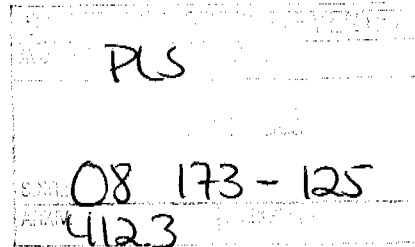




✓ Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo



Vår ref.: 2006/696 - 17138/2008
Kopi: Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Deres ref.:

Dato: 25.04.2008

Nasjonal Transportplan 2010-2019 - høring av transportetatenes forslag

Vi viser til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010- 2019 som ble sendt ut på høring 17. januar 2008 med høringsfrist 30. april.

Fylkestinget har i møte 24. april 2008 vedtatt følgende uttalelse til transportetatenes høringsforslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 i sak PS 16/2008:

Østfold er veien til Europa og porten til Norge. Alle statistikker viser en stadig sterkere vekst i trafikken gjennom Østfold. Dette må gjenspeiles i samferdselstiltakene i fylket. Store deler av næringslivet og arbeidslivet er ekstremt avhengig av effektiv transport og gode telekommunikasjoner, og svært mange østfoldinger pendler over kommune- og fylkesgrenser. Videre utbygging av kommunikasjonene må ses i et klimaperspektiv. Dette gjelder særlig overgang fra vei til bane og fra fly til bane. Det er også svært viktig å spare transportarbeid gjennom god samfunnsplanlegging, og få bedre forhold for nærtrafikken med tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier.

Konkrete ønsker i uttalelsen er ellers begrunnet i hensyn til varetransport, arbeidspendling og andre kommunikasjonsbehov som er knyttet til verdiskaping.

1. Felles prioriteringer på Østlandet

Østfold fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets og Osloregionens uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og vil særlig framheve følgende:

- a. Østfold fylkeskommune 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 veisiden.*
- b. Planrammene til jernbaneformål må økes med minimum 50 %.*
- c. Planrammene til veiformål må økes med minimum 40 %.*
- d. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski må prioriteres i NTP 2010-2019.*
- e. Alternativ finansiering av større viktige vei - og jernbaneprosjekter må vurderes for å sikre sammenhengende utbygging av nødvendig samferdselsinfrastruktur i regionen.*

Regionalavdelingen

Postadresse: Postboks 220, 1702 Sarpsborg
Kontoradresse: Oscar Pedersensvei 39, Sarpsborg
Telefon: 69 11 70 00, Telefaks: 69 11 70 70

E-post: sentralpost@ostfold-f.kommune.no
Internett:
Org.nr.:

1. Forvaltningsreformen

Østfold Fylkeskommune har i forbindelse med forvaltningsreformen gått inn for at ansvaret for øvrige riksveier overføres til det regionale folkevalgte nivået. Vi forutsetter at staten sørger for at disse veiene er i god forfatning før overføring finner sted, og at det gis tilstrekkelige tilskudd til framtidig vedlikehold og nyinvestering.

I regionmeldinga åpnes det også for at en del flere veier defineres som stamveier, og at fylkeskommunene/regionene bør få innflytelse på dette. I Østfold er nå E6 og E18 stamveier. Østfold fylkeskommune støtter forslaget i fremlegget til NTP om at stamnetthavnene gis stamveitilknytning. Dette gjelder primært riksvei 111 fra Borg Havn på Øra til Årum i Fredrikstad. Østfold fylkeskommune mener stamveitilknytningen også bør omfatte en forbindelse over ny bro over Glomma til godsterminalen ved jernbanen på Rolvsøy. I tråd med tidligere uttalelser mener fylkeskommunen at havneveien i Moss også bør gis stamveistatus.

Også forbindelsene mellom E6 og de store byene i Ytre Østfold bør ha stamveistatus. Dette gjelder riksvei 21 fra Svinesundområdet til Halden, riksvei 110 fra Skjeberg til Fredrikstad, riksvei 112 fra Rolvsøysund til Solli, og riksvei 19 fra E6 ved Mosseporten til Moss sentrum. Dette kan også ses som en del av tverrforbindelsen over fjorden.

Også en av tverrforbindelsene i Østfold må oppgraderes til stamvei. Av beredskapshensyn må det være en god veiforbindelse fra havn i Østfold nordover øst for Oslo og til E6 i Skedsmo. Østfold vil prioritere forbindelsen Fredrikstad (Øra) – Rakkestad (riksvei 111) og videre via Mysen, Fetsund til Skedsmokorset (riksvei 22). Dette vil samtidig være et viktig bidrag til gode tverrforbindelser i Østfold.

2. Stamveginvesteringer

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at ny E6 gjennom Østfold vil stå ferdig innen utløpet av inneværende planperiode. Østfold fylkeskommune krever at Østfoldpakka 1 revideres for også å slutføre utbyggingen av E18 med ferdigstilling av gjenværende parseller og sideveistiltak i første planperiode av NTP 2010-2019:

- a. Østfold fylkeskommune viser til at både Storting og Regjering tidligere har uttalt at det er ønskelig med en kontinuerlig utbygging av E18 gjennom Østfold. Behovet er ytterligere dokumentert ved at 2 av 3 gjenstående strekninger i Østfold er prioritert ved en 20% økning av planrammen i transportetatens fremlegg til NTP for 2010-2019, og Fylkestinget vil finne det uakseptabelt om hele E18 fra riksgrensen til E6 i Akershus ikke slutføres innen 2012.
- b. Østfold fylkeskommune ber om at Regjeringen legger inn at Østfoldpakka 1 revideres for å sikre sammenhengende utbygging av E18 i Østfold når NTP fremmes for Stortinget.
- c. I en slik revisjon vil fylkestinget gå inn for at investerings- og finansieringsopplegget for E18 endres slik at Østfoldpakka fullføres for E18 i Østfold i løpet av perioden 2010-2012.
- d. Østfold Fylkeskommune ber om at traseen for videreføring av E18 gjennom Akershus legges fra Østfold grense til Vinterbro, og at utredningene konsentreres om denne korridoren.
- e. For å redusere eventuelle framtidige ombyggingskostnader og ulykkesrisikoen i bomstasjonene, ber Østfold fylkeskommune Statens vegvesen om å utrede muligheten for å bygge om dagens innkrevningssystem til helautomatiske stasjoner når ny stasjon settes i drift på parsellen Krosby - Knapstad i 2010

3. Østfoldpakka fase 2

Østfoldpakka fase 2 utgjør sideveistiltakene til E6 for byene i Ytre Østfold og var forutsatt finansiert med bl.a. økte statlige midler til øvrige riksveger over fylkesfordelt ramme fra 2010. Dette er ikke fulgt opp i NTP 2010-2019. Østfold fylkeskommune forventer at

Regjering og Storting tar høyde for økt behov for statlig finansiering av Østfoldpakka fase 2 i første planperiode av NTP 2010-2019 til:

- Bypakke Fredrikstad og øvrige tiltak i Nedre Glomma, herunder Sarpsborg
- Utvikling av Mosseregionpakke
- Sideveistiltak Halden

Statens vegvesen må før Stortingets behandling av NTP 2010-2019 gjennomføre nødvendige utredninger (KVU/KS1) som beskriver aktuelle tiltak, kostnader og finansiering med utgangspunkt i en kombinasjon av økte statlige rammer og alternativ finansiering.

4. Fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger

I gjeldende NTP var det lagt opp til en betydelig økning i bevilgningene til øvrige riksveier i Østfold i 2. planperiode, dvs. 2010–2015. Når dette gjennom rulleringen blir 1. planperiode i den nye planen, er dette dramatisk redusert. Om denne planrammen videreføres i den endelige planen vil det bli oppfattet som et alvorlig løftebrudd. Forfallet på det øvrige riksveinettet i Østfold er betydelig større enn på Østlandet og landet for øvrig, jamfør Statens Vegvesens tilstandsanalyser. Minimum dobling av rammen er nødvendig for:

- Ekstraordinært vedlikehold av tyngre konstruksjoner.
- Å løse trafikkutfordringene i de 4 store byene med tilrettelegging for økt kollektivandel og redusert trafikkvekst, jamfør pkt 4 ovenfor. Det må også være rom for bygging av langt flere gang- og sykkelveier langs riksveiene i tettbygde strøk.
- Nødvendige fremkommelighetstiltak for næringstransporter på nord-sørforbindelsene (tverrforbindelsene). Det er av særlig betydning å få bedre standard på hovedforbindelsene mellom Nedre Glomma og E 18 ved Mysen (rv.111/22), Sarpsborg-Askim på vestsiden av Glomma (rv 114/115) og Moss-Elvestad (rv 120).

Østfold fylkeskommune mener trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler til fylkene/de nye regionene og ikke folketall og veilengde, da dette slår uheldig ut i et fylke som Østfold med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk.

Østfold vil oppleve en reell nedgang på ca. 45% i investeringsrammen til øvrige riksveger dersom planforslagets investeringsrammer opprettholdes. Den forespeilede økningen i NTP 2006-2015 står i forhold til de reelle utfordringene på det øvrige riksvegnettet, og en eventuell reduksjon vil bli oppfattet som helt uakseptabel fra Østfolds side.

Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet og økonomisk oppfølging av tidligere Stortingsvedtak når det gjelder Østfoldpakka.

5. Jernbaneinvesteringer

Østfold fylkeskommune aksepterer ikke et opplegg for jernbaneinvesteringer som medfører at helt nødvendige tiltak på Østfoldbanen ikke prioriteres. Det er særlig lokal- og intercitytilbudet på Østlandet som har blitt skadelidende ved de reduserte rammene til jernbaneinvesteringer, noe som ikke er i tråd med ambisjonene om økte kollektivandeler og mer miljø- og klimavennlige transportløsninger:

- a. Østfold fylkeskommune forutsetter at dobbeltspor Oslo – Ski legges til første planperiode av NTP 2010-2019.
- b. Jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover. Dette er en ambisjon som allerede ligger inne i Østfoldpakka, som omhandler alle transportformer. I Østfoldpakka fase 1 er det forutsatt at Jernbanetraséen gjennom Moss skal med. Økt kapasitet og redusert reisetid på Østfoldbanen, medregnet strekningen Oslo S-Ski, har avgjørende betydning for person- og godstransporten i Østfold, men også for landet som helhet. Spesielt forbindelsen mellom Oslo – Gøteborg – København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk, vil måtte stå sentralt i arbeidet for å nå målsettingen om økt person- og godstransport over fra vei til bane.

- c. Østfoldbanens Østre linje må vedlikeholdes og oppgraderes, og tilknyttes det nye dobbeltsporet Oslo – Ski for å få mer persontrafikk og gods over på bane, i samsvar med samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.
- d. Fra begynnelsen av 1990-tallet har det foreligget planer for dobbeltsporutbygging Oslo-Halden som en del av det viktige intercity-trianglet på Østlandet. Ifølge jernbaneløstaket er det ingen praktiske hindringer i veien for å fullføre dette i løpet av en tiårsperiode. Østfold fylkeskommune vil legge dette ambisjonsnivået til grunn for jernbanesatsingen for NTP 2010-2019.

6. En raskere utenlandsforbindelse

Østfold fylkeskommune prioriterer intercity- og dobbeltsporutbygging. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbaneløstaket.

Utenlandsforbindelsen Oslo – Gøteborg og videre til København og kontinentet har vært vurdert flere ganger for høyhastighet, sist av den tyske VWI-gruppen i forbindelse med NTP 2010-2019. Østfold ønsker å bygge ut én jernbanetrase for vestre linje som kan forene tre hensyn, nemlig 1) effektiv intercitytrafikk som betjener alle byene langs linja, 2) tilstrekkelig kapasitet for godstransport, særlig fra containerhavna i Gøteborg til norske destinasjoner og 3) rask togforbindelse fra Oslo til utlandet.

Utredninger om rask persontrafikk i Norge opererer med hastigheter på ca 200 – 250, noe som også kan oppnås på moderne spor for vanlig togtrafikk. Utredningene gir ikke overbevisende belegg for at det kan oppnås store tidsbesparelser ved å bygge flere baner gjennom Østfold. Vi ønsker ikke enda en barriere i Østfoldlandskapet, om det ikke dokumenteres at dette vil ha betydelige framføringsmessige og samfunnsmessige fortrinn framfor et dobbeltsporalternativ. Derfor ber fylkestinget om at videre utredning særlig ser på bygging av dobbeltspor gjennom Østfold med nye stasjoner og traseer gjennom byene Sarpsborg og Fredrikstad. Reisetiden for utenlandstogene kan reduseres betydelig med dette alternativet hvis sporet holder høy standard, og hvis det blir få stopp på strekningen. Nye stasjoner må da bygges slik at enkelte tog kan holde stor fart gjennom stasjonsområdene. Dobbeltsporet må bygges helt til Kornsjø og fortsettes på svensk side for å gi kapasitet for godstransporten.

7. Organisering

Østfold fylkeskommune mener prosjektfinansiering kan være aktuelt for tiltak under punktene 4, 6 og 7. Fylkeskommunen følger med interesse erfaringene som gjøres med OPS og mener prosjektfinansiering med statlige lån også bør utprøves.

Østfold fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet utrede og iverksette tiltak for å øke konkurransen i anleggssektoren med mål om økt kapasitet og kvalitet, samt en fornuftig prisutvikling.

8. Havner og farleder

Østfold fylkeskommune slutter seg til transportetatens forslag om å etablere 20 stamnetthavner i Norge med stamveitilknytning, og forventer at dagens havnestruktur med nasjonalhavner avvikles:

- a. Fylkeskommunen prioriterer Borg Havn IKS som stamnetthavn i Østfold og er tilfreds med at farleden inn til Borg havn er foreslått utbedret i planforslaget. Fylkeskommunen støtter forslaget om 200 mill kr til utbedring av Røsvikrenna i 2010-2013 og anbefaler at farleden Videgrunnen-Røsvikrenna også legges inn i planen for perioden 2014-2019.
- b. Østfold Fylkeskommune gir sin tilslutning til at havnene i Indre Oslofjord, herunder Borg og Moss havner, bør samarbeide for å oppnå bedre regionale transportløsninger.

- c. Østfold fylkeskommune ber sentrale myndigheter sørge for at Kystverket kan foreta de konsekvensutredninger som trengs for å tilfredsstille norske og svenske krav slik at nødvendige utbedringer kan gjennomføres i farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn.
- d. Utgårdskilen regionale fiskerihavn må prioriteres som regional fiskerihavn i Oslofjorden.

9. Moss Lufthavn Rygge

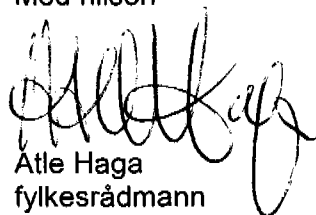
Østfold fylkeskommune er tilfreds med at Moss Lufthavn Rygge nå har blitt åpnet for sivil flytrafikk og at lufthavnen har fått åpningstider tilpasset selskapets og næringslivets behov. Flyplassen har vist seg i stand til å møte krav til tilgjengelighet. Østfold fylkeskommune savner en vurdering i fremlegget til NTP for 2010-2019 av lufthavnens mulige rolle i å møte den forventede passasjerøkningen på Østlandet.

10. Andre samferdselsprosjekter

Østfold fylkeskommune er også inne i vurderingene av mulige nye forbindelser over Oslofjorden og med jernbane til Stockholm, og går inn for videre utredninger.

Vedlagt følger kopi av saksframlegget samt utskrift fra protokollen i saken.

Med hilsen



Atle Haga
fylkesrådmann



Odd Roald Andreassen
fylkesdirektør

Møtebok - Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdsel, næring og miljøkomiteen	16.04.2008	35/2008
Fylkestinget	24.04.2008	16/2008

Nasjonal transportplan 2010-2019 - høring av transportetatenes forslag

Vedlegg

1. Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, januar 2008
2. Østlandssamarbeidets uttalelse
3. Osloregionens uttalelse
4. Vurdering av fremtidig jernbaneutbygging gjennom Østfold, Rambøll 03.02.2008
5. Høringsuttalelser fra kommuner m.m. i Østfold
6. Ytre Oslofjordforbindelse Horten-Moss, Statens vegvesen Region Sør 10.03.2008

1) Bakgrunn for saken

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 startet opp i 2006. Fylkeskommunen har tidligere gitt følgende innspill til transportetatene på fylkeskommunens prioriteringer (fylkesutvalget 22. juni 2006):

- 1) *Investeringene i øvrige riksveier i Østfold må økes betydelig.*
 - a. *Standardheving gjennom forbedringstiltak på eksisterende veier.*
 - b. *Sammenhengende gang- og sykkelveinett.*
- 2) *Østfoldpakka fase 2 (veinettet i byene i Ytre Østfold)*
 - a. *Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken (særlig i Nedre Glomma)*
 - b. *Havneveiene. Ytre Oslofjordforbindelsen mellom E6 i Østfold og E 18 i Vestfold over Moss – Horten må oppklassifiseres til stamvei*
 - a. *Tilførselsveiene til E 6 og E 18 fra byene*
 - b. *Hovedvegene mellom byene i Nedre Glomma*
 - c. *Videreføring av Kråkerøyprosjektet med ny vei på Kråkerøy som forbinder ny bru med hovedveien til Hvaler*
- 3) *Standardheving av tverrforbindelser nord-syd i Østfold.*
 - a. *Standardforbedring på alle tverrforbindelser (kfr pkt. 2b), der riksvei 111/22 og riksvei 120 har høyest prioritet*
 - b. *Strekningsvise tiltak på riksvei 111 fra grensen Sarpsborg/Rakkestad til Bergenhus og riksvei 120 med ny vei forbi tettbebyggelsen på Ringvoll, samt riksvei 110 fra E6 i Råde forbi Karlshus*
 - d. *Ny Sarpebru*
- 4) *Østfoldbanen.*
 - a. *Dobbeltspor nordfra og sørover.*
 - b. *Redusert reisetid på Østre linje*
 - c. *Høyhastighetstog Oslo – Gøteborg m/Intercity-tilbud til byene i Østfold*
- 5) *Havner*

- a. Ny stamled Fredrikstad – Hvaler
- b. Farled gjennom Svinesund i Halden
- c. Utgårdskilen regionale fiskerihavn

Transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) ble sendt på høring 17. januar 2008. Det er utarbeidet av Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen på grunnlag av retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) og Samferdselsdepartementet (SD). Planforslaget er sendt på høring til fylkeskommunene og de fire største byene, med høringsfrist 30. april. Høringsuttalelsene skal sendes SD med gjenpart til NTP-sekretariatet. Departementene vil på grunnlag av planforslaget og høringsuttalelsene utarbeidet en stortingsmelding som legges fram for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. De økonomiske rammene for NTP 2010-2019 er satt til Regjeringens forslag til budsjett for 2007 ganger 10. I tillegg gjøres det marginalvurderinger for +/- 20 % av planrammen. Sammendrag av NTP 2010-2019 følger vedlagt. Som det her framgår anbefaler transportetatene vesentlig økt ressursbruk til *drift og vedlikehold* av veger, maritim infrastruktur og jernbane. Dette gjør at statlige ressurser til investeringer i ny infrastruktur reduseres.

Fylkeskommunen holdt orienteringsmøte om NTP forslaget den 12. februar 2008 for kommuner og berørte etater og organisasjoner i Østfold, og har bedt om uttalelse innen 14. mars 2008. Fylkeskommunen sendte saken på høring til Østfoldsamfunnet den 20.01.2008.

Av investeringer i *jernbanenettet* prioriteres kryssningsspor på strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Jernbaneverket prioriterer videre større nyanlegg på aksene Skien-Lillehammer for å kunne utnytte investeringene som er gjort på denne strekningen siden 1990-tallet. Utbyggingen av dobbeltspor i Oslo-området for øvrig vil forsinkes kraftig, herunder dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski samt videreføring av dobbeltsporutbyggingen gjennom Østfold.

Investeringsmidler på *vegsiden* vil først og fremst bli rettet mot å fullføre de prosjektene som inngår i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Innenfor planrammen er det funnet plass til oppstart av ti nye prosjekter for om lag 2,5 mrd kr. De nye prosjektene ligger i hovedsak utenfor høytrafikkerte områder, og ingen i Østfold.

For å sikre investeringer i ny infrastruktur mener Statens Vegvesen at fortsatt bruk av *bompenger* er nødvendig. Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder der det er grunnlag for dette, mens det må finnes statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansiere med bompenger.

Transportetatene anbefaler at det vurderes å *prosjektfinansiere* større investeringsprosjekter. For jernbane bør slik finansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter, spesielt for strekninger som kan tenkes å inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett, herunder Oslo - Gøteborg.

Samferdselsdepartementet har forutsatt at såkalte *konseptvalgutredninger (KVU)* og *ekstern kvalitetssikring (KS1)* skal være fullført for transportsystemet i byområdene Moss (inklusive fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold), Fredrikstad, Grenland, Nord-Jæren og Bergen før stortingsmeldingen om NTP 2010-2019 legges fram.

Det er lagt til grunn at fylkeskommunene behandler saken på et overordnet nivå, mens konkrete tiltak må følges opp i forhold til handlingsprogrammer og prosjektoppfølgning m.m.

2) Spesielle forslag/temaer for Østfold i transportetatenes forslag til NTP
Nedenfor er det trukket fram noen områder i planforslaget som angår Østfold særskilt:

- 1) Forslaget vektlegger bl.a. klimautfordringen og et stort vedlikeholdsbehov for transportsystemet i Norge. Internasjonale forbindelser (for eksempel E18 og jernbanen til København og kontinentet) og forholdet til internasjonale knutepunkter (for eksempel Gøteborg havn) er lite eller ikke omtalt i planforslaget.
- 2) For å koble transportformene sammen foreslås det at alle nasjonale intermodale godsknutepunkter og stamlufthavner får stamvegtilknytning. For Østfold gjelder dette Borg havn og Moss lufthavn, Rygge. Det står i planen at bedre jernbanetilknytning for Moss lufthavn er diskutert.
- 3) Borg havn er foreslått som en av tjue stamnetthavner som skal få stamveitilknytning, samtidig som Kystverket anbefaler at staten tar ansvar for farleden inn til kaikant. Det står at Moss fungerer som en avlastningshavn for det sentrale navet Oslo med hensyn til containerhandtering.
- 4) Reduserte investeringsrammer til jernbanen har medført at nytt dobbeltspor Oslo-Ski, Sandbukta-Moss-Såstad og Haug-Onsøy på Østfoldbanen ikke er prioritert og tatt ut av planen. Det er foreslått 180 mill kr på Østfoldbanen, som kun gir rom for bygging av ny stasjon på Ski. Med en økt investeringsramme på 20% er Oslo-Ski med (med 60% av prosjektet i perioden). Dersom investeringsrammen økes til 4 mrd pr år kommer alle prosjektene i Østfold med.
- 5) Det foreslås prosjektfinansiering for å sikre en raskere utbygging av jernbanen. Egnede prosjekter er etter jernbaneverkets oppfatning bl.a. dobbeltspor Oslo-Ski, Sandbukta-Kleberget-Såstad og Haug-Onsøy.
- 6) Høyhastighetstog: Den tyske VWI-gruppen har vurdert strekningene Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg som samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter. Jernbaneverket mener det må arbeides videre med dette, herunder å integrere høyhastighetstog i lokaltrafikk, intercitytrafikk og godstogtrafikk. Valg av traseer vil være en transportpolitisk beslutning som først kan foretas når konseptavklaringer foreligger.
- 7) Økte rammer til drift og vedlikehold av vegene går på bekostning av store investeringsprosjekter. Det forutsettes høy grad av bompengefinansiering. Etter at strekningen Krosby-Knapstad på E18 er fullført, er det ikke grunnlag for ytterligere utvidelse av bompengeopplegget for Østfoldpakka. Dersom planrammen økes med 20%, prioriterer Statens vegvesen utbygging av gjenstående strekninger på E18 i Østfold i siste seksårsperiode (strekningen Ørje-riks grensen er ikke med i dette forslaget).
- 8) Samferdselsdepartementet har forutsatt at arbeidet med konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring skal være utført for bl.a. transportsystemet i byområdene Moss (inklusive fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold) og Fredrikstad, men det sies ikke noe om eventuelle statlige midler til disse prosjektene.
- 9) Forvaltningsreformen innebærer bl.a. overføring av eierskapet for det vesentlige av dagens øvrige riksvegnett (og tilrettelegging for miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport) fra staten til de nye regionene fra 2010. For Østfold er det foreslått en ramme til øvrige riksveger på 60 mill. kr pr. år. Det er betydelig lavere enn det som ble vedtatt for Østfold i NTP 2006-2015. Rammen for Østfold for perioden 2010-2015 er foreslått til 600 mill. kr. Til sammenligning var rammen på 1187 mill. kr (2007 kr) i NTP 2006-2015 (det var forutsatt økt ramme i 2. planperiode til finansiering av Østfoldpakka fase 2).
- 10) Statens vegvesen foreslår en statlig finansieringsordning for større investeringsprosjekter på det regionale vegnettet for å legge til rette for oppfølging av de forpliktelser som overføres til det regionale forvaltningsnivået.

- 11) Tiltak for å utvikle kollektivtrafikken, universell utforming og tiltak for syklende og gående vil også være positivt for Østfold.

3) Generelle kommentarer til planforslaget basert på innspill fra KS

Forslag til Nasjonal transportplan viser at Norge er havnet på etterskudd i løsningen av nasjonens behov for infrastruktur både når det gjelder jernbane og vei. Transportetatens utredninger viser et utbyggingsbehov for å oppnå god standard på stamnettet (stamvei, jernbane og farled) på rundt 400 milliarder. Til sammenligning er de statlige bevilgningene til investeringer på disse områdene 5,5 milliarder i 2007. Ikke bare er behovene for nyinvesteringer store, også vedlikeholdet henger etter. Samlet for vei og jernbane er forfallet beregnet til over 20 milliarder.

Planforslaget har mange og gode målformuleringer – formuleringer som det er lett kan gi sin tilslutning til. Det fremgår imidlertid tydelig at det ikke er mulig å nå målene som er trukket opp med den økonomiske ramme som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor, med utgangspunkt i departementenes retningslinjer. Den økonomiske planrammen er som nevnt satt lik ti ganger regjeringens forslag til budsjett for 2007. I tillegg er etatene bedt om å gjøre marginalvurderinger for +/- 20 prosent av planrammen.

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeidet transportetatene i 2006 hver sin stamnettsutredning for å vise behov og mulige strategier for utvikling av transportnettet i et 30-årsperspektiv. Utredningene viser at det er store udekte behov i alle transportsektorene ut over de tiltak som kan finansieres innenfor de økonomiske planrammene.

Staten må ta økt ansvar for finansiering av infrastrukturen

Regjering og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge, og ikke kun et relativt uforpliktende dokument for de årlige budsjettbevilgningene i Stortinget. For å nå målene i NTP er det behov for en betydelig heving av ressursbruken. I tillegg er det viktig at finansieringen er langsiktig og forutsigbar, og at det er mulig å se finansiering av driftstiltak og investeringer i infrastruktur i sammenheng.

Det er positivt at planforslaget tar tak i etterslepet på drift og vedlikehold. Tilsvarende er det bra med den økte satsingen på trafikkisikring, gang-/sykkelveger, kollektivtiltak og miljø-/servicetiltak. Men det er uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden.

Brorparten av utgiftene på statsbudsjettet er "bundne utgifter"; først og fremst regelstyrte overføringer. Det har vært en sterk vekst i disse utgiftene. Bevilgningssystemet bygger på årlige budsjetter og kontantprinsippet. Derfor blir konkurransen om de "frie midlene" innenfor en ansvarlig budsjettamme meget hard. Det er disse hardt tiltrengte midlene samferdselsinvesteringer må kjempe om.

Det er positivt at planforslaget anbefaler OPS-løsninger og prosjektfinansiering. Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer sammenhengende utbygging av strekninger, full utnyttning av investeringene, og derved også reduserte kostnader.

For jernbane bør prosjektfinansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter, spesielt for prosjekter som kan tenkes å inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett, herunder prosjekter på Østfoldbanen.

Staten legger opp til å redusere posten til øvrige riksveger for å øke andelen midler til stamvegnettet. Det må rammeøkning til både for stamveg-/jernbanenettet og for andelen midler til øvrige riksveger/regionale veier.

Videre satsing på jernbanen kan stoppe opp

Jernbanen står foran et stort behov for å fornye dagens infrastruktur dersom ikke feil og problemer med å opprettholde punktlighet skal øke. Jernbaneløst prioriterte derfor økt fornyelse av dagens anlegg. Planrammene for Jernbaneløst ligger langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Jernbaneløst har beregnet at det er behov for om lag 40 mrd. kr i planperioden dersom Nasjonal transportplan 2006–2015 skal følges opp, samt imøtekomme nye myndighetskrav til sikkerhet og universell utforming av stasjoner. Til sammenligning er det kun foreslått 12,76 mrd.kr til investeringer i planperioden, hvorav ingen prosjekter i Østfold.

Planforslaget gir lite rom for større investeringer i stamvegnettet

Statens vegvesen prioriterte drift og vedlikehold høyest i planperioden 2010–2019. Prioriteringen av drift og vedlikehold gir lave investeringsrammer. For å oppnå best mulig måloppnåelse med en begrenset ressursinnsats, går Statens vegvesen inn for en sterk satsing på mindre, målrettede investerings tiltak knyttet til trafiksikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, sykkel og gange. I tillegg prioriteres tiltak for å rette opp forfallet, først og fremst i tunneler, bruer og vegkropp.

Innsatsen på vegsiden vil først og fremst bli rettet mot mindre utbedringer, sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming, sykkeltrafikk og hvileplasser for tuntrafikken. Slike tiltak gir god effekt og måloppnåelse i forhold til kostnadene. Prioriteringene innebærer at de økonomiske rammene for store prosjekter er lave. Midler til store investeringsprosjekter foreslås først og fremst å brukes til å fullføre de prosjekter som inngår i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Innenfor planrammen er det i tillegg funnet plass til oppstart av ti nye prosjekter for om lag 2,5 mrd. kr. De nye prosjektene ligger i hovedsak utenfor høytrafikkerte områder. Ingen nye prosjekter er foreslått i Østfold.

Overføring av gods fra veg til sjø og bane

Strategien om overføring av gods fra veg til sjø og bane har stått sentralt i arbeidet med planforslaget. Transportetatene har gjort analyser som viser at det er vanskelig å få til store overføringer. Transportetatene foreslår at det vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø. Det må i tilfelle legges opp til et samarbeid der også andre myndigheter og private aktører deltar, slik at sjøtransporttilbudet bedres. Forholdene burde ligge til rette for økt havnesamarbeid i Indre Oslofjord. I Østfold finnes tre av de største containerhavnene i Norge, hvorav en (Borg havn) er foreslått som stamnetthavn med stamvegtilknytning.

Klimautfordringen

Transportetatene mener at både køprising og jernbanesatsing er viktig og riktig, men at dette ikke alene kan bidra til å nå målet for reduksjon av klimagassutslipp. For å redusere det totale transportomfanget og endre transportmiddelfordelingen på nasjonalt nivå, må bruk av bil reduseres også utenom de største byene. Jernbanesatsingen i planforslaget står ikke i forhold til klimautfordringen.

4) Høyhastighetstog

Utredningen om høyhastighetstog som den tyske VWI-konsulentgruppen gjorde for Jernbaneløst i forbindelse med NTP 2010-2019 viser at under gitte forutsetninger kan dette være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Oslo – Gøteborg er nevnt som ett aktuelt prosjekt. Driftskonseptet for høyhastighetstog forutsetter at intercity-strekningene på Østlandet er bygget ut med dobbeltspor, og inngår i en eventuell framtidig høyhastighetsløsning.

Jernbaneverket anbefaler å gjennomføre mer detaljerte studier av driftskonsept, kapasitetsstudier og langsiktig behov for integrering av høyhastighet i Oslo-området. Jernbaneverket tilrår at det i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan i Stortinget våren 2009 legges opp til å fastlegge mål for den langsiktige utviklingen av fjerntrafikken på jernbane i Norge.

Parallelt med utsendingen av transportetatens forslag, oversendte Jernbaneverket et utvidet notat om sine vurderinger av utredningen om potensialet for høyhastighets jernbane i Norge til Samferdselsdepartementet. Departementet har spesielt bedt om uttalelse til arbeidet med utredning av høyhastighetsbaner i forbindelse med høringsuttalelsen til NTP.

Jernbaneverkets vurdering er at høyhastighetstog i Norge kan være interessant, og at videre utredninger er nødvendig for å avklare ambisjon og den langsiktige strategien for langdistanse persontransport på bane.

Jernbaneverket vil allikevel fastslå at det er langt fram til en har etablert et konkret plangrunnlag, og at det fortsatt vil være behov for utredninger på et overordnet og strategisk nivå før en kan anbefale og konkludere.

Det naturlig for Jernbaneverket å ha løpende dialog med Banverket i Sverige, og også følge det internasjonale arbeidet knyttet til utviklingen av høyhastighetskonsepter i regi av UIC.

Når det er grunnlag for å velge ut en korridor som første prioritet, må det startes et utredningsarbeid som blant annet må inneholde en konseptvalgutredning (KVU) som grunnlag for en KS1 prosess.

Det er nødvendig for den langsiktige og helhetlige investeringsstrategien for jernbanenettet å avklare hva slags langdistanse passasjer tilbud på bane det skal være i Norge. Dette må ha et perspektiv ut over planperioden. Jernbaneverket vil tilrå at en slik strategisk avklaring skjer i forbindelse med Stortingets behandling av NTP 2010-2019. Som grunnlag for en slik behandling og avklaring vil Jernbaneverket anbefale følgende aktiviteter i 2008:

- Konseptanalyse – en nærmere avklaring av gjennomførbarheten av blandet trafikk på eksisterende og planlagt bane ut av Oslo, en avklaring av om det på lang sikt gir tilstrekkelig kapasitet og sikkerhet med enkeltspor med kryssingsspor og hvordan en ny høyhastighetsbane kan kombineres med eksisterende bane og fungere som dobbeltspor på fjernstrekningene.
- Marked – Utarbeidelse av prognose for langdistanse persontrafikk 2040 med utgangspunkt i en videreføring av dagens strategi for jernbaneinvesteringer. Forventede tiltak knyttet til reduksjon av klimautslipp må inngå.
- Effekter av jernbaneutbygging i utbyggings- og driftsfase som grunnlag for nyttekostanalysene

Jernbaneverket vil i det videre arbeidet legge opp til en åpen og inkluderende prosess der relevante aktører involveres i utredningsarbeidet. Utredningsarbeidet knyttet til høyhastighetstog vil kunne bli omfattende og krevende, både med hensyn til kompetanse og ressurser. I inneværende NTP er det ikke fastlagt mål og visjoner for langdistanse passasjertrafikk på bane. Jernbaneverket mener det er viktig å fastlegge en ambisjon for denne trafikken, og ønsker å legge til rette for at en slik ambisjon kan vedtas under behandlingen av NTP i 2009.

Rambølls vurdering av fremtidig jernbaneutbygging gjennom Østfold

Østfold fylkeskommune engasjerte konsulentselskapet Rambøll til å utrede hvilke konsekvenser høyhastighetskonseptet Oslo - Göteborg kan ha for Østfold både trafikalt, miljømessig, arealbruksmessig, samfunnmessig etc. Dette skulle også vurderes i forhold til arealdelen i fylkesplanen og tidligere jernbaneutredninger. I rapport av 03.02.2008 har

Rambøll vurdert fremtidig jernbaneutbygging gjennom Østfold. I det etterfølgende er det gjengitt noen momenter hentet fra rapportens oppsummering/konklusjoner.

Den tyske VWI-gruppen foreslo et konsept for Oslo – Gøteborg som innebærer utbygging av en enkeltsporet høyhastighetsbane mellom Råde og svenskegrensen. Forslaget forutsetter at den planlagte oppgraderingen av jernbanenettet på svensk side blir gjennomført og at det bygges ny bane mellom Trollhättan og norskegrensen. Det er også lagt til grunn at det er bygd nytt dobbeltspor til Råde dvs at dobbeltspor Oslo S - Ski og Sandbukta – Moss – Såstad er gjennomført.

Østfoldbanen er den viktigste forbindelse mot Europa. Med den satsing som skjer på banenettet i Sverige, fremstår det norske banenettet som svært lite fremtidsrettet. Norsk jernbane taper konkurranse med både bil og fly.

Forslag til NTP 2010 – 2019 viser at verken Østfoldbanen eller nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er prioritert utbygget i perioden. Det kan slås fast at det pr. i dag ikke er blitt vist politisk vilje til å få til en ny satsing på jernbane.

Oppsummert sier Rambøll at Østfoldbanen må prioriteres høyere og viser bl.a. til Osloregionens areal- og transportstrategi og Østlandssamarbeidets forslag til Østlandspakke 2007. Det betyr at satsing på Intercity er vesentlig og må prioriteres høyt.

En utbygging av ny bane gjennom Østfold som høyhastighetsbane, vil gi grunnlag for å skape et togtilbud som kan bli konkurransedyktig med fly på reiserelasjonen Oslo – København. Dette er i dag en reiserelasjon med hyppige flyavganger (26 pr dag) og et passasjertall på 1,2 mill passasjerer pr år (enkeltreise 2005).

For Østfold er utbygging av Intercity viktig for å styrke kontakten med det sentrale Østlandet og Oslo og styrke kontakt og tilgjengelighet mellom Østfold byene. Med de rammer og den prioritering som foreligger for jernbane i dag i NTP 2010 – 2019, bør det vurderes en utbygging av Intercity med dobbeltspor til Fredrikstad/Sarpsborg før det bygges ny høyhastighetsbane.

Det bør siktes mot en baneutbygging av Intercity som dimensjoneres for min 200 km/t og helst 250 km/t. Stasjonen i Fredrikstad bør flyttes som planlagt, for å bedre tilgjengeligheten til sentrum. Dobbeltsporet bane til Fredrikstad/Sarpsborg og mulig til Halden vil bedre kapasiteten for gods og sikre bedre avvikling og regularitet. Omlegging av bane i Fredrikstad sikrer høyere hastighet på banen.

Det bør i utbygging av dobbeltspor for Intercity vurderes nærmere om mulighet for baneomlegging gjennom Rygge for å sikre bedre tilgjengelighet til flyplassen.

Det er viktig å prioritere utbygging av bane for å få økt gods på tog. Utbygging av dobbeltsporet bane gjennom store deler av Østfold vil øke kapasiteten for gods og samtidig bedre frekvensen, avvikling og regularitet for persontog.

Tunge godstog gir vibrasjoner og belaster skinnegangen mye. Kravet til jevnhet på høyhastighetsbaner med hastigheter over 250 km/t er høyt. Tunge godstog bør derfor fortrinnsvis følge lokalbanenettet, men som vil kreve økt kapasitet. Dette betyr at det bør satses på utbyggingen av dagens bane til dobbeltspor. En slik utbygging vil legge godt tilrette for overføring av gods fra bil til bane.

Målet med høyhastighet er bl.a. bærekraftig utvikling med redusert klimautslipp og bedre miljø. Høyhastighetsbane krever således høyere ambisjoner enn som legges til grunn for dagens bane. Det bør være en satsing som kan fungere tilfredsstillende for flere generasjoner tilsvarende den satsing det var for jernbane for mer enn 100 år siden.

Rambøll mener at som et minimum bør legges 250 km/t til grunn for en eventuell høyhastighetsbane og fortrinnsvis 300 km/t. Det vil gjøre det mulig for tog å konkurrere med fly på reiserelasjonen Oslo – København.

Det bør legges opp til fortrinnsvis ett stopp og maksimalt to på strekningen Oslo – Gøteborg. Det vil gi mulighet for å redusere reisetiden mer enn det er lagt opp til i Høyhastighetsutredningen (VWI 2007).

For Østfold er det viktig å bygge opp om en arealbruksstrategi som gjør at Østfoldbyene ikke bare blir sovebyer til Oslo. En stasjon i Nedre Glommaregionen kan være den som får stopp for rutene som trafikkeres med høyhastighet mellom Oslo og – Gøteborg – København. Det er viktig at stasjonslokalisering og transportmønster bidrar til å styrke sentrale deler av Østfold og særlig bygger opp om storbyutvikling av Sarpsborg/Fredrikstad. Dagens bane mellom Fredrikstad – Sarpsborg/Halden kan inngå i et fremtidig transportnett som eksempelvis bybane e.l.

Moss bør ikke inngå i stoppmønster for ny høyhastighetsbane, dvs at ny høyhastighetsbane primært bygges utenom Moss for å kunne øke hastigheten. Dagens bane gjennom sentrum bør imidlertid opprettholdes for Intercity og øvrige lokal- og godstog.

Av hensyn til sikkerhet, forutsigbar og pålitelig avvikling og regularitet, vil dobbeltsporet bane være mest fremtidsrettet. Skal gods følge høyhastighetsbane, bør det bygges ut med dobbeltspor.

Rambøll mener at det konseptet som er foreslått av VWI i Jernbaneverkets høyhastighetsutredning har flere svakheter og at alternative konsept kan ha et større potensial for å ivareta hensyn til både internasjonal og lokalt transport. Rambøll mener at alternative konsepter bør utredes.

Enten må rammene innenfor statsbudsjettet økes eller det må utredes alternative finansieringsmåter for finansiering av slike utbyggingstiltak. Prosjektfinansiering eller etablering av eget jernbanefond e.l og som kan gjøre det mulig å realisere høyhastighetsutbygging Oslo - Gøteborg, må utredes som del av NTP 2010-2019.

5) Høringsuttalelser

Fylkeskommunen sendte 20.01.2008 ut høringsforslaget til kommunene i Østfold, havnene, NHO, LO, Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Trygg Trafikk, NAF og Østfold Bondelag og ba om synspunkter og innspill på behov og løsninger i Østfold, med særlig vekt på løsninger som fremmer gode klimaløsninger og framkommelighet. Fristen for uttalelse ble satt til 14. mars.

Østfoldrådet behandlet NTP-forslaget på møte 11. februar 2008 og ga følgende anbefaling for høringsinstansene:

Østfoldrådet anbefaler at høringsinstansene samler seg om følgende hovedpunkter i høringsuttalelsen om NTP 2010 – 2019:

1. *Østfold er veien til Europa og porten til Norge. Alle statistikker viser en stadig sterkere vekst i trafikken gjennom Østfold. Dette må gjenspeiles i tiltakene i Østfold fylke.*
 - a) *Økt satsing på drift og vedlikehold er viktig for Østfold. Vi har store utfordringer med å redusere forfallet på de øvrige riksveiene i Østfold, og for å opprettholde punktligheten på jernbanen. Forslaget om økte rammer til vedlikehold bør derfor støttes.*

- b) *Østfold krever at dagens prioriteringer for Østfold videreføres i NTP 2010-2019, dvs. at Østfoldpakka fase 1 og 2 med fullføring av E18 og sideveistiltak til E6, herunder framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken i byene.*
 - c) *I tillegg er det behov for økte rammer til øvrige riksveier (regionalt veinett).*
 - d) *Jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover.*
 - e) *Dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski har avgjørende betydning for Østfoldbanen, men også for landet som helhet, spesielt forbindelsen mellom Oslo – Gøteborg – København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk.*
- Østfoldrådet påpeker på at prosjektfinansiering kan være aktuelt for å gjennomføre tiltakene i punkt 1.*
2. *Farleden til Borg havn må sikres i planen. Østfoldrådet peker også behovet for å bedre innseilingen til Halden.*
 3. *Østfoldrådet anbefaler at det drives aktivt og koordinert lobbyarbeid i forhold til Storting og regjering.*

Det var kommet inn høringsuttalelser fra følgende instanser i Østfold (disse følger saksfremlegget som vedlegg da flere av uttalelsene er nesten likelydende, og da det vil kreve mye plass å sitere hvert enkelt uttalelse i saksframlegget):

- **Råde kommune** (fast utvalg for teknikk 28.02.2008)
- **Mosseregionens uttalelse** (regionrådet 05.03.2008)
- **Hobøl kommune** (kommunestyret 10.03.08)
- **Hobøl kommune** (kommunestyrets vedtak av 10.03.08 til revisjon av Østfoldpakka):
- **Rømskog kommune** (12.03.2008)
- **Moss kommune** (Miljø- og samferdselsutvalgets innstilling)
- **Moss havn** (05.03.08)
- **Kollektivkampanjen** (udatert)
- **LO Østfold** (11.03.08)
- **NAF** (12.03.08)
- **Aremark kommune** (formannskapet 06.03.08)
- **Spydeberg kommune** (komite for næring og teknikk 13.03.08)
- **Sarpsborg kommune** (planutvalget 11.03.08)
- **Eidsberg kommune** (formannskapet 10.03.08)
- **Trøgstad kommune** (kommunestyret 11.03.08)
- **Askim kommune** (komite for samfunnsutvikling 12.03.08)
- **Rakkestad kommune** (kommunestyret 13.03.2008)
- **NHO Østfold** (brev av 13.03.2008)

6) Behov for revisjon av Østfoldpakka 1

Koordineringsutvalget for E18 har vurdert bompengeneinnkrevingsopplegget på E18 gjennom Østfold og anbefaler fylkestinget å gjøre følgende vedtak om dette til NTP 2010-2019:

1. *Østfold fylkeskommune viser til at både Storting og Regjering tidligere har uttalt at det er ønskelig med en kontinuerlig utbygging av E18. Fylkestinget finner det derfor uakseptabelt at gjenstående strekninger på E18 i Østfold ikke er prioritert i transportetatens forslag til NTP 2010-2019.*
2. *Østfold fylkeskommune ber om at Regjeringen legger inn at Østfoldpakka 1 revideres for å sikre sammenhengende utbygging av E18 i Østfold når saken fremmes for Stortinget.*

3. Med denne forutsetningen vil fylkestinget gå inn for at investerings- og finansieringsopplegget for E18 endres slik at Østfoldpakka kan fullføres for E18 i Østfold i løpet av perioden 2010-2013.
4. For å redusere eventuelle framtidige ombyggingskostnader og ulykkesrisikoen i bomstasjonene, ber Østfold fylkeskommune Statens vegvesen om å utrede muligheten for å bygge om dagens innkrevningssystem til helautomatiske stasjoner når ny stasjon settes i drift på parsellen Krosby - Knapstad i 2010

7) Ytre Oslofjordforbindelse Horten Moss

Statens vegvesen Region sør har etter initiativ fra Vestfold fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Stortinget samt BTV regionråd og regionrådet for Mossregionen laget en rapport for å vurdere grunnlaget for en ny tverrforbindelse mellom Vestfold/E18 og Østfold/E6.

I rapport av 10.03.2008 har Statens vegvesen oppsummert og oppdatert tidligere utredninger, vurdert og oppdatert kostnader på et overordnet nivå, og vurdert det finansielle grunnlaget for en slik forbindelse, se vedlagte rapport.

Statens vegvesen konkluderer i rapporten med at en ytre Oslofjordforbindelse er et positivt element i forhold til næringsutvikling, ikke bare for nærområdet rundt Horten og Moss, men også for et betydelig omland på begge sidene av fjorden. Den gir også et positivt miljøbidrag.

Forbindelsen kan bli en viktig utenlandsforbindelse mot Sverige og Baltikum både for næringslivet i Vestfold, Telemark, Agderfylkene og antakelig også Sør-Rogaland.

Prosjektet er utredet på et overordnet nivå. Dersom man ønsker å gå videre, er det behov for mer detaljerte utredninger av geologi, seismikk, trafikkpotensial etc. Neste trinn vil være å gjennomføre en konseptvalgutredning. Kostnadene med dette vil være i størrelsesorden rundt 1 mill. kr. Dette må det finnes finansiering for.

Dersom staten må bidra med penger innenfor de gitte økonomiske rammer slik disse framgår av forslaget til Nasjonal transportplan (Estatenes forslag), vil det neppe være riktig å prioritere dette prosjektet på bekostning av andre viktige nasjonale vegruter, som f.eks E18 fra Vestfold grense til Kristiansand, fullføring av rv. 23 fram til E18 og andre viktige transportåre. Statens vegvesen mener derfor at det ut fra de rammene og føringene som så langt ligger i NTP 2010-2019 ikke synes riktig å gå videre med prosjektet nå dersom staten må bidra i finansieringen av prosjektet, men vil avvente Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

Dersom det signaliseres vilje til å gå videre med et 100 pst. bompengefinansiert prosjekt, vil det være interessant å gå videre i forhold til konseptvalgutredning og evt. planlegging etter plan/bygningsloven.

8) Fylkesrådmannens vurdering

Hovedinntrykket av planetatens forslag til NTP 2010-2019 er at de langt på vei har laget en helhetlig nasjonal transportplan. Det er positivt at drift- og vedlikehold er prioritert i planen for å ta igjen etterslepet/forfallet, men beskrankningene på planrammene medfører at transportutfordringene på Østlandet, i Osloregionen og Østfold ikke løses med dette planforslaget.

Østlandssamarbeidet og Osloregionen

Østlandssamarbeidet og Osloregionen har avgitt egne uttalelser.

Østlandssamarbeidet påpeker bl.a. at planen er utilstrekkelig for å oppfylle de felles mål fylkeskommunene på Østlandet er enige om, og at det er nødvendig med en betydelig økning av bevilgningene til samferdsel på statsbudsjettet. For øvrig er forholdet til planrammene,

jernbanen, øvrig kollektivtrafikk, stamvegene, øvrige riksveger, finansiering m.m. for Østlandet omtalt i uttalelsen, se vedlegg.

Osloregionen understreker behovet for mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen og viser til Osloregionens felles samordnede areal- og transportstrategi hvor det bl.a. er enighet 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. Osloregionen påpeker at det er uakseptabelt at viktige jernbane- og vegstrekninger er utelatt i planen som følge av de lave investeringsrammene som rammer Osloregionen særlig hardt. Bl.a. er nytt dobbeltspor Oslo-Ski, prosjektfinansiering, Oslopakke 3 og viktige stamveg- og riksvegprosjekter i Osloregionen nevnt, herunder E18 øst og Rv 111/22 Sarpsborg-Mysen-Lillestrøm nevnt, samt at riksvegene på begge sider av Moss-Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg. I tillegg er behovet for økt havnesamarbeid i regionen nevnt.

Fylkesrådmannen anbefaler at Østfold fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets og Osloregionens uttalelse til NTP 2010-2019.

Konsekvensene for Østfold

Østfold er et viktig transportfylke i og med at hovedferdselen mellom Norge og Europa, både på vei og jernbane, går gjennom fylket på Østfoldbanen, E6 og E18. I 2008 fikk vi også en internasjonal flyplass i Østfold (Moss Lufthavn Rygge).

Fergeforbindelsen Moss -Horten er en viktig forbindelseslinje mellom Østfold og Vestfold/Sørlandet. Havnene i Østfold er blant landets største containerhavner med mulighet for godsoverføring veg, sjø og bane.

Østfold er avhengig av at drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur ivaretas samtidig som det må foretas betydelige investeringer i nye infrastrukturtiltak.

Gjennom Østlandspakka 2007 og den vedtatte areal- og transportstrategien for Osloregionen samt i arbeidet med fylkesplanens arealstrategi for Østfold legges det føringer for et knutepunktsbasert utbyggingsmønster med dreining av fremtidig utbygging til eksisterende byer og tettsteder. For å lykkes med dette vil det være helt avgjørende at utbyggingen av dobbeltsporet jernbane gjennom Østfold forseres og at framkommeligheten i by- og tettstedsområdene forbedres gjennom nødvendige vegtiltak, utvikling av kollektivtilbudet og utbygging av gang- og sykkelveinett.

Som det framgår av det vedlagte sammendraget av NTP 2010-2019 er det ikke rom for større statlige investeringer i infrastruktur i Østfold i planperioden. Dette stiller oss overfor betydelige utfordringer. Særlig byområdene står overfor store utfordringer knyttet til dagens transportsystem. Kapasiteten på hovedvegnettet er sprengt og framkommeligheten for kollektivtrafikken er svært begrenset. I tillegg er behovet for utbygging av gang- og sykkelveger stort for å kunne utvikle mer miljøtilpassede transportsystemer.

Fylkesrådmannen har tatt utgangspunkt i Østfoldrådets anbefalinger, og utdypet denne med grunnlag i innspillene fra høringsuttalelsene. Etter fylkesrådmannens vurdering har det kommet inn svært mange gode innspill fra høringsinstansene som er søkt ivare tatt i forslaget til uttalelse. Det har imidlertid ikke vært mulig å imøtekomme alle ønsker.

Kommunene krever at dagens prioriteringer for Østfold videreføres i NTP 2010-2019. Det vil si fullføring av Østfoldpakka fase 1 og 2 med ferdigstilling av E-18 og sideveistiltak til E-6. Det er behov for økte rammer for å ferdigstille E-18 fra Vinterbro til Svenskegrensen som innfallsport til Østfold og Norge. Det er behov for utbygging av Østfoldbanen, og det er behov for betydelige investeringer på det øvrige riksvegnettet.

Østfoldpakka fase 1

Det er ikke akseptabelt at gjenstående strekninger på E18 ikke ligger inne i transportetatens forslag til NTP 2010-2019. Koordineringsutvalget for E18 har vurdert innkrevingsopplegget på E18 og er innstilt på å vurdere en revisjon av Østfoldpakka fase 1 for å få til en kontinuerlig og sammenhengende utbygging av E18 i første planperiode (201-2013) i tråd med Stortingets og Regjeringens intensjoner. Fylkesrådmannen slutter seg til denne anbefaling, men finner å påpeke at det kan bli vanskelig å få til en løsning for de resterende parsellene på E18 uten at man legger til rette for en utvidelse av bompengelopplegget.

Fylkesrådmannen mener det må tas inn forpliktende formuleringer om sammenhengende utbygging og sluttdato for ferdigstillelse av hele E18 gjennom Østfold i NTP 2010-2019. Det er også ønskelig med en snarlig avklaring av trasevalg for E18 fra Akershus grense mot Oslo.

Østfoldpakka fase 2

Fylkestinget vedtok Østfoldpakka i desember 1997. Høsten 1998 foreslo vegsjefen faseinndeling av Østfoldpakka, der fase 2 skulle stå for finansiering og utbygging av et helhetlig transportsystem i byregionene i Ytre Østfold.

Stortinget har hittil prioritert Østfoldpakka fase1, dvs utbygging av E6 og E18.

I NTP 2002-2011 ble imidlertid Østfoldpakka fase 2 omtalt, men det ble ikke foreslått ekstrafinansiering av tiltak innenfor den fylkesfordelte rammen.

I tilknytning til NTP 2006-2015 ble det laget egne byanalyser og utarbeidet forslag til helhetlige transportløsninger for byene i Ytre Østfold (Østfoldpakka fase 2). Sarpsborg kommune og Halden kommune aksepterte imidlertid ikke bruk av bompengefinansiering eller lignende. Ny Rv 108 Kråkerøyforbindelse kom med i NTP 2006-2015 som eneste tiltak i første planperiode (46 mill. kr). Det ble foreslått en betydelig økning av den fylkesfordelte rammen for 2. planperiode til delfinansiering av brukerfinansierte prosjekter i Østfoldpakka fase 2 (194 mill. kr). Dette er imidlertid ikke fulgt opp i forslaget til NTP 2010-2019.

Status for Østfoldpakka fase 2 er i dag følgende:

- Fredrikstad
 - Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse ble vedtatt i Stortinget 26.03.07.
 - Forventet byggestart høsten 2008 og ferdigstillelse november 2009.
 - Prinsippvedtak i bystyret om Bypakke Fredrikstad
- Moss
 - Trafikkutredninger er utført av Statens vegvesen og kommunen
 - Jernbaneverket utreder Mossetunnel og ny jernbanestasjon/spor
 - Finansieringsmuligheter er ikke avklart
- Sarpsborg
 - Bompengefinansiering er p.t. uaktuelt
 - Forslag til fellesprosjekt Ny Sarpsbru i kommunen
- Halden
 - Bompengefinansiering er p.t. uaktuelt
 - Prosjektpakke foreligger
 - Finansiering med sideveismidler E6, fylkesfordelt ramme og kommunen

Fylkestinget vedtok 28.02.2008 i sak 10/2008 at Østfold fylkeskommune vil legge til grunn at Bypakke Fredrikstad tas inn i NTP 2010-2019 og at brukerfinansiering aksepteres som prinsipp for lokal medfinansiering.

Samferdselsdepartementet har stilt krav om KS1 så snart som mulig for Bypakke Fredrikstad, og Statens vegvesen Region øst har nylig satt i gang arbeidet med KS1 og KVVU for Bypakke Fredrikstad.

Regionrådet for Mosseregionen anbefaler at det snarest mulig iverksettes utredning av en "Mosseregionpakke" for å sikre nødvendige investeringer i samferdselstiltak i Mosseregionen. Utredningen må beskrive aktuelle tiltak, kostnader og finansiering med utgangspunkt i økte statlige rammer og/eller alternativfinansiering og danne grunnlag for gjennomføring av nødvendig konseptvalgutredning og kvalitetssikring før Stortingets sluttbehandling av NTP 2010-2019.

Fylkesrådmannen er bekymret for finansieringen av Østfoldpakke 2. Den foreslåtte rammen til øvrige riksveger på 600 mill kr tar ikke høyde for finansiering av prosjekter i Østfoldpakke 2. Kommunene mener det er viktig å signalisere at skal man forvente lokal finansiering, er det viktig at staten også deltar betydelig i spleiselaget. Dette vil ikke minst være viktig dersom man skal dreie bruken av bompenger mot mer tilrettelegging for alternative transportformer.

Fylkesrådmannen vil foreslå at Østfoldpakke fase 2 legges inn i NTP 2010-2019, og at det påpekes behovet for statlig medvirkning i finansieringen av Østfoldpakke 2.

Østfoldbanen

Fylkestinget har nylig sluttet seg til Osloregionens forslag til "samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Forutsetningen for areal- og transportstrategien er et godt fungerende jernbanenett mellom Oslo og de byene som utgjør flerkjernestrukturen. En samferdselspolitikk hvor Østfoldbanen ikke prioriteres før etter 2019 er derfor i sterk strid med denne strategien. En av premissene i samordnet areal- og transportstrategien for Osloregionen er et tettere og mer sentralisert utbyggingsmønster. Konsentrert tettstedsutvikling med fortetting og utbygging rundt kollektivknutepunkt er da en forutsetning. En utsettelse av satsingen på Østfoldbanen er i denne sammenhengen svært uheldig.

Østfold fylkeskommune har overtatt sekretariatet for jernbaneforum Øst. De vil sende egen uttalelse om NTP 2010-2019 hvor de bl.a. vil fremføre følgende momenter: Det gir liten mening å planlegge lokalt når man ser helt bort i fra forrige plan i ny NTP. Det er behov for økt statlig innsats til finansiering av jernbaneutbyggingen i Norge. Oslo-Ski er viktig å få med tidlig i planperioden med kobling til østre linje på Ski st. Det er beklagelig at ingen av prosjektene i Østfold er med selv ved en 20% økning i rammen. Muligheten for prosjektfinansiering må vurderes på Østfoldbanen (forutsigbarhet og sammenhengende utbygging). Østfoldbanen er det "ene benet" i det Nordiske Triangel og en viktig del av intercity-triangelet på Østlandet. Gods på jernbanen til utlandet går i hovedsak på Østfoldbanen. Strekningen Oslo - Gøteborg forslås som pilotprosjekt for høyhastighetsbane.

Fylkesrådmannen vil legge til grunn tidligere prioriteringer, dvs at jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover med tunnel gjennom Moss. Banen må fundamenteres for tog med høy hastighet. Dette er et prosjekt som vil egne seg for utprøving av prosjektfinansiering. Trafikkvekst vil gi prosjektet økonomisk- og miljømessig inntjening. Prosjektet er viktig for forbindelsen til Gøteborg og København og for å få mer gods fra vei til bane. Dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski har avgjørende betydning for Østfoldbanen, med påkobling til både Østre og Vestre linje, men også for landet som helhet, spesielt forbindelsen mellom Oslo-Gøteborg-København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk.

Høyhastighetstog

Både Østlandssamarbeidet og Osloregionen har uttalt at de prioriterer intercity og dobbeltsporutbygging i Osloregionene, og at videre utbygging av høyhastighetsbaner ikke må komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet. Fylkesrådmannen slutter seg til dette.

Samferdselsdepartementet har bedt om særskilt uttalelse til den vurdering Jernbaneverket har lagt fram i et notat om videre utredning av høyhastighetsbaner i Norge. Fylkesrådmannen har merket seg at jernbaneverket bl.a. har pekt på at det fortsatt vil være behov for utredninger på et overordnet og strategisk nivå før en kan anbefale og konkludere. Når det er grunnlag for å

velge ut en korridor som første prioritet, må det startes et utredningsarbeid som blant annet må inneholde en konseptvalgutredning (KVU) som grunnlag for en KS1 prosess. Jernbaneverket ønsker å få vedtatt en ambisjon for høyhastighetstog under behandlingen av NTP i 2009.

Østfold fylkeskommune har deltatt i flere prosjekter om høyhastighetsbaner Oslo – Gøteborg og til kontinentet, og har fått Rambøll til å vurdere konsekvensene av en slik høyhastighetsbane som den tyske VWI-gruppen har foreslått i forbindelse med arbeidet med NTP 2010-2019. Fylkesrådmannen foreslår at denne vedlegges fylkestingets uttalelse.

Fylkesrådmannen mener at Østfoldbanen egner seg spesielt godt som en korridor for videre utredninger med første prioritet ut fra følgende forhold:

- Korridoren har stort markedspotensial
- Utbygging pågår allerede i Sverige og på kontinentet
- Forbindelsen til kontinentet er viktig å få etablert først i det langsiktige perspektivet (Det Nordiske Triangel)
- Lavere kostnader og risiko enn for andre strekninger
- Det skal allerede gjennomføres KS1 og KVU for Oslo-Ski, samt i Moss og Fredrikstad
- Forholdet til gods-, lokal- og regionaltrafikk, samt veg, sjø og bane
- Ut fra Rambøllrapporten kan man konkludere at Østfoldbanen egner seg spesielt godt for en konseptvalgutredning
- Et solid underlagsmateriale foreligger allerede
- Et prioritert prosjekt i Gøteborg – Oslo samarbeidet

Prosjektfinansiering - jernbane

Fylkesrådmannen ser positivt på at planforslaget anbefaler OPS-løsninger og prosjektfinansiering for større prosjekter, og mener at flere prosjekter i vår region kan være egnet for dette. Jernbaneverket har bl.a. nevnt dobbeltspor Oslo-Ski, Sandbukta-Kleberget-Såstad og Haug-Onsøy.

Fylkesrådmannen foreslår at prosjektfinansiering eller etablering av eget jernbanefond eller lignende vurderes som del av NTP 2010-2019 for eventuell høyhastighetsutbygging for jernbanen Oslo- Gøteborg.

Havnene

Når det gjelder Kystverkets forslag er fylkesrådmannen tilfreds med at man nå har foreslått 20 stamnetthavner i Norge med stamvegtilknytning, herunder Borg havn. Fylkesrådmannen foreslår at fylkestinget slutter seg til dette forslaget. Det er viktig at "flaskehalsene" på begge sider av havnene i Østfold (farledere og veger) søkes utbedret. Dette gjelder særlig farledene inn til Halden havn og Borg havn, samt havnevegene til Borg havn og Moss havn. For Borg havn er det viktig å etablere en god forbindelse til Rolvsøyterminalen og få utbedret Rv 111 fra Rakkestadkrysset til Årnes. Fylkeskommunen bør prioritere dette i arbeidet med framkommelighetstiltak i byene i Østfold, jamfør Østfoldpakka fase 2 (Bypakke Fredrikstad og i Moss). Fylkesrådmannen vil også foreslå at Rolvsøyterminalen blir en del av det nasjonale stamnettet.

Regionrådet for Mosseregionen og Moss kommune ber om at RV19 omklassifiseres til stamveg og at Moss Havn KF gis status som stamnetthavn.

Moss Havn KF konkluderer i sin uttalelse med at de vil sterkt anmode om at samferdsel, næring og miljøkomiteen og fylkestinget slutter seg til føringene i havnens høringsnotat (som følger som vedlegg til saken) og omklassifiserer Moss havn til stamnetthavn. Moss havn KF bør prioriteres og etableres som nasjonalt intermodalt godsknutepunkt og inngå i den nasjonale nettet og ha stamvegtilknytning. Dette er usedvanlig viktig for å bevare og å utvikle videre varige arbeidsplasser i regionen.

Det er viktig at farleden til Borg havn utvides for økt framkommelighet og sikkerhet. Dette gjelder dybde og bredde på løpet. Det vil bli lettere og sikrere å ta inn mindre og spesielt større fartøy. Dette vil bety at de største bulkskipene kan anløpe Øra med full last uten stor risikofaktor.

Innseilingen til Halden må sikres og gjøres tryggere for større skip som skal hente produkter for eksport fra næringslivet i Halden. Den grunne "terskelen" i Ringdalsfjorden må fjernes/redueres. Norsk Industri, Nexans, Halden kommune og Østfold fylkeskommune ba i 2007 Fiskeri- og kystdepartementet om å ta initiativ til at saken ble gjenopptatt. Statsråd Helga Pedersen svarte at hun oppfordret til å komme med innspill i forbindelse med rulleringen av NTP 2010-2019. Fylkesrådmannen vil derfor foreslå at fylkeskommunen vedtar et slikt innspill i sin høringsuttalelse.

Kystverket har signalisert at fylkeskommunen bør være tydelig i sin uttalelse på sine prioriteringer for havnene i fylket. Etter fylkesrådmannens oppfatning er det positivt at transportetatene har foreslått Borg Havn IKS som en av tjue nasjonale stamnetthavner og fylkeskommunen bør støtte opp om dette forslaget, samt utbedringen av farleden inn til havnen. Når det gjelder Moss havn KF bør det foreslås at havnen får stamvegtilknytning. Videre vil fylkesrådmannen støtte opp om forslaget om at havnene i Indre Oslofjord (Oslo og Drammen havner, Borg og Moss havner, Grenland og Larvik havner) bør samarbeide for å oppnå bedre regionale transportløsninger.

Utgårdskilen er hjemhavn for ca. 30 fiskebåter. For å gi nødvendig rekruttering til fiskeryrket er det viktig at havna videreutvikles til en trygg havn med mulighet for effektiv levering av råvarer fra fisket i Oslofjorden. Østfold fylkeskommune har utpekt Utgårdskilen til regional fiskerihavn og lagt til rette for utbedring av fylkesvegen til havna og utvilkling i selve havna. Utgårdskilen regionale fiskerihavn må prioriteres av Kystverket i NTP 2010-2019.

Regionalt vegnett og rammen til øvrige riksveger

Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet. (I NTP anslås etterslepet på vedlikehold av vegene som skal overføres fra Staten til regionene til ca. 10 mrd kroner). Det vises i denne sammenheng til endring av veglovens § 7 i 1995 der det i Ot. Prop. Nr. 60 (1995-1996) heter: "Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen følger opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå."

Statens vegvesens tilstandsanalyser (TAV) viser at standarden på det øvrige riksveinettet i Østfold er langt dårligere målt mot både Region øst og mot landsgjennomsnittet for øvrige riksveier. I 2003 hadde Østfold et etterslep på øvrige riksveier på 465 mill kr (2003). I tillegg står Østfold overfor store utfordringer mht behov for rehabilitering av tyngre konstruksjoner. Ut over Hvalertunnelen har Statens vegvesen informert om et omfattende behov, herunder behov for rehabilitering av fergekaia i Moss, samt bruer og tunneler på det øvrige riksvegnettet. Det er mye som tyder på at behovet for rehabilitering av eksisterende vegnett vil fortsette å øke i årene som kommer.

Flere av kommunene mener trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler til fylkene/de nye regionene og ikke folketall og veilengde, da dette slår uheldig ut i et fylke som Østfold med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk. Fylkesrådmannen deler denne oppfatning.

i NTP 2006-2015 ble det foreslått en betydelig økning av den fylkesfordelte rammen for 2. planperiode til delfinansiering av brukerfinansierte prosjekter i Østfoldpakke fase 2 (194 mill. kr). Dette er imidlertid ikke fulgt opp i forslaget til NTP 2010-2019. Dersom det forutsettes at Østfoldpakke 2 skal finansieres med midler fra det regionale vegnettet vil ikke den foreslåtte

rammen på 600 mill. kr være tilstrekkelig. Til sammenligning var planrammen til Østfold på 1187 mill (2007-kroner) i forrige NTP.

Oppfølging av Østfoldpakke fase 2 i byene, det økte vedlikeholdsbehovet ved tyngre installasjoner i Østfold og standarden på det øvrige riksveinettet for øvrig tilsier at fylkesfordelt ramme for Østfold må styrkes (dobles) i NTP 2010-2019.

Annet

Aremark kommune ber om at det utarbeides en handlingsplan for opprusting av Haldenkanalen, og at denne tas inn i Nasjonal transportplan for tidsrommet 2010-2019. Etter fylkesrådmannens oppfatning er dette ingen aktuell sak for NTP.

Spydeberg kommune mener stamveiprojektene inngrep i viktige naturområder, kulturmiljøer og dyrket mark ikke medfører liten forandring, og at hensynet til jordvern må implementeres som et vurderingskriterium i Nasjonal Transportplan ved planlegging av infrastruktur. Etter fylkesrådmannens mening blir dette hensynet ivaretatt ved KVV for større investeringsprosjekter. For Østfolds vedkommende blir jordvern et viktig område i den nye fylkesplan d.v.s. i vårt eget plangrunnlag.

NAF mener at det er behov for en ringbane (tog) i Østfold, og håper at tverrforbindelsen E18/E6 (Moss/Horten-forbindelsen) får egen omtale i den endelige Nasjonale transportplan 2010-2019.

Statens vegvesen har vurdert Ytre Oslofjordforbindelse Horten – Moss. Fylkesrådmannen vil gå inn for at Samferdselsdepartementet vurderer å gå videre med en KVV og KS1 prosess da dette kan være nyttig å få vurdert i forbindelse med at det parallelt skal gjennomføres en KVV/KS1 prosess for transportsystemet i Moss.

Når det gjelder en ringbane for tog i Østfold, har fylkesrådmannen engasjert konsultantselskapet Rambøll til å foreta en vurdering. Denne vil foreligge i løpet av 1. halvår 2008.

Fylkesrådmannens forslag til innstilling

1. Østfold fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets og Osloregionens uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og vil særlig fremheve følgende:
 - a. Østfold fylkeskommune 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
 - b. Planrammene til jernbaneformål må økes med 50 %
 - c. Planrammene til vegformål må økes med 40 %
 - d. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski må prioriteres i NTP 2010-2019
 - e. Alternativ finansiering av større viktige veg- og jernbaneprosjekter må vurderes for å sikre sammenhengende utbygging av nødvendig samferdselsinfrastruktur i regionen
2. Østfold er veien til Europa og porten til Norge. Alle statistikker viser en stadig sterkere vekst i trafikken gjennom Østfold. Dette må gjenspeiles i tiltakene i Østfold.
3. Østfold fylkeskommune krever at Østfoldpakke 1 revideres for å slutføre utbyggingen av E18 gjennom Østfold med ferdigstillelse av gjenværende parseller og sideveistiltak i første planperiode av NTP 2010-2019:
 - a. Østfold fylkeskommune viser til at både Storting og Regjering tidligere har uttalt at det er ønskelig med en kontinuerlig utbygging av E18. Fylkestinget finner det

derfor uakseptabelt at gjenstående strekninger på E18 i Østfold ikke er prioritert i transportetatens forslag til NTP 2010-2019.

- b. Østfold fylkeskommune ber om at Regjeringen legger inn at Østfoldpakka 1 revideres for å sikre sammenhengende utbygging av E18 i Østfold når NTP fremmes for Stortinget.
 - c. I en slik revisjon vil fylkestinget gå inn for at investerings- og finansieringsopplegget for E18 endres slik at Østfoldpakka fullføres for E18 i Østfold i løpet av perioden 2010-2013.
 - d. For å redusere eventuelle framtidige ombyggingskostnader og ulykkesrisikoen i bomstasjonene, ber Østfold fylkeskommune Statens vegvesen om å utrede muligheten for å bygge om dagens innkrevingsssystem til helautomatiske stasjoner når ny stasjon settes i drift på parsellen Krosby - Knapstad i 2010
4. Østfoldpakka fase 2 utgjør sideveistiltakene til E6 for byene i Ytre Østfold og var forutsatt finansiert med bl.a. økte statlige midler til øvrige riksveger over fylkesfordelt ramme i andre planperiode av NTP 2006- 2015. Dette er ikke fulgt opp i NTP 2010-2019. Østfold fylkeskommune forventer at Regjering og Storting legger inn økt behov for statlig finansiering av Østfoldpakka fase 2 i første planperiode av NTP 2010-2019 til:
- a. Bypakke Fredrikstad og øvrige tiltak i Nedre Glomma, herunder Sarpsborg
 - b. Utvikling av Mosseregionpakke
 - c. Sideveistiltak Halden

Statens vegvesen må gjennomføre nødvendige utredninger (KVU/KS1) som beskriver aktuelle tiltak, kostnader og finansiering med utgangspunkt i økte statlige rammer og/eller alternativ finansiering og danner grunnlag for gjennomføring av nødvendig konseptvalgutredning og kvalitetssikring før Stortingets sluttbehandling av NTP 2010-2019.

Østfold fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet vurdere å gå videre med KVU/KS1 for Ytre Oslofjordforbindelse Moss – Horten.

5. Østfold fylkeskommune aksepterer ikke at reduserte investeringsrammer til jernbanen har medført at investeringer på Østfoldbanen ikke er prioritert og tatt ut av planen:
- a. Jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover.
 - b. Østfold fylkeskommune ber om at dobbeltspor Oslo – Ski legges til planperioden 2010-2019. Dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski har avgjørende betydning for Østfoldbanen, men også for landet som helhet, spesielt forbindelsen mellom Oslo – Gøteborg – København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk.
 - c. Østfoldbanens Østre linje må vedlikeholdes og oppgraderes og tilknyttes det nye dobbeltsporet Oslo – Ski for å få mer persontrafikk over på bane, i samsvar med samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.
6. Østfold fylkeskommune prioriterer intercity- og dobbeltsporutbygging. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet.

Utenlandsforbindelsen Oslo – Gøteborg og videre til København og kontinentet har vært vurdert flere ganger for høyhastighet, samt av den tyske VWI-gruppen i forbindelse med NTP 2010-2019. Østfold fylkeskommune har fått konsulentselskapet Rambøll til å vurdere konsekvensene av en slik høyhastighetsbane for Østfold (rapporten vedlegges uttalelsen). Østfold fylkeskommune mener at denne korridoren egner seg spesielt godt for videre utredning og foreslår derfor at korridoren gis første prioritet for videre konseptvalgutredning (KVU) og KS1 prosess.

Prosjektfinansiering eller etablering av eget jernbanefond eller lignende må vurderes som del av NTP 2010-2019 for eventuell høyhastighetsutbygging for jernbanen Oslo - Göteborg.

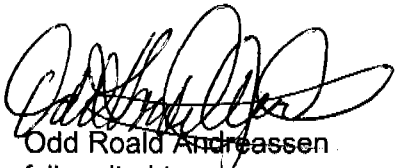
Ved videre utredning av høyhastighetsbaner i Sør-Norge anbefaler Østfold fylkeskommune at en alternativ trase gjennom Indre Østfold til Karlstad og derfra videre til Stockholm utredes. En slik trase er helt klart kortere enn dagens jernbanetrase over Kongsvinger.

Begge korridorene inngår i Det Nordiske Triangel.

7. Østfold fylkeskommune mener prosjektfinansiering/OPS kan være aktuelt for tiltak under punktene 4-6.
8. Østfold fylkeskommune slutter seg til transportetatens forslag om å etablere 20 stamnetthavner i Norge med stamvegtilknytning, og forventer at dagens havnestruktur med nasjonalhavner avvikles:
 - a. Fylkeskommunen prioriterer Borg Havn IKS som stamnetthavn i Østfold og er tilfreds med at farleden inn til Borg havn er foreslått utbedret i planforslaget. Fylkeskommunen støtter forslaget om 200 mill kr til utbedring av Røsvikrenna i 2010-2013 og anbefaler at farleden Videgrunnen-Røsvikrenna også legges inn i planen for perioden 2014-2019.
 - b. Fylkeskommunen vil også be om at det etableres stamvegtilknytning for Moss havn KF og Rolvsøyterminalen.
 - c. Østfold fylkeskommune ber sentrale myndigheter sørge for at Kystverket kan foreta de konsekvensutredninger som trengs for å tilfredsstille norske og svenske krav slik at nødvendige utbedringer kan gjennomføres i farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn.
 - d. Utgårdskilen regionale fiskerihavn må prioriteres som regional fiskerihavn i Oslofjorden.
9. Forslaget til fylkesvis fordeling av den statlige investeringsrammen til øvrige riksveger for Østfold for perioden 2010-2019 på 600 mill kr er altfor lavt til å imøtekomme de utfordringer det øvrige riksvegnettet i Østfold står overfor. Forfallet og standarden på det øvrige riksvegnettet i Østfold er betydelig høyere enn på Østlandet og landet for øvrig. Vedlikeholdsbehovet er særlig stort ved tyngre installasjoner i Østfold.
 - a. Østfold fylkeskommune mener trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler til fylkene/de nye regionene og ikke folketall og veilengde, da dette slår uheldig ut i et fylke som Østfold med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk.
 - b. Østfold vil oppleve en reell nedgang på ca. 45% i investeringsrammen til øvrige riksveger dersom planforslagets investeringsrammer opprettholdes. Østfold fylkeskommune ber om at planrammen økes slik at ikke kuttene i investeringsrammen blir drastiske.
 - c. Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet og økonomisk oppfølging av tidligere Stortingsvedtak når det gjelder Østfoldpakka.

Sarpsborg, 28. mars 2008

Atle Haga
fylkesrådmann


Odd Roald Andreassen
fylkesdirektør

PS 16/2008 Nasjonal transportplan 2010-2019 - høring av transportetatenes forslag

Samferdsel, næring og miljøkomiteens innstilling 16.04.2008:

Østfold er veien til Europa og porten til Norge. Alle statistikker viser en stadig sterkere vekst i trafikken gjennom Østfold. Dette må gjenspeiles i samferdselstiltakene i fylket. Store deler av næringslivet og arbeidslivet er ekstremt avhengig av effektiv transport og gode telekommunikasjoner, og svært mange østfoldinger pendler over kommune- og fylkesgrenser. Videre utbygging av kommunikasjonene må ses i et klimaperspektiv. Dette gjelder særlig overgang fra vei til bane og fra fly til bane. Det er også svært viktig å spare transportarbeid gjennom god samfunnsplanlegging, og få bedre forhold for nærtrafikken med tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier.

Konkrete ønsker i uttalelsen er ellers begrunnet i hensyn til varetransport, arbeidspendling og andre kommunikasjonsbehov som er knyttet til verdiskaping.

1. Felles prioriteringer på Østlandet

Østfold fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets og Osloregionens uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og vil særlig framheve følgende:

- a. Østfold fylkeskommune 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 veisiden
- b. Planrammene til jernbaneformål må økes med minimum 50 %
- c. Planrammene til veiformål må økes med minimum 40 %
- d. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski må prioriteres i NTP 2010-2019
- e. Alternativ finansiering av større viktige vei- og jernbaneprosjekter må vurderes for å sikre sammenhengende utbygging av nødvendig samferdselsinfrastruktur i regionen

2. Forvaltningsreformen

Østfold Fylkeskommune har i forbindelse med forvaltningsreformen gått inn for at ansvaret for øvrige riksveier overføres til det regionale folkevalgte nivået. Vi forutsetter at staten sørger for at disse veiene er i god forfatning før overføring finner sted, og at det gis tilstrekkelige tilskudd til framtidig vedlikehold og nyinvestering.

I regionmeldinga åpnes det også for at en del flere veier defineres som stamveier, og at fylkeskommunene/regionene bør få innflytelse på dette. I Østfold er nå E6 og E18 stamveier. Østfold fylkeskommune støtter forslaget i fremlegget til NTP om at stamnetthavnene gis stamveitilknytning. Dette gjelder primært riksvei 111 fra Borg Havn på Øra til Årum i Fredrikstad. Østfold fylkeskommune mener stamveitilknytningen også bør omfatte en forbindelse over ny bro over Glomma til godsterminalen ved jernbanen på Rolvsøy. I tråd med tidligere uttalelser mener fylkeskommunen at havneveien i Moss også bør gis stamveistatus.

Også forbindelsene mellom E 6 og de store byene i Ytre Østfold bør ha stamveistatus. Dette gjelder riksvei 21 fra Svinesundområdet til Halden, riksvei 110 fra Skjeberg til Fredrikstad, riksvei 112 fra Rolvsøysund til Solli, og riksvei 19 fra E6 ved Mosseporten til Moss sentrum. Dette kan også ses som en del av tverrforbindelsen over fjorden.

Også en av tverrforbindelsene i Østfold må oppgraderes til stamvei. Av beredskapshensyn må det være en god veiforbindelse fra havn i Østfold nordover øst for Oslo og til E6 i Skedsmo. Østfold vil prioritere forbindelsen Fredrikstad (Øra) – Rakkestad (riksvei 111) og videre via Mysen, Fetsund til Skedsmokorset (riksvei 22). Dette vil samtidig være et viktig bidrag til gode tverrforbindelser i Østfold.

3. Stamveginvesteringer

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at ny E6 gjennom Østfold vil stå ferdig innen utløpet av inneværende planperiode. Østfold fylkeskommune krever at Østfoldpakka 1 revideres for også å slutføre utbyggingen av E18 med ferdigstillelse av gjenværende parseller og sideveistiltak i første planperiode av NTP 2010-2019:

- a. Østfold fylkeskommune viser til at både Storting og Regjering tidligere har uttalt at det er ønskelig med en kontinuerlig utbygging av E18 gjennom Østfold. Behovet er ytterligere dokumentert ved at 2 av 3 gjenstående strekninger i Østfold er prioritert ved en 20% økning av planrammen i transportetatens fremlegg til NTP for 2010-2019, og Fylkestinget vil finne det uakseptabelt om hele E18 fra riksgrensen til E6 i Akershus ikke slutføres innen 2012.
- b. Østfold fylkeskommune ber om at Regjeringen legger inn at Østfoldpakka 1 revideres for å sikre sammenhengende utbygging av E18 i Østfold når NTP fremmes for Stortinget.
- c. I en slik revisjon vil fylkestinget gå inn for at investerings- og finansieringsopplegget for E18 endres slik at Østfoldpakka fullføres for E18 i Østfold i løpet av perioden 2010-2012.
- d. Østfold Fylkeskommune ber om at traseen for videreføring av E18 gjennom Akershus legges fra Østfold grense til Vinterbro, og at utredningene konsentreres om denne korridoren.
- e. For å redusere eventuelle framtidige ombyggingskostnader og ulykkesrisikoen i bomstasjonene, ber Østfold fylkeskommune Statens vegvesen om å utrede muligheten for å bygge om dagens innkrevningssystem til helautomatiske stasjoner når ny stasjon settes i drift på parsellen Krosby - Knapstad i 2010

4. Østfoldpakka fase 2

Østfoldpakka fase 2 utgjør sideveistiltakene til E6 for byene i Ytre Østfold og var forutsatt finansiert med bl.a. økte statlige midler til øvrige riksveger over fylkesfordelt ramme fra 2010. Dette er ikke fulgt opp i NTP 2010-2019. Østfold fylkeskommune forventer at Regjering og Storting tar høyde for økt behov for statlig finansiering av Østfoldpakka fase 2 i første planperiode av NTP 2010-2019 til:

- Bypakke Fredrikstad og øvrige tiltak i Nedre Glomma, herunder Sarpsborg
- Utvikling av Mosseregionpakke
- Sideveistiltak Halden

Statens vegvesen må før Stortingets behandling av NTP 2010-2019 gjennomføre nødvendige utredninger (KVU/KS1) som beskriver aktuelle tiltak, kostnader og finansiering med utgangspunkt i en kombinasjon av økte statlige rammer og alternativ finansiering.

5. Fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger

I gjeldende NTP var det lagt opp til en betydelig økning i bevilningene til øvrige riksveier i Østfold i 2. planperiode, dvs. 2010–2015. Når dette gjennom rulleringen blir 1. planperiode i den nye planen, er dette dramatisk redusert. Om denne planrammen videreføres i den endelige planen vil det bli oppfattet som et alvorlig løftebrudd. Forfallet på det øvrige riksveinettet i Østfold er betydelig større enn på Østlandet og landet for øvrig, jamfør Statens Vegvesens tilstandsanalyser. Minimum dobling av rammen er nødvendig for:

- Ekstraordinært vedlikehold av tyngre konstruksjoner.
- Å løse trafikkutfordringene i de 4 store byene med tilrettelegging for økt kollektivandel og redusert trafikkvekst, jamfør pkt 4 ovenfor. Det må også være rom for bygging av langt flere gang- og sykkelveier langs riksveiene i tettbygde strøk.
- Nødvendige fremkommelighetstiltak for næringstransporter på nord-sørforbindelsene (tverrforbindelsene). Det er av særlig betydning å få bedre standard på hovedforbindelsene mellom Nedre Glomma og E 18 ved Mysen (rv.111/22), Sarpsborg-Askim på vestsiden av Glomma (rv 114/115) og Moss-Elvestad (rv 120)

Østfold fylkeskommune mener trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler til fylkene/de nye regionene og ikke folketall og veilengde, da dette slår uheldig ut i et fylke som Østfold med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk.

Østfold vil oppleve en reell nedgang på ca. 45% i investeringsrammen til øvrige riksveger dersom planforslaget investeringsrammer opprettholdes. Den forespeilede økningen i NTP 2006-2015 står i forhold til de reelle utfordringene på det øvrige riksvegnettet, og en eventuell reduksjon vil bli oppfattet som helt uakseptabel fra Østfolds side.

Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet og økonomisk oppfølging av tidligere Stortingsvedtak når det gjelder Østfoldpakka.

6. Jernbaneinvesteringer

Østfold fylkeskommune aksepterer ikke et opplegg for jernbaneinvesteringer som medfører at helt nødvendige tiltak på Østfoldbanen ikke prioriteres. Det er særlig lokal- og intercitytilbudet på Østlandet som har blitt skadelidende ved de reduserte rammene til jernbaneinvesteringer, noe som ikke er i tråd med ambisjonene om økte kollektivandeler og mer miljø- og klimavennlige transportløsninger:

- a. Østfold fylkeskommune forutsetter at dobbeltspor Oslo – Ski legges til første planperiode av NTP 2010-2019.
- b. Jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover. Dette er en ambisjon som allerede ligger inne i Østfoldpakka, som omhandler alle transportformer. I Østfoldpakka fase 1 er det forutsatt at Jernbanetraseen gjennom Moss skal med. Økt kapasitet og redusert reisetid på Østfoldbanen, medregnet strekningen Oslo S-Ski, har avgjørende betydning for person- og godstransporten i Østfold, men også for landet som helhet. Spesielt forbindelsen mellom Oslo – Gøteborg – København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk, vil måtte stå sentralt i arbeidet for å nå målsettingen om økt person- og godstransport over fra vei til bane.
- c. Østfoldbanens Østre linje må vedlikeholdes og oppgraderes, og tilknyttes det nye dobbeltsporet Oslo – Ski for å få mer persontrafikk og gods over på bane, i samsvar med samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.
- d. Fra begynnelsen av 1990-tallet har det foreligget planer for dobbeltsporutbygging Oslo-Halden som en del av det viktige intercity-trianglet på Østlandet. Ifølge jernbaneverket er det ingen praktiske hindringer i veien for å fullføre dette i løpet av en tiårsperiode. Østfold fylkeskommune vil legge dette ambisjonsnivået til grunn for jernbanesatsingen for NTP 2010-2019.

7. En raskere utenlandsforbindelse

Østfold fylkeskommune prioriterer intercity- og dobbeltsporutbygging. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenetttet.

Utenlandsforbindelsen Oslo – Gøteborg og videre til København og kontinentet har vært vurdert flere ganger for høyhastighet, sist av den tyske VWI-gruppen i forbindelse med NTP 2010-2019. Østfold ønsker å bygge ut én jernbanetrase for vestre linje som kan forene tre hensyn, nemlig 1) effektiv intercitytrafikk som betjener alle byene langs linja, 2) tilstrekkelig kapasitet for godstransport, særlig fra containerhavna i Gøteborg til norske destinasjoner og 3) rask togforbindelse fra Oslo til utlandet.

Utredninger om rask persontrafikk i Norge opererer med hastigheter på ca 200 – 250, noe som også kan oppnås på moderne spor for vanlig togtrafikk. Utredningene gir ikke overbevisende belegg for at det kan oppnås store tidsbesparelser ved å bygge flere baner gjennom Østfold. Vi ønsker ikke enda en barriere i Østfoldlandskapet, om det ikke dokumenteres at dette vil ha betydelige framføringsmessige og samfunnsmessige fortrinn

framfor et dobbeltsporalternativ. Derfor ber fylkestinget om at videre utredning særlig ser på bygging av dobbeltspor gjennom Østfold med nye stasjoner og traseer gjennom byene Sarpsborg og Fredrikstad. Reisetiden for utenlandstogene kan reduseres betydelig med dette alternativet hvis sporet holder høy standard, og hvis det blir få stopp på strekningen. Nye stasjoner må da bygges slik at enkelte tog kan holde stor fart gjennom stasjonsområdene. Dobbeltsporet må bygges helt til Kornsjø og fortsettes på svensk side for å gi kapasitet for godstransporten.

8. Organisering

Østfold fylkeskommune mener prosjektfinansiering kan være aktuelt for tiltak under punktene 4, 6 og 7. Fylkeskommunen følger med interesse erfaringene som gjøres med OPS og mener prosjektfinansiering med statlige lån også bør utprøves.

Østfold fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet utrede og iverksette tiltak for å øke konkurransen i anleggssektoren med mål om økt kapasitet og kvalitet, samt en fornuftig prisutvikling.

9. Havner og farleder

Østfold fylkeskommune slutter seg til transportetatens forslag om å etablere 20 stamnetthavner i Norge med stamveitilknytning, og forventer at dagens havnestruktur med nasjonalhavner avvikles:

- a. Fylkeskommunen prioriterer Borg Havn IKS som stamnetthavn i Østfold og er tilfreds med at farleden inn til Borg havn er foreslått utbedret i planforslaget. Fylkeskommunen støtter forslaget om 200 mill kr til utbedring av Røsvikrenna i 2010-2013 og anbefaler at farleden Videgrunnen-Røsvikrenna også legges inn i planen for perioden 2014-2019.
- b. Østfold Fylkeskommune gir sin tilslutning til at havnene i Indre Oslofjord, herunder Borg og Moss havner, bør samarbeide for å oppnå bedre regionale transportløsninger.
- c. Østfold fylkeskommune ber sentrale myndigheter sørge for at Kystverket kan foreta de konsekvensutredninger som trengs for å tilfredsstille norske og svenske krav slik at nødvendige utbedringer kan gjennomføres i farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn.
- d. Utgårdskilen regionale fiskerihavn må prioriteres som regional fiskerihavn i Oslofjorden.

10. Moss Lufthavn Rygge

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at Moss Lufthavn Rygge nå har blitt åpnet for sivil flytrafikk og at lufthavnen har fått åpningstider tilpasset selskapets og næringslivets behov. Flyplassen har vist seg i stand til å møte krav til tilgjengelighet. Østfold fylkeskommune savner en vurdering i fremlegget til NTP for 2010-2019 av lufthavnens mulige rolle i å møte den forventede passasjerøkningen på Østlandet.

11. Andre samferdselsprosjekter

Østfold fylkeskommune er også inne i vurderingene av mulige nye forbindelser over Oslofjorden og med jernbane til Stockholm, og går inn for videre utredninger.

Saksordfører: Helge Kolstad (Ap)

Fylkestingets behandling:

Saksordfører: Helge Kolstad (Ap).

Representanten Erlend Wiborg (FrP) framsatte følgende endringsforslag:

1. Østfold fylkeskommune har etter gjennomgang av etatenes utkast til Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 funnet grunn til å avgi en uttalelse om planutkastet. Østfold fylkeskommune finner det svært positivt at planutkastet grundig og

- metodisk presenterer, drøfter og dokumenterer hvor omfattende behovet for en forsert utbygging av infrastrukturen for samferdsel er.
2. Østfold fylkeskommune vil likevel bemerke at forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 først og fremst signaliserer at den helt utilstrekkelige satsingen på nødvendige samferdselsløsninger over hele landet skal videreføres i ytterligere en tiårsperiode. Østfold fylkeskommune frykter at dette medfører at regionens kommunikasjonsmessige utfordringer ikke vil løses, og at foreliggende planer ikke vil kunne følges opp som forutsatt. Dagens nivå på bevilgninger til investeringer og drift innenfor samferdselssektoren har vist seg svært utilstrekkelige, og selv planutkastets alternativ med 20% økning fremstår som svakt i forhold til de dokumenterte behov. Østfold fylkeskommune påpeker at dette vil medføre økende etterslep i bygging, vedlikehold og drift, og fremstår svært uheldig.
 3. Østfold fylkeskommune viser til intensjonen om at statlige midler til veiinvesteringer må kanaliseres til distrikter hvor det ikke vil være trafikkgrunnlag for bompengeneinnkreving. Østfold fylkeskommune viser til at dette i praksis - nærmest i sin helhet - vil overlate finansieringen av investeringer i effektive, sikre og miljøvennlige veier i sentrale strøk til bilistene ved bompengeneinnkreving. Østfold fylkeskommune finner dette helt urimelig, og viser til at det vil ramme flertallet av trafikkantene, og de strekninger hvor den samfunnsøkonomiske nytten av veiprojekter er høy. Østfold fylkeskommune mener derfor ny NTP langt klarere bør betone statens ansvar for finansiering av infrastrukturen. Det svekker NTPs betydning at planen ikke sterkere er fulgt av realistisk, troverdig og forutsigbar finansiering av de oppførte, prioriterte prosjektene. Det er nødvendig å behandle bygging av nye samferdselsprosjekt som investeringer som varer i mange år og ikke som ugift som brukes opp i løpet av et år.
 4. Østfold fylkeskommune finner drøftingen av nye kontraktsformer interessant, og peker også på behovet for nye finansieringsløsninger for utbyggingsprosjekter. Både prosjektfinansiering av lange korridorer og kontraktsformer som involverer andre interessenter, som OPS, vil etter Østfold fylkeskommune syn kunne effektivisere utbyggingen av infrastrukturen også i vår region. Det bør kunne legges til rette for lokal forskuttering for å fremskynde prosjekter der det er lokal enighet om dette, basert på regionale veiselskaper med eierinteresser fra kommuner og private selskaper med interesse av forsering. Østfold fylkeskommune avviser press fra Regjeringen om å bruke bompengefinansiering som eneste mulighet for å få gjennomført utbygging av statlige veier og avviser omfattende og økt bruk av bompengefinansiering som eneste alternativ til statlig finansiering av statens egne veier. Østfold fylkeskommune avviser også bruk av bompengemidler til investering og drift av kollektivtrafikk.
 5. Østfold fylkeskommune merker seg intensjonen om å la fylkeskommunene som fortsatt regionalt forvaltningsnivå bestå, og at for å imøtekomme behovet for arbeidsoppgaver tenkes overført ansvar for "øvrige riksveier" til fylkene. Østfold fylkeskommune viser til at fylkesveiene med sitt milliardetterslep på nasjonalt plan på vedlikehold allerede utgjør en viktig del av veinettet som ikke tas tilstrekkelig vare på. Om staten i tillegg overlater til fylkene sitt riksveinett med store mangler og vedlikeholdsetterslep frykter Østfold fylkeskommune at dette ytterligere vil forverre både veistandard og økonomisk evne til resterende oppgaver. Østfold fylkeskommune mener derfor staten må gjenreise sitt ansvar for det totale riksveinettet.
 6. Østfold fylkeskommune understreker at hoveddelen av kollektivtransporten går med buss og at effektive, sikre og miljøvennlige veier er en forutsetning for en velfungerende bussbasert kollektivtrafikk.
 7. Østfold fylkeskommune ønsker å prioritere følgende samferdselstiltak i Østfold:

Vei:

- E18 utbyggingen må fullføres innen 2012 uten bompengeneinnkreving
- Nord/sør forbindelsene forbedres og gis stamveistatus
- Gjennomføring av Bypakke Fredrikstad og øvrige tiltak i Nedre Glomma, herunder Sarpsborg uten bompengeneinnkreving
- Utarbeidelse og gjennomføring av Mossregionpakke

- Sideveistiltak i Halden

Jernbane:

- Dobbeltspor Oslo-Ski
- Jernbanen legges primært langs E6
- Østre linje er en viktig og sentral kollektiv åre i indre Østfold som må tilknyttes planlagt dobbeltspor Ski – Oslo. Østre linje må på sikt også få dobbeltspor

Havn:

- Havneveiene må utbedres og gis økt prioritet og status
- Borg havn prioriteres som stamnetthavn

Luffart:

- Østfold fylkeskommune er glad for at Moss Lufthavn Rygge nå er i drift. Østfold fylkeskommune kan ikke akseptere at det skal legges driftsmessige begrensninger på lufthavnen ut fra antall passasjerer.

Fergefri forbindelse Østfold-Vestfold:

- Østfold fylkeskommune er positive til en fergefri forbindelse mellom Østfold og Vestfold og ber derfor om en videre utredning og at arbeidet med saken videreføres. En fergefri forbindelse vil kunne skape en mer dynamisk utvikling på begge sider av Oslofjorden.

Votering:

Ved alternativ votering ble samferdsel, næring og miljøkomiteens innstilling vedtatt med 27 mot 7 stemmer avgitt for Erlend Wiborgs endringsforslag (FrP).

Fylkestingets vedtak 24.04.2008:

Østfold er veien til Europa og porten til Norge. Alle statistikker viser en stadig sterkere vekst i trafikken gjennom Østfold. Dette må gjenspeiles i samferdselstiltakene i fylket. Store deler av næringslivet og arbeidslivet er ekstremt avhengig av effektiv transport og gode telekommunikasjoner, og svært mange østfoldinger pendler over kommune- og fylkesgrenser. Videre utbygging av kommunikasjonene må ses i et klimaperspektiv. Dette gjelder særlig overgang fra vei til bane og fra fly til bane. Det er også svært viktig å spare transportarbeid gjennom god samfunnsplanlegging, og få bedre forhold for nærtrafikken med tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier.

Konkrete ønsker i uttalelsen er ellers begrunnet i hensyn til varetransport, arbeidspendling og andre kommunikasjonsbehov som er knyttet til verdiskaping.

1. Felles prioriteringer på Østlandet

Østfold fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets og Osloregionens uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og vil særlig framheve følgende:

- a. Østfold fylkeskommune 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 veisiden.
- b. Planrammene til jernbaneformål må økes med minimum 50 %.
- c. Planrammene til veiformål må økes med minimum 40 %.
- d. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski må prioriteres i NTP 2010-2019.
- e. Alternativ finansiering av større viktige vei - og jernbaneprosjekter må vurderes for å sikre sammenhengende utbygging av nødvendig samferdselsinfrastruktur i regionen.

2. Forvaltningsreformen

Østfold fylkeskommune har i forbindelse med forvaltningsreformen gått inn for at ansvaret for øvrige riksveier overføres til det regionale folkevalgte nivået. Vi forutsetter at staten

sørger for at disse veiene er i god forfatning før overføring finner sted, og at det gis tilstrekkelige tilskudd til framtidig vedlikehold og nyinvestering.

I regionmeldinga åpnes det også for at en del flere veier defineres som stamveier, og at fylkeskommunene/regionene bør få innflytelse på dette. I Østfold er nå E6 og E18 stamveier. Østfold fylkeskommune støtter forslaget i fremlegget til NTP om at stamnetthavnene gis stamveitilknytning. Dette gjelder primært riksvei 111 fra Borg Havn på Øra til Årum i Fredrikstad. Østfold fylkeskommune mener stamveitilknytningen også bør omfatte en forbindelse over ny bro over Glomma til godsterminalen ved jernbanen på Rolvsøy. I tråd med tidligere uttalelser mener fylkeskommunen at havneveien i Moss også bør gis stamveistatus.

Også forbindelsene mellom E6 og de store byene i Ytre Østfold bør ha stamveistatus. Dette gjelder riksvei 21 fra Svinesundområdet til Halden, riksvei 110 fra Skjeberg til Fredrikstad, riksvei 112 fra Rolvsøysund til Solli, og riksvei 19 fra E6 ved Mosseporten til Moss sentrum. Dette kan også ses som en del av tverrforbindelsen over fjorden.

Også en av tverrforbindelsene i Østfold må oppgraderes til stamvei. Av beredskapshensyn må det være en god veiforbindelse fra havn i Østfold nordover øst for Oslo og til E6 i Skedsmo. Østfold vil prioritere forbindelsen Fredrikstad (Øra) – Rakkestad (riksvei 111) og videre via Mysen, Fetsund til Skedsmokorset (riksvei 22). Dette vil samtidig være et viktig bidrag til gode tverrforbindelser i Østfold.

3. Stamveginvesteringer

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at ny E6 gjennom Østfold vil stå ferdig innen utløpet av inneværende planperiode. Østfold fylkeskommune krever at Østfoldpakka 1 revideres for også å slutføre utbyggingen av E18 med ferdigstillelse av gjenværende parseller og sideveistiltak i første planperiode av NTP 2010-2019:

- f. Østfold fylkeskommune viser til at både Storting og Regjering tidligere har uttalt at det er ønskelig med en kontinuerlig utbygging av E18 gjennom Østfold. Behovet er ytterligere dokumentert ved at 2 av 3 gjenstående strekninger i Østfold er prioritert ved en 20% økning av planrammen i transportetatens fremlegg til NTP for 2010-2019, og Fylkestinget vil finne det uakseptabelt om hele E18 fra riksgrensen til E6 i Akershus ikke slutføres innen 2012.
- g. Østfold fylkeskommune ber om at Regjeringen legger inn at Østfoldpakka 1 revideres for å sikre sammenhengende utbygging av E18 i Østfold når NTP fremmes for Stortinget.
- h. I en slik revisjon vil fylkestinget gå inn for at investerings- og finansieringsopplegget for E18 endres slik at Østfoldpakka fullføres for E18 i Østfold i løpet av perioden 2010-2012.
- i. Østfold Fylkeskommune ber om at traseen for videreføring av E18 gjennom Akershus legges fra Østfold grense til Vinterbro, og at utredningene konsentreres om denne korridoren.
- j. For å redusere eventuelle framtidige ombyggingskostnader og ulykkesrisikoen i bomstasjonene, ber Østfold fylkeskommune Statens vegvesen om å utrede muligheten for å bygge om dagens innkrevningssystem til helautomatiske stasjoner når ny stasjon settes i drift på parsellen Krosby - Knapstad i 2010

4. Østfoldpakka fase 2

Østfoldpakka fase 2 utgjør sideveistiltakene til E6 for byene i Ytre Østfold og var forutsatt finansiert med bl.a. økte statlige midler til øvrige riksveger over fylkesfordelt ramme fra 2010. Dette er ikke fulgt opp i NTP 2010-2019. Østfold fylkeskommune forventer at Regjering og Storting tar høyde for økt behov for statlig finansiering av Østfoldpakka fase 2 i første planperiode av NTP 2010-2019 til:

- Bypakke Fredrikstad og øvrige tiltak i Nedre Glomma, herunder Sarpsborg
- Utvikling av Mosseregionpakke

- Sideveistiltak Halden

Statens vegvesen må før Stortingets behandling av NTP 2010-2019 gjennomføre nødvendige utredninger (KVU/KS1) som beskriver aktuelle tiltak, kostnader og finansiering med utgangspunkt i en kombinasjon av økte statlige rammer og alternativ finansiering.

5. Fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger

I gjeldende NTP var det lagt opp til en betydelig økning i bevilgningene til øvrige riksveier i Østfold i 2. planperiode, dvs. 2010–2015. Når dette gjennom rulleringen blir 1. planperiode i den nye planen, er dette dramatisk redusert. Om denne planrammen videreføres i den endelige planen vil det bli oppfattet som et alvorlig løftebrudd. Forfallet på det øvrige riksveinettet i Østfold er betydelig større enn på Østlandet og landet for øvrig, jamfør Statens Vegvesens tilstandsanalyser. Minimum dobling av rammen er nødvendig for:

- Ekstraordinært vedlikehold av tyngre konstruksjoner.
- Å løse trafikkutfordringene i de 4 store byene med tilrettelegging for økt kollektivandel og redusert trafikkvekst, jamfør pkt 4 ovenfor. Det må også være rom for bygging av langt flere gang- og sykkelveier langs riksveiene i tettbygde strøk.
- Nødvendige fremkommelighetstiltak for næringstransporter på nord-sørforbindelsene (tværforbindingene). Det er av særlig betydning å få bedre standard på hovedforbindelsene mellom Nedre Glomma og E 18 ved Mysen (rv.111/22), Sarpsborg-Askim på vestsiden av Glomma (rv 114/115) og Moss-Elvestad (rv 120).

Østfold fylkeskommune mener trafikkbelastning bør ligge til grunn for fordeling av midler til fylkene/de nye regionene og ikke folketall og veilengde, da dette slår uheldig ut i et fylke som Østfold med mye gjennomgangstrafikk og tungtrafikk.

Østfold vil oppleve en reell nedgang på ca. 45% i investeringsrammen til øvrige riksveger dersom planforslagets investeringsrammer opprettholdes. Den forespeilede økningen i NTP 2006-2015 står i forhold til de reelle utfordringene på det øvrige riksvegnettet, og en eventuell reduksjon vil bli oppfattet som helt uakseptabel fra Østfolds side.

Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet og økonomisk oppfølging av tidligere Stortingetsvedtak når det gjelder Østfoldpakka.

6. Jernbaneinvesteringer

Østfold fylkeskommune aksepterer ikke et opplegg for jernbaneinvesteringer som medfører at helt nødvendige tiltak på Østfoldbanen ikke prioriteres. Det er særlig lokal- og intercitytilbudet på Østlandet som har blitt skadelidende ved de reduserte rammene til jernbaneinvesteringer, noe som ikke er i tråd med ambisjonene om økte kollektivandeler og mer miljø- og klimavennlige transportløsninger:

- a. Østfold fylkeskommune forutsetter at dobbeltspor Oslo – Ski legges til første planperiode av NTP 2010-2019.
- b. Jernbanen i Østfold må bygges ut med dobbeltspor, nordfra og sørover. Dette er en ambisjon som allerede ligger inne i Østfoldpakka, som omhandler alle transportformer. I Østfoldpakka fase 1 er det forutsatt at Jernbanetraseen gjennom Moss skal med. Økt kapasitet og redusert reisetid på Østfoldbanen, medregnet strekningen Oslo S-Ski, har avgjørende betydning for person- og godstransporten i Østfold, men også for landet som helhet. Spesielt forbindelsen mellom Oslo – Gøteborg – København, integrert med Intercitytrafikk og godstrafikk, vil måtte stå sentralt i arbeidet for å nå målsettingen om økt person- og godstransport over fra vei til bane.
- c. Østfoldbanens Østre linje må vedlikeholdes og oppgraderes, og tilknyttes det nye dobbeltsporet Oslo – Ski for å få mer persontrafikk og gods over på bane, i samsvar med samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.

- d. Fra begynnelsen av 1990-tallet har det foreligget planer for dobbeltsporutbygging Oslo-Halden som en del av det viktige intercity-trianglet på Østlandet. Ifølge jernbaneverket er det ingen praktiske hindringer i veien for å fullføre dette i løpet av en tiårsperiode. Østfold fylkeskommune vil legge dette ambisjonsnivået til grunn for jernbanesatsingen for NTP 2010-2019.

7. En raskere utenlandsforbindelse

Østfold fylkeskommune prioriterer intercity- og dobbeltsporutbygging. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet.

Utenlandsforbindelsen Oslo – Göteborg og videre til København og kontinentet har vært vurdert flere ganger for høyhastighet, sist av den tyske VWI-gruppen i forbindelse med NTP 2010-2019. Østfold ønsker å bygge ut én jernbanetrase for vestre linje som kan forene tre hensyn, nemlig 1) effektiv intercitytrafikk som betjener alle byene langs linja, 2) tilstrekkelig kapasitet for godstransport, særlig fra containerhavna i Göteborg til norske destinasjoner og 3) rask togforbindelse fra Oslo til utlandet.

Utredninger om rask persontrafikk i Norge opererer med hastigheter på ca 200 – 250, noe som også kan oppnås på moderne spor for vanlig togtrafikk. Utredningene gir ikke overbevisende belegg for at det kan oppnås store tidsbesparelser ved å bygge flere baner gjennom Østfold. Vi ønsker ikke enda en barriere i Østfoldlandskapet, om det ikke dokumenteres at dette vil ha betydelige framføringsmessige og samfunnsmessige fortrinn framfor et dobbeltsporalternativ. Derfor ber fylkestinget om at videre utredning særlig ser på bygging av dobbeltspor gjennom Østfold med nye stasjoner og traseer gjennom byene Sarpsborg og Fredrikstad. Reisetiden for utenlandstogene kan reduseres betydelig med dette alternativet hvis sporet holder høy standard, og hvis det blir få stopp på strekningen. Nye stasjoner må da bygges slik at enkelte tog kan holde stor fart gjennom stasjonsområdene. Dobbeltsporet må bygges helt til Kornsjø og fortsettes på svensk side for å gi kapasitet for godstransporten.

8. Organisering

Østfold fylkeskommune mener prosjektfinansiering kan være aktuelt for tiltak under punktene 4, 6 og 7. Fylkeskommunen følger med interesse erfaringene som gjøres med OPS og mener prosjektfinansiering med statlige lån også bør utprøves.

Østfold fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet utrede og iverksette tiltak for å øke konkurransen i anleggssektoren med mål om økt kapasitet og kvalitet, samt en fornuftig prisutvikling.

9. Havner og farleder

Østfold fylkeskommune slutter seg til transportetatens forslag om å etablere 20 stamnetthavner i Norge med stamveitilknytning, og forventer at dagens havnestruktur med nasjonalhavner avvikles:

- a. Fylkeskommunen prioriterer Borg Havn IKS som stamnetthavn i Østfold og er tilfreds med at farleden inn til Borg havn er foreslått utbedret i planforslaget. Fylkeskommunen støtter forslaget om 200 mill kr til utbedring av Røsvikrenna i 2010-2013 og anbefaler at farleden Videgrunnen-Røsvikrenna også legges inn i planen for perioden 2014-2019.
- b. Østfold Fylkeskommune gir sin tilslutning til at havnene i Indre Oslofjord, herunder Borg og Moss havner, bør samarbeide for å oppnå bedre regionale transportløsninger.
- c. Østfold fylkeskommune ber sentrale myndigheter sørge for at Kystverket kan foreta de konsekvensutredninger som trengs for å tilfredsstille norske og svenske krav slik at nødvendige utbedringer kan gjennomføres i farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn.

- d. Utgårdskilen regionale fiskerihavn må prioriteres som regional fiskerihavn i Oslofjorden.

10. Moss Lufthavn Rygge

Østfold fylkeskommune er tilfreds med at Moss Lufthavn Rygge nå har blitt åpnet for sivil flytrafikk og at lufthavnen har fått åpningstider tilpasset selskapets og næringslivets behov. Flyplassen har vist seg i stand til å møte krav til tilgjengelighet. Østfold fylkeskommune savner en vurdering i fremlegget til NTP for 2010-2019 av lufthavnens mulige rolle i å møte den forventede passasjerøkningen på Østlandet.

11. Andre samferdselsprosjekter

Østfold fylkeskommune er også inne i vurderingene av mulige nye forbindelser over Oslofjorden og med jernbane til Stockholm, og går inn for videre utredninger.

Følgende hadde ordet i saken: Helge Kolstad, Erlend Wiborg, Siw Jacobsen, Sindre Westerlund Mork, Erik Unaas, Svein Christoffersen, Aase Rennesund, Gunnel Edfeldt, Stig T. Nordberg, Ove Virik Jørgensen, Eirik Milde, Torill Bergene og Roar Høisveen.