Østfold og Romerike

SNR støtter forslag om å bygge opp om tverrforbindelsen Fv/Rv22Gjelleråsen – Rakkestad og videre til E6 i sør (Sarpsborg).

Når ny E6-trasé må imidlertid dette vurderes ses i en større sammenheng. Traséen må legges om på store deler, og det er ikke åpenbart hvor endepunktene burde være. En riktig betegnelse på prosjektet ville eventuelt være «ny E6 Østfold – Romerike». Det fremgår ikke om det er vurdert hvilke følger en slik trasé vil ha for arealutviklingen øst for Oslo, og om denne vil være i tråd med RATP.

Kommende plan- og utredningsarbeid

Under de korridorvise vurderingene av tiltak og prioriteringer er det vist hvilke konseptvalgutredninger og kvalitetssikringer som er utarbeidet, eller som er under utarbeidelse. Disse oversiktene synes å være mangelfulle, da følgende KVV-arbeid tilsynelatende er utelatt:

- KVV for kollektivtransport fra øvre del av Groruddalen mot Lørenskog, med perspektiver mot Skedsmo (fullført, men ikke vedtatt)
- KVV for kollektivtransport på Nedre Romerike (fullføres ila 2017)
- KVV for Rv22 (bebudet av Statens vegvesen)

Misvisende gjengivelse av knutepunkt fra regional ATP

I grunnlagsdokumentene for NTP fremgår det at plansamarbeidets forslag til prioriterte vekstområder er lagt til grunn. Ifølge NTP er det pekt ut 9 strategisk viktige vekstområder i Oslo, mens i Akershus er det foreslått at veksten konsentreres rundt 6 tettsteder. For knutepunkter hvor planer og kostnader ikke er konkretisert er behovet fordelt mellom periodene 2018–2029 og fra 2030–2050.

I Oslo telles altså områder som Breivoll, Gaustad, Fornebu, Skøyen og andre regionalt viktige næringsområder på lik linje med Oslo (sentrum) som strategisk vekstområde. I Akershus derimot, telles kun de regionale byene Asker, Sandvika, Ski, Ås, Ullensaker og Lillestrøm. Kjeller og Åhus er som regionalt viktige næringsområder på Nedre Romerike, ikke er tatt med.

Dette gir et unyansert bilde av vekstmuligheter i Osloområdet, hvor Oslo gis større vekt på bekostning av delregionale utviklingsstrategier. De spesielle innsatsområdene for by- og næringsutvikling som plansamarbeidet innførte, er ikke nevnt i grunnlagsdokumentet. SNR mener det må legges større vekt på RATPs "spesielle områder for by- og næringsutvikling" og de prioriterte tettstedene på Nedre Romerike.