



Fylkesmannen i Vestfold

Samferdselsdepartementet
postboks 8010 dep
0030 OSLO

| | |
|--------------------------|------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | |
| AVD./BEK.: PLS | S.BEH.: |
| 02 APR. 2008 | |
| S.NR.: 08/173 - 111 | |
| ARKIV: 412.3 | AVSKREVET: |

Vår saksbehandler / telefon:
Gunnar Kleven
33 37 11 85

Deres ref:

Vår referanse:
2008/3063
Arkivnr: 421.6

Vår dato:
24.04.2008

Forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019; uttalelse fra Fylkesmannen i Vestfold

Vi viser til brev datert 17.01.08 fra Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 (NTP 2010-2019).

Sekretariatet for NTP 2010-2019 sendte her ut til høring forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 signert de statlige transportetatene og Avinor. Primært anmoder sekretariatet fylkeskommunene og de fire største byene om å avgi høringsuttalelser, men opplyser at også andre kan avgi uttalelse innen samme frist. Høringsuttalelser bes sendt til Samferdselsdepartementet innen 30.04. i år.

Fylkesmannen i Vestfold vil i brevet meddele noen synspunkter på planforslaget. De viktigste er tatt inn i sammendraget nedenfor.

1. Sammendrag av Fylkesmannens synspunkter

Fylkesmannen bifaller i hovedsak målene for NTP 2010-2019. Når det gjelder miljømålene må Regjeringen etter vår vurdering fastsette mer entydige, ambisiøse mål som følger opp "Avtale om klimameldingen" inngått i Stortinget 17.01. i år.

Hva gjelder hovedgrepene i planen tar Fylkesmannen til etterretning at transportetatene og Avinor vil prioritere økt ressursbruk til vedlikehold sammenholdt med tidligere planer. For stamnettet vil etatene etablere et robust transportnett, som bl.a. innebærer stamveitilknytning og jernbanetilknytning til utvalgte havner og transportterminaler.

Vestfold omfattes av transportkorridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger. Fylkesmannen er opptatt av at firefelts E18 gjennom fylket ferdigstilles fortløpende innenfor planperioden, og det er forventninger her om fullføring midtveis i perioden. Dette vil bidra sterkt til økt framkommelighet og reduserte trafikkulykker.

Videre vil Fylkesmannen sterkt anmode om en forsert utbygging av Vestfoldbanen, slik at også parsellene Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Eidanger blir ferdigstilt i planperioden. Når det gjelder finansiering av jernbaneutbyggingen, vil Fylkesmannen anbefale at det bevilges midler til hele prosjekter. Dette vil gjøre Jernbaneverket i stand til å planlegge en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av prosjektene.

Sandefjord lufthavn Torp er en viktig regional lufthavn som ikke inngår i Avinors lufthavner. Fylkesmannen understreker at denne lufthavnen må inngå i lufthavnstrukturen i den videre behandlingen av Nasjonal Transportplan.

For øvrig bifaller vi at det er ønskelig med en politisk avklaring av luftfartens langsiktige rolle. Hensynet til klimamålet vil spille inn i denne vurderingen.

Jernbaneverket anser at foreløpige vurderinger viser interessante muligheter for å utvikle høyhastighetsbaner i Norge og anbefaler en strategisk avklaring i forbindelse med behandlingen av NTP. Fylkesmannen i Vestfold støtter denne vurderingen.

Når det gjelder byområdene er Vestfoldbyene for små til å falle innenfor dagens premieringsordning for kollektivtrafikk. Fylkesmannen ber om at konseptet med forpliktende areal- og transportplaner kan utløse statlig støtte til kollektivutbygging også for mellomstore byområder. Vi viser her til arbeidet med "Bystrategi Region Sør" som er referert i plandokumentet. Målet her er å legge til rette for en attraktiv og bærekraftig utvikling for fire mellomstore byregioner innenfor Region Sør.

Når det gjelder forventet måloppnåelse, er det etter Fylkesmannens vurdering urovekkende at forslaget til NTP 2010-2019 ikke fører til reduserte utslipp av klimagasser i perioden. Det er tvert i mot beregnet en mindre økning i utslippene. Etter vår vurdering bør Stortingsmeldingen om nasjonal transportplan på en helhetlig måte følge opp "klimaforliket" i Stortinget i januar i år.

2. Status og utviklingstrekk

Plandokumentet gir etter vår vurdering god oversikt over drivkreftene og utviklingstrekkene innenfor innenlands gods- og persontransport, herunder den klare sammenhengen mellom brutto nasjonalprodukt, privat konsum og transportarbeid. Vi har merket oss at prognosen for planperioden tyder på fortsatt stor vekst, især i godstransport. Ifølge prognosene vil godstransporten innenlands være 2 ¼ ganger større i 2020 enn i 1990 og persontransporten 1,5 ganger større.

Når det gjelder fordeling av innenlands godstransport mellom skip, vei og jernbane forstår vi det slik at jernbanen i dag står for omkring 7 % av godstransporten mens skip og veitrafikk dominerer med andeler på omkring 46 – 47 % hver.

Av den samlede persontransporten i Norge på omkring 56 mrd. personkm i 2006, tolker vi den grafiske framstillingen slik at veitrafikken står for hele 88 %, flytrafikk for 6 %, jernbane for 4 % og skip for 2 %. Plandokumentet viser videre at flytrafikken ligger an til å øke sterkest framover mot år 2040, med nærmere 40 % sammenholdt med 2005-nivået. Bilbasert persontransport forventes å øke med nærmere 40 % i samme tidsrom.

Den betydelige gods- og persontransport på vei medfører betydelige utslipp av klimagassen CO₂. Opplysninger i *St.meld. nr. 34 (2006-07) Norsk klimapolitikk* viser at landtransport og luftfart utgjør en av de tre store utlippskildene i Norge. Industri og petroleumsvirksomhet har andeler i samme størrelsesorden. Ifølge NTP 2010-2019 står transportsektoren i 2005 for årlige utslipp av 15,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

Trafikkulykker på veinettet medfører store menneskelige og materielle tap. De senere årene har omkring 250 menneskeliv gått tapt i trafikken årlig, mens ca. 1000 personer har blitt hardt skadet.

Vi har merket oss at også dette aspektet er viet betydelig oppmerksomhet i forslaget til nasjonal transportplan. Vi støtter denne prioriteringen.

3. Transportplanens mål

3.1 Hovedmål

Transportetatene og Avinor har lagt følgende hovedmål til grunn for planarbeidet:

- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret
- bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarige skadde i transportsektoren
- bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- transportsystemet skal være universelt utformet.

I tillegg skal etatene presentere strategier for å få mer godstransport på sjø og bane i stedet for på veg, og mer kollektivtrafikk og mer gange og sykling i byene.

Fylkesmannen bifaller i hovedsak målsetningen for NTP 2010-2019. Vi kommenterer nærmere mål for klimagassutslipp i neste avsnitt.

3.2 Klima

I planforslaget viser transportetatene og Avinor til at de ikke selv har formell myndighet og dermed begrensede virkemidler overfor andre aktører.

Fylkesmannen vil imidlertid vise til de høye ambisjonene om utslippsreduksjoner som klimaforliket i Stortinget innebærer, kfr. *Avtale om klimameldingen* inngått 17.01.08. I avtalens pkt. 6.1 viser partiene til at klimamålet for transportsektoren er et viktig grunnlag for NTP. Stortingsmeldingen om NTP vil som kjent bli behandlet i vårsesjonen 2009.

På denne bakgrunnen er det etter Fylkesmannens syn nødvendig for Regjeringen å fastsette et mer entydig og høyt mål om utslippsreduksjoner i stortingsmeldingen om NTP 2010-2019. Som transportetatene peker på må det settes inn effektive virkemidler også på områder som ligger utenfor deres ansvar.

4. Hovedgrep i planen

4.1 Vedlikehold

Planforslaget viser til et stort vedlikeholdsbehov som er akkumulert over flere år. På det statlige veinettet er det beregnet et forfall som tilsvarer over 15 mrd kroner mens jernbanenettets er på 5,4 mrd og maritim infrastruktur har et beregnet etterslep på 1 mrd. kroner. Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen anbefaler derfor økt ressursbruk til vedlikehold, med sikte på bedre forutsigbarhet og punktlighet for brukerne. Av et samlet budsjett i planperioden til jernbane er 40 % avsatt til vedlikehold i planforslaget.

Fylkesmannen tar denne prioriteringen til etterretning.

4.2 Utvikling av stamnettet

Etablering av et robust nasjonalt transportnett er et krav transportetatene selv stiller for å oppfylle planens mål. Dette innebærer bl.a. stamveitilknytning og jernbanetilknytning til utvalgte havner og transportterminaler.

På jernbanesiden prioriteres kryssningsspor på hovedlinjene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Dette vil doble kapasiteten for godstransporten. På personbefordringen er aksene Skien – Lillehammer prioritert. Imidlertid blir dobbeltsporsatsingen i Oslo-området forsinket.

Fylkesmannen bifaller satsingen på intermodule havner og tilrettelegging for økt godstransport på jernbane. Vi er imidlertid bekymret over framdriften i bygging av dobbeltspor bl.a. i Vestfold med henvisning til regionaliseringen og trafikkveksten. Vi kommer nærmere tilbake til dette i avsnittet om Vestfold i pkt. 6 nedenfor.

På vegnettet vil innsatsen etter planen først og fremst bli rettet mot mindre utbedringer, sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming, sykkeltrafikk og hvileplasser for tungtrafikken. Midler til store investeringsprosjekter foreslås først og fremst brukt til å fullføre prosjekter fra inneværende planperiode 2006 – 2009.

Fylkesmannen tar denne prioriteringen til etterretning. Vi legger stor vekt på at firefelts E18 gjennom hele Vestfold fullføres innenfor planperioden. Gjennom bruk av bompengefinansiering er det her klare forventninger om ferdigstillelse midtveis i planperioden, dvs. 2015.

Innenfor luftfarten blir terminalutvidelser og sikkerhetstiltak prioritert i perioden. Når det gjelder Gardermoen anbefaler transportetatene og Avinor å sikre areal til en tredje rullebane, som det ifølge prognosene vil bli behov for i perioden 2020 – 2030. I plandokumentet ber etatene og Avinor om en politiske avklaring om hva som er ønskelig som en langsiktig utvikling for luftfarten.

Fylkesmannen i Vestfold anser at dette er en viktig politisk avklaring som bør skje gjennom behandlingen av NTP som Stortingsmelding. Hensynet til klimamålene vil spille inn i denne vurderingen. Utredning av høyhastighetsbaner i Norge er en del av dette spørsmålet, og vi bifaller en videre utredning av dette tidlig i planperioden. Vi har merket oss at intercity-strekninger med dobbeltspor på Østlandet inngår i en eventuell framtidig høyhastighetsløsning. Dette viser at rask utbygging av dobbeltspor på jernbanen her ikke er i konflikt med framtidig høyhastighetssatsing i neste omgang, tvert i mot.

4.3 Byene

Det er gjort analyser for de fire største byene i Norge, hvor det framgår at biltrafikken øker og skaper miljø- og kapasitetsproblemer. Transportetatene viser til at det ikke er mulig å gjøre vesentlige kursendringer i retning mindre biltransport bare gjennom positiv tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange. Kjøprising, restriktiv parkeringspolitikk og arealpolitikk som understøtter kollektivtransporten er alle nødvendige tiltak. Transportetatene understreker betydning av en slik helhetlig tiltakspakke.

Fylkesmannen i Vestfold deler fullt ut disse vurderingene. Fylkesmannen vil samtidig understreke behovet for universell utforming av framtidige kollektivløsninger, slik at grupper med spesielle utfordringer i å bevege seg til fots ikke blir holdt utenfor. Kravet til universell utforming bør også gjøres gjeldende i forbindelse med parkeringsplasser.

Embedets viktigste bidrag i gjennomføringsfasen er medvirkning i kommunenes arealplanlegging, hvor vi allerede bruker vår kapasitet til å følge opp disse prioriteringene. Videre vil vi delta aktivt i planlegging av infrastruktur for kollektivtransport, gang- sykkelveier og andre nødvendige tiltak.

På dette området anbefaler Fylkesmannen sterkt å utvide ordningen med belønningsordning for kollektivtransport til å gjelde også mellomstore byområder i Norge. Stikkordet her er avtalefestede areal- og transportpakker. Dette konseptet har for øvrig betydelig plass i "klimaforliket" av 17.01. i år i Stortinget, kfr. avtalens pkt. 6.5 *Belønningsordning for kollektivtransport*.

5. Måloppnåelse

5.1 Miljø

I NTP 2010-2019 er klimagassmålsetningen konkretisert til en utslippsreduksjon på 2,5 – 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter sammenholdt med forventet utslipp i 2020. SFT har som kjent beregnet potensialet for utslippsreduksjoner i transportsektoren til 4,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Av dette ligger den største delen på endringer i motor og drivstoff i kjøretøyer og skip (26 %). Innblanding av biodrivstoff står sentralt. Tiltak som reduserer transportomfang og bilbruk har i SFT's analyse et potensiale på 0,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, dvs. 4,5 % av transportsektorens utslipp i Norge.

Når det gjelder forventet måloppnåelse er det etter Fylkesmannens vurdering urovekkende at forslaget til NTP 2010 – 2019 med foreliggende rammer og investeringer ikke fører til reduserte utslipp av klimagasser i perioden. Det er tvert i mot beregnet en mindre økning i utslippene. Transportetatene viser til at det trengs kraftige tiltak og virkemidler som ligger utenfor transportetatenes ansvarsområde.

Etter vår vurdering bør Stortingsmeldingen om nasjonal transportplan på en helhetlig måte følge opp "klimaforliket" i Stortinget i januar i år.

I tillegg til utslipp av klimagasser er Fylkesmannen i Vestfold bekymret for tapet av dyrket mark som veibyggingen representerer.

5.2 Framkommelighet og avstandskostnader

Økt satsing på vedlikehold og fornyelse av jernbane gir ifølge planen god effekt på kapasitet, reisetid og pålitelighet på intercity-strekninger på Østlandet.

Fylkesmannen i Vestfold kan bekrefte at dette er forbedringer som er svært viktige og nødvendige for jernbanebefordringen på Vestfoldbanen.

Vegvesenets prioriteringer vil gi noe reduserte reisetider mellom regioner som Østlandet – Sørlandet, Østlandet – Midt-Norge og Nord-Norge – Midt-Norge. Videre vil det medføre ca. 300 km gang-, sykkelvei langs stamnettet. Kapasitetsutvidelse på lufthavnene vil opprettholde evnen til trafikkavvikling.

Fylkesmannen har merket seg at tiltakene i sum innebærer at utviklingen vil gå i riktig retning innenfor etappemålene om framkommelighet og reduserte avstandskostnader.

5.3 Trafikksikkerhet

Vegvesenet anbefaler at målet på trafikksikkerhetsområdet konkretiseres til at antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel fram til 2020, dvs. fra ca. 1200 personer i dag til under 800 personer i 2020. Transportetatene legger til grunn at planens investeringer kombinert med betydelig innsats fra alle sentrale aktører i sikkerhetsarbeidet kan gjøre det mulig å oppfylle målsetningen. Imidlertid er trafikkveksten en avgjørende faktor som kan føre til at målet ikke nås.

Fylkesmannen vil understreke betydningen av økt satsing på dette området, primært med henvisning til de menneskelige lidelsene som trafikkulykkene påfører de berørte.

6. Nærmere om konsekvenser for Vestfold

Når det gjelder stamnettet berøres Vestfold av transportkorridor 3 Oslo – Grenland – Kristiandand – Stavanger. Fylkesmannen er opptatt av at firefelts E18 gjennom fylket ferdigstilles fortløpende innenfor planperioden, og det er forventninger om fullføring midtveis i perioden. Dette bidrar sterkt til økt framkommelighet og reduserte trafikkulykker. Vi viser her til de gode resultatene av ferdigbygget E18 i nordre Vestfold som ble åpnet høsten 2001.

Fylkesmannen vil sterkt anmode om en forsert utbygging av Vestfoldbanen, slik at også parsellene Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Eidanger blir ferdigstilt i planperioden. Dette vil styrke planens måloppnåelse på klimaområdet. Vi viser her til det store potensialet for persontransport i regionen.

I denne forbindelsen må det sikres god jernbanetilknytning til Larvik havn. Rapporten *Godspotensialet på Vestfoldbanen*, av januar 2008 viser at potensialet for å fylle godstog i Larvik og Brevik for transport til Trøndelag eller Alnabruterminalen er tilstede dersom alle aktører går inn for dette. Dette faller sammen med strategien i foreliggende NTP-forslag om å flytte gods fra vei til bane og skip. Rapporten er utarbeidet av Norwegian Railconsult AS på oppdrag for Vestfold fylkeskommune.

Når det gjelder finansiering av jernbaneutbyggingen anbefaler Fylkesmannen at det bevilges midler for hele prosjekter. Dette vil gjøre Jernbaneverket i stand til å planlegge en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av prosjektene.

Sandefjord lufthavn Torp er en viktig regional lufthavn som ikke inngår i Avinors lufthavner. Fylkesmannen vil understreke at denne lufthavnen må inngå i lufthavnstrukturen i den videre behandlingen av Nasjonal transportplan. Vi bifaller transportetatenes anbefaling om å knytte denne lufthavnen til stamveinettet i likhet med Avinors stamlufthavner.

Vestfoldbyene er for små til å falle inn under dagens premieringsordning for kollektivtrafikk. Fylkesmannen ber om at konseptet med forpliktende areal- og transportpakker kan utløse statlig støtte til kollektivutbygging. Vi viser her til arbeidet med "Bystrategi Region Sør" som er referert i plandokumentet. Målet er å legge til rette for en attraktiv og bærekraftig byutvikling for fire

mellomstore byregioner innenfor Region Sør. Det ligger her godt til rette for utbygging av kollektivtransporten.

Med hilsen



Mona Røkke
fylkesmann



Werner Olsen
fylkesmiljøvernssjef

Kopi til:
Fylkesmennene
Vestfold fylkeskommune