

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
- 4 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-38	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8018 Dep, 0032 Oslo

Deres ref.

Vår ref.
2008 -117

Saksansv.: Kari Garmann
e-post: kari.garmann@osloregionen.no

Dato: 03.04.08
Arkivkode: 014

Uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Vedlagt følger uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen til NTP 2010-2019, vedtatt på møte den 26. februar 2008.

Samtidig opplyses at styret 18. januar i år vedtok "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Strategiene er utarbeidet gjennom bred regional deltagelse og medvirkning fra Osloregionens medlemsorganisasjoner - 57 kommuner og to fylkeskommuner i hovedstadsområdet. Dokumentet vil bli oversendt departementet og transportetatene straks den er ferdig trykket.

Vennlig hilsen



Kari Garmann
direktør

Vedlegg:

Uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen vedtatt 26.02.2008

Kopi:
Sekretariat for Nasjonal Transportplan
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo

Sendes også pr. e-post

Uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen, vedtatt 26.2.2008

Uttalelse til transportetatens forslag til NTP 2010-2019:

Osloregionen er en strategisk samarbeidsalliansen som omfatter Oslo kommune, alle kommunene Akershus og Østfold, de nærmeste kommunene til Oslo i Oppland, Buskerud og Vestfold samt Akershus og Østfold fylkeskommuner.

1) Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen

I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 sies det at satsingen må fortsette på samordnet areal- og transportplanlegging, bedre kollektivtransport, tiltak for gående og syklende, kjøring, parkeringspolitikk, mobilitetsplanlegging, samt tiltak for å overføre gods fra veg til sjø og bane.

Osloregionen har i fellesskap utviklet en samordnet areal- og transportstrategi. Den tar utgangspunkt i at den økte internasjonale konkurransen krever stadig større og mer effektive regionale arbeidsmarkeder for å kunne hevde seg, samtidig som økt fokus på miljø og global oppvarming krever mer miljøvennlige løsninger når det gjelder arealbruk og transport. De overordnede mål for Osloregionens areal- og transportstrategi er:

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte de flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Osloregionen er enig om å legge til rette for en flerkjernet (polysentrisk) utvikling av regionen basert på prinsippet om et arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til byer og knutepunkter kombinert med fokuset på miljøvennlige transportløsninger innenfor rammen av en bærekraftig utvikling.

Klimautfordringene understreker behovet for at mer av transporten må foregå på bane. Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Dette fordrer at staten bevilger midler til nødvendig infrastruktur, og at man utvikler knutepunkter og stasjoner for å legge til rette for økt bruk av kollektive transportmidler i regionen.

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 løser verken de transportmessige utfordringer eller senter- og knutepunktsutviklingen i Osloregionens strategier for areal og transport.

2) Planrammene i forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019

Osloregionen støtter fullt ut at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Men det er uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden.

De foreslåtte investeringsrammene i planforslaget vil imidlertid medføre store negative konsekvenser for Osloregionens innbyggere, og samtidig føre til store nasjonale negative konsekvenser når det gjelder miljø, samfunnsøkonomi og næringsliv.

Det er helt uakseptabelt at viktige jernbane- og vegstrekninger er utelatt i planen, og at den statlige rammen til øvrige riksveger er kraftig redusert i regionen og betydelig mer enn i landet for øvrig. Rammen til øvrige riksveger i transportetatens forslag til NTP 2010-2019 er mer enn halvert for Oslo og flere fylker i regionen.

Dersom de forslåtte rammene til øvrige riksveger skal danne grunnlaget for det fremtidige regionale vegnettet i regionen vil dette umuliggjøre en samfunnsøkonomisk ønsket utvikling.

Planrammene til jernbaneprosjekter, stamvegnettet og øvrige riksveger må økes betydelig for å imøtekomme Osloregionens utfordringer til et effektivt, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem med lavest mulig behov for biltransport. Det er behov for en betydelig økt statlig innsats til finansiering av utbyggingen av transportsystemet i Osloregionen i første del av planperioden. Dette gjelder så vel nødvendig modernisering av jernbanen som tiltak for å bedre kollektivtrafikkens konkurranseevne og overføring av godstransport fra veg til sjø og bane.

3) Jernbaneutbyggingen - nytt dobbeltspor Oslo-Ski

Jernbaneutbyggingen må forseres betydelig i forhold til forslaget til NTP 2010-2019.

Oslo er navet i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landet. Vi forutsetter at det gis høyeste prioritet til vedlikeholds- og oppgraderingstiltak som sikrer regularitet i jernbanens net; Oslotunnelen og tilgrensende strekninger. Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at disse strekningene fungerer.

For Osloregionen er det særlig kritisk at nytt dobbeltspor Oslo – Ski ikke er prioritert i NTP-forslaget. Dobbeltsporet er et høyst nødvendig prosjekt for at hele Osloregionen skal kunne utvikle seg i tråd med regionsamarbeidets mål. Prosjektet er av nasjonal og regional betydning, og er et sentralt virkemiddel for:

- å bedre trafikkavvikling for hele transportnettet i Oslos sørkorridor,
- mer effektiv og pålitelig jernbaneforbindelse til Østfoldbyene, og
- er et første ledd i en langsiktig utvikling av raskere jernbaneforbindelse (høyhastighetstog) mot Sverige og kontinentet.

Osloregionen forventer at Regjeringen legger inn finansiering av dobbeltspor på denne strekningen når de fremmer saken for Stortinget.

4) Prosjektfinansiering

Utbyggingen av infrastrukturen til jernbanen må skje mer kontinuerlig og raskt enn det som har vært situasjonen opptil nå i Norge. Regjeringen/Samferdselsdepartementet må derfor ha et sterkere fokus på en mer rasjonell prosjektgjennomføring, da dette i tillegg til en tidligere ferdigstillelse av prosjektet også er svært gunstig både kostnadmessig, samfunnsøkonomisk og bidrar til mer forutsigbarhet for utbyggingen.

Det anbefales prosjektfinansiering for utbygging av de større viktige veg- og jernbaneprosjektene i Osloregionen, herunder for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Økte statlige rammer til jernbaneinvesteringer eller ekstraordinær statlig finansiering er en forutsetning for dette.

5) Oslopakke 3

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus med en økonomisk ramme på 53, 4 milliarder kroner for perioden 2008-2027, hvor av 12, 4 milliarder forutsettes bevilget over statsbudsjettet. De forutsatte statlige bevilgningene er en ren fremskrivning av dagens bevilgningsnivå og innebærer ingen reell opptrapping. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i perioden. I Oslopakke 3 er det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i perioden 2010 -2019. I forslag til NTP er det lagt til grunn kun 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging, samt at den økonomiske planrammen for jernbane ikke gir rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

Osloregionen støtter Oslopakke 3 og forventer at staten følger opp sin andel av Oslopakke 3 som forutsatt, i tillegg til utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

6) Viktige stamveg- og riksvegprosjekter i Osloregionen

Det gjenstår også å finansiere flere viktige stamvegs- og riksvegprosjekter i regionen. For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og E18 øst. I tillegg må forbindelsene utenom Oslo prioriteres, særlig Rv35 Hønefoss-Jessheim, Rv23 Drammen-Frogn og Rv111/22 Sarpsborg-Mysen-Lillestrøm, samt at riksvegene på begge sider av Moss-Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.

De prosjektene som er lagt inn i forslag til NTP 2010 – 2019 på disse vegstrekningene imøtekommer på ingen måte behovet, og vil for de fleste av dem ikke føre til noen bedring verken for framkommelighet eller trafikksikkerhet.

7) Økt havnesamarbeid

De fem – seks største havnene i Norge ligger i Osloregionen. En mer miljøvennlig godstransport fordrer økt samarbeid om fordeling av gods mellom havnene og gode forbindelser mellom sjø, havn, veg og bane i regionen.