



VIKEN
fylkeskommune fra 2020

samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår ref.: 1797/2019 - 2019/71

Deres ref.:

Dato: 07.05.2019

Innspill til NTP 2022 - 2033 fra Viken fellesnemnd

Vedlagt følger innspill til NTP 2022 - 2033 fra Viken fellesnemnd.

De tre fylkene Akershus, Buskerud og Østfold har gjennom sine fylkesting gitt innspill til NTP. Innspillene ble samlet i en sak til Viken fellesnemnd som ble enstemmig vedtatt i fellesnemndas møte 2.mai. Vedlegg til saken er de tre fylkenes saksfremlegg og protokoller. Dette oversendes samlet som innspill til NTP 2022 – 2033.

Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent og signert av

Harald Horne
Hovedprosjektleder for Viken fylkeskommune

Vedlegg

- 1 Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet
- 2 Saksfremlegg fra Akershus
- 3 Protokoll fra behandling i Akershus fylkesting
- 4 Saksfremlegg fra Buskerud

Viken 2020

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum

Kontoradresse: Galleri Oslo, Schweigaardsgate 10, 0185 OSLO

E-post: post@viken2020.no

Org.nr.:921 693 230

- 5 Protokoll fra behandling i Buskerud fylkesting
- 6 Saksfremlegg Østfold
- 7 Innspill til NTP fra Østfold fylkesting
- 8 Protokoll fra behandling i Østfold fylkesting



Saksnr.: 2019/71
Løpenr.: 1315/2019
Klassering: N00
Saksbehandler: Anne Line Berglia

Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av Fellesnemnda	Møtedato 02.05.2019	Utvalgssaknr. 69/2019
-------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------

Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet (ettersendt sak)

Vedlegg

- 1 Ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022 - 2033
- 2 Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet
- 3 Saksfremlegg fra Akershus
- 4 Protokoll fra behandling i Akershus fylkesting
- 5 Saksfremlegg fra Buskerud
- 6 Protokoll fra behandling i Buskerud fylkesting
- 8 Saksfremlegg Østfold
- 9 Innspill til NTP fra Østfold fylkesting
- 9 Protokoll fra behandling i Østfold fylkesting

Utrykte vedlegg:

*

Forslag til vedtak/innstilling

- 1 Saksfremlegg til fellesnemnda og vedtak, samt saksfremlegg og vedtak i de tre fylkestingene oversendes departementet som innspill på hovedutfordringer på transportområdet.
- 2 Fellesnemnda er positiv til at Samferdselsdepartementet legger opp til en dynamisk prosess med mer politisk innflytelse. Viken fellesnemnd oppfordrer Samferdselsdepartementet til forutsigbar fremdriftsplan som ivaretar tilstrekkelig tid til god involvering av kommunene.
- 3 Fellesnemnda ber prosjektkontoret samordne en medvirkningsprosess med kommunene i de tre fylkene.

dato

Harald Horne
hovedprosjektleder for Viken fylkeskommune

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet orienterte i brev 11. januar (vedlegg 1) om ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Her blir fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til NTP i flere runder og at det blir opprettet en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene.

I brev av 18. februar (vedlegg 2) inviteres fylkeskommunene til å komme med innspill på hva som er de største samfunnsutfordringene på transportområdet i de ulike regionene, med frist 10. mai 2019.

Fakta

Samferdselsdepartementet vil selv ta en tydeligere styring i NTP-prosessen for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for helhetlig vurdering av de samfunnsmessige utfordringene. Hensikten med endringen er å få en mer dynamisk prosess mellom transportetatene og Samferdselsdepartementet.

Den nye organiseringen av NTP-prosessen innebærer at flere av oppgavene i NTP-arbeidet er flyttet til Samferdselsdepartementet.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen varsler Samferdselsdepartementet større og tidligere involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene. Departementet har derfor opprettet en kontaktgruppe som er ledet politisk av Samferdselsdepartementet, hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå. Kontaktgruppen hadde sitt første møte 8.mars 2019. Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger.

Samferdselsdepartementet ønsker innen 10. mai kortfattede innspill fra fylkeskommunene med rangering av de viktigste utfordringene. De understreker at de nå ønsker innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Det bes om å skille mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Når det gjelder innspill fra fylkene bes det også om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreformen legges til grunn.

Arbeidsutvalget for Fellesnemda drøftet saken og ønsket en felles sak i Fellesnemda i mai, med bakgrunn i forutgående sak i de enkelte fylkestingene.

I Akershus ble saken lagt frem for Hovedutvalget for samferdsel 27.03, Fylkesutvalget 01.04 og Fylkestinget 08.04. I Østfold ble saken lagt frem for Samferdselskomiteen 19.03 og Fylkestinget 28.03. I Buskerud ble saken fremmet for Fylkesutvalget 10.april og Fylkestinget 24.april.

Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er parter, har utarbeidet innspill til Nasjonal transportplan. Innspillene fra Østlandssamarbeidet handler om hvilke tiltak Østlandssamarbeidet prioriterer. Disse har blitt utarbeidet gjennom en prosess som har pågått siden høsten 2018 og var nærmest ferdig når samferdselsdepartementet kom med informasjon om endret NTP-prosedyre. Derfor er tidspunktet for innspillet på utfordringer sammenfallende med Østlandssamarbeidets prioritering av tiltak.

Vurdering

Fellesnemda er positiv til at Samferdselsdepartementet legger opp til en med dynamisk prosedyre med mer politisk innflytelse. Dette vil gi fylkene større grad av involvering og medvirkning. Det er også en fordel at NTP-prosedyren starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, søker å løse disse utfordringene.

Fellesnemda ser positivt på at samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi størst effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Prioritering av samfunnsutfordringer innenfor transportområdet

Med komplekse samfunnsutfordringer, og en transportsektor som er inne i et paradigmeskifte, kan det være krevende å forutse hvilke faktorer som påvirker hverandre, hva som er årsak og hva som er virkning av bevisst politikk. Prioritering av hva som er de største utfordringene, og hvilke hensyn en slik vurdering skal bygge på er derfor vanskelig. Forslag til rangering av utfordringene er gjort ut fra en helhetsvurdering av hva som på sikt vil gi de største samfunnsutfordringene.

Viken fellesnemd forutsetter at prioriteringene i gjeldende NTP 2018-2029, og som ble vedtatt av Stortinget i juni 2017, blir fulgt opp i ny NTP.

Utfordringer knyttet til klimamål, befolkningsvekst og bosetting, fremtidens mobilitet og næringstransport er relativt lik i dagens tre fylker. I det mangfoldet Viken dekker både med tanke på beliggenhet, bosetting og eksisterende samferdselsårer vil det i tillegg være noen områder som har egne utfordringer. Utfordringene slik de fremstår i denne saken til fellesnemda er en overordnet oppsummering av de tre fylkenes samfunnsutfordringer knyttet til transport. Saksfremlegg og protokoller fra de tre fylkenes behandlinger som vedlagt i denne saken sendes i sin helhet inn til samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ber om at vi skiller mellom dagens og fremtidens utfordringer. De utfordringene som løftes frem fra Viken er hovedsakelig dagens utfordringer. Disse er imidlertid av en slik karakter, at de i fremtiden vil øke i omfang, hvis de ikke blir håndtert. For eksempel vil ytterligere befolkningsvekst og urbanisering i hele Viken eskalere utfordringene knyttet til null-vekst mål og klimamål.

Klima og befolkningsvekst i byområdene

Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av utslipp av klimagasser tilsvarende 40 % av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall. Over halvparten av klimagassutslippene kommer fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Personbiltrafikken øker, og den øker betydelig mer enn befolkningsveksten. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

Byområdene i Viken står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte. For å redusere klimagassutslippene har de tre fylkene som mål at trafikkveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Utfordringen er å tilrettelegge slik at dette er mulig å gjennomføre.

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I en by- og tettstedsstruktur vil en flerkjernet utvikling bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Dette vil gi generere behov for kapasitet og godt koordinert kollektivtransporten til og fra Oslo, og mellom byene i Viken.

Skal nullvekstmålet for biltrafikk oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken. I det lange løp vil det bli vanskelig å finansiere driften uten at tilskuddet eller billettprisene øker.

Jernbanen er en sentral del av kollektivtilbudet i Viken og må utvikles videre for å håndtere befolkningsveksten. Dette krever at satsingen på jernbane styrkes. Kapasiteten må økes både gjennom Oslo, mellom byene i Viken og på grenbanene i Viken. InterCity-satsingen må forseres til starten på NTP-perioden. I påvente av at disse prosjektene ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. InterCity er viktig for å knytte byene i Viken sammen på en effektiv måte.

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Det er en utfordringen med effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo.

Det er store utfordringer knyttet til finansiering av nødvendige større kollektivtiltak innenfor fylkeskommunens ansvar, slik som Fornebu-banen og kollektivfelt inn mot og i byene. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at

rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige for å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Det er også behov for å finne ordninger som sikrer finansiering av slike tiltak i byene, som ikke omfattes av byutviklingsavtalene.

Det er en stor utfordring i årene som kommer å finne økonomisk handlingsrom til å kunne utvikle det eksisterende vegnettet slik at det kan håndtere veksten som er forutsatt å komme i byer og tettsteder i Viken.

Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet inn mot, og gjennom byer og tettsteder. Situasjonen vil forverre seg i årene fremover, hvis vi ikke klarer å endre dagens reisemønster med større innslag av gåing, sykling og kollektivtrafikk. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser. Fylkesveinettet består av tofelts veier, og bare unntaksvis er det egne kjørefelt for buss. Bussene blir derfor stående i de samme køene som bilene. Skal bussene få nødvendig fremkommelighet, må enten biltrafikken dempes gjennom bruk av restriktive virkemidler som regulerer biltrafikken eller det må investeres i separate kollektivfelt. Alternativt en kombinasjon av disse.

Gode knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler kan motivere reisende til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Attraktive knutepunkt må ha en utforming og et tilbud som gjør at det er praktisk, hyggelig og sikkert å bruke disse. Mange aktører både private og offentlige er involvert i utformingen av knutepunkt, og disse må samhandle til det beste for de reisende.

Trafikksikkerhet

Mange fylkesveger benyttes som skoleveger. Det er et stort behov for trafikksikringstiltak langs skoleveiene. Med flere reiser til fots og med sykkel i byer og tettsteder er det en utfordring at disse fortsatt er utsatt for relativt høy risiko i trafikken. Alvorlige bilulykker er relativt godt dokumentert, mens det for gående og syklende er mangel på systematisk dokumentasjon. Det som er av tilgjengelig dokumentasjon viser økning i ulykker blant gående og syklende, men det er tegn som tyder på kraftig underrapportering av denne typen ulykker. Dette er en stor utfordring i arbeidet med å legge til rette for økt andel gående og syklende.

På motorveier er det brukt betydelige ressurser på møtefrie veier, noe som ikke er tilfelle på fylkesveiene med sterk økt trafikk.

Fremtidens mobilitet

Viken fellesnemd ser en stor utfordring i å være pådriver innen ny teknologi og nye forretningsmodeller innen mobilitet og transport. Dette er en ny utfordring og fylkeskommunen har ikke egen kompetanse, kapasitet og ressurser til å innta en førende rolle i samfunnsutviklingen slik regionreformen forutsetter. Med visjonen «Viken viser vei» ønsker Viken å være en sterk part i utviklingen av fremtidens transport.

Attraktive alternativer til personbilen er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang til reiseinformasjon og betale for hele reisen, uten å forholde seg til de ulike aktørene som tilbyr reise. Her inngår koordinerte avganger, sanntidsinformasjon om reisen, velfungerende knutepunkter og enkle betalingsløsninger som fungerer for alle transportmidler. Utfordringen

er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene. I de helhetlige løsningene inngår også løsninger fra private aktører.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologeutvikling, nye miljøkrav, endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre fylkeskommunene. Gjennom rollen som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler innen mobilitet har fylkeskommunen sterke virkemidler til å gjennomføre helhetlige prioriteringer som gir fremtidsrettede løsninger med god ressursutnyttelse. Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Fylkeskommunene må bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen. Testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger, må sees som en del av fylkeskommunens ordinære oppgaver, og at det avsettes midler til denne type utvikling i NTP.

Samordning, helhetlige prioriteringer og effektive planprosesser

Statsetatene plikter å følge regionalpolitiske føringer, og aktivt støtte opp om regionale planer for areal og transport. Det er en utfordring at statsetatene, herunder transportetatene ikke har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og legger dette til grunn for sine prioriteringer. Det kan for eksempel gjelde utvikling av knutepunkt, sammenhengende infrastruktur og plassering av statlige arbeidsplasser og publikumstjenester.

Handlingsrommet i norsk økonomi vil fremover være begrenset (Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019). Viken fylkeskommune skal legge FNs bærekraftsmål til grunn for all fremtidig virksomhet. Dette innebærer et behov for at statlige, regionale og lokale virkemidler sees i sammenheng, og vurderes opp mot hverandre når prioriteringer gjøres.

Vår region står ovenfor store og nødvendige investeringer innen alle transportformer. God samordning av planlegging og utbygging av ulike prosjekter er helt avgjørende både for å minimere konsekvensene for innbyggerne og sikre effektiv ressursbruk.

Det inngås flere nye avtaler mellom staten og lokale og regionale myndigheter om ulike samferdselsprosjekter. Det understrekes viktigheten av at det følger tilstrekkelig med statlig finansiering med disse avtalene.

Arbeidet med forenkling av planarbeidet iht. plan og bygningsloven er en utfordring for å kunne øke effektivitet i planarbeidet. Effektivisering må gi utslag i praktisk politikk. Planer for gjennomføring av allerede vedtatte tiltak blir ikke iverksatt pga. manglende aksept fra overordnede myndigheter. Det må sikres tilstrekkelig planleggingskapasitet for å sikre vedtatt og tilstrekkelig framdrift. Samarbeidet mellom SVV og Bane Nor er ikke godt nok ved planlegging og gjennomføring av sammenfallende infrastrukturutbygginger.

Kapasitetsproblemer i SVV skaper hindringer for kommuneplan- og fylkesplanarbeidet. Vi understreker betydningen av å gjennomføre forenklinger i planlegging og bygging av gang- og sykkelveier

Næringstransporter

Samferdselssektoren står for en stor del av Vikens klimagassutslipp. Det er viktig å redusere personbiltrafikken, men det er også viktig å stimulere til at næringstransporter, hvor det er

mulig, skjer med klimavennlige alternativer. Her må Viken spille en vesentlig rolle for å drive forsøksvirksomhet med ny teknologi og prøve ut nye forretningsmodeller.

Gods på bane

Godstransporten på bane i Norge har en lav markedsandel på flere banestrekninger, og operatørene i bransjen har dårlig økonomi. For å oppnå en varig bedring i konkurranseforholdet til lastebil, er det behov for en betydelig styrking av jernbanens infrastruktur. Det gjelder både i forhold til kapasitet på banen, men også terminalkapasiteten må bedres. Det er derfor viktig at Jernbanedirektoratets arbeid med en ny godsstrategi forseres, og at konkurransestyrkende tiltak for jernbanen etableres.

Fremkommelighet

I byområdene, og i veinettet ellers, må næringstransportene med gods konkurrere om kapasiteten med privatbilene. Det samme gjelder ofte kollektivreiser med buss. Fremkommeligheten totalt sett reduseres, noe som går ut over både samfunnsnyttien og økonomien. Alle tiltak som kan redusere bruk av privatbilen, vil frigjøre kapasitet slik at denne kan frigjøres til transport av mer samfunnsnyttig karakter.

Vedlikehold av fylkesveiene

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av ujevn vegstandard og til dels stort vedlikeholdsetterslep. Mange avkjørsler og svinger medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

Havn

En satsing på å få mer trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Det er mangler knyttet til jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og for å redusere tungtransporten på veiene. Veiene til havnene må utbedres. Fergetrafikken må gjøres både brukervennlig og miljøvennlig, og planlegges med tilstøtende tilbud på vei.

Reiseliv

For reiselivet, særlig i øvre delen av Buskerud er reiseavstand og effektive transportløsninger, en utfordring. Effektiv persontransport med kollektive løsninger til destinasjonene er viktig i distriktene. Korrespondanse mellom transporttilbudene er særlig utfordrende.

Tømmer

I Viken er det mye avvirking av skog, og det finnes også mye industri som benytter tømmer som innsatsfaktor i produksjonen. Skognæringen trenger derfor en effektiv transport av tømmer og flis. Lierstranda tømmerhavn, som er Norges største, skal avvikles (godkjent av Miljøverndepartementet i 2013). Det vil være avgjørende for å kunne fortsette å ta ut skog at det finnes en havn som sikrer effektiv eksport/import for skognæringen. Dette kan også være med på å sikre eksisterende industri, og etablering av ny industri, som kan bruke tømmer og trevirke som råstoff. For at en ny havn skal bli en suksess må ikke bare selve havnen etableres, men også veg og bane fram til havnen. Her trengs det et spleiselag mellom staten, fylkeskommunen, kommunene og private aktører. Skognæringen ønsker dessuten å benytte kjøretøy med større totalvekt, og det er viktig at dette kan prøves ut, for å kunne styrke

næringens konkurransevne. Dette vil også kunne ha en positiv miljø- og fremkommelighetsgevinst.

Andre utfordringer knyttet til deler av Viken

Lite befolkede områder

I store geografiske områder i Viken vil det være lite bosetting. Utfordring på både kort og lang sikt er transporttilbudet i disse områdene, både kollektive mobilitetstilbud og standard på veier.

Forbindelsen Oslo – Gøteborg

På E6 over Svinesund passerer ca. 2500 tunge kjøretøy daglig. Den internasjonale tungtransporten på vei har flere negative effekter.

Fjellovergangene og lokal transport i distriktene i øvre del av Buskerud

Nettverket av veier og jernbane øst-vest har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. En vintersikker vegforbindelse har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og bosetting her. Godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har høye andeler på jernbane, mens godstransporten på kortere strekninger domineres av transport på veg. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasser kollektivtilbud og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

Prosess og medvirkning

Samferdselsdepartementet informerte i møtet med fylkeskommunene 8. mars om at det skal arrangeres regionvise samlinger i mai/juni. Hovedtema er utfordringene som fylkeskommunene har spilt inn 10. mai. Det skal gjennomføres tilsvarende samlinger i mai/juni og høsten 2020. I disse møtene er Viken og Innlandet i samme region.

Det vil være en fordel at møteplasser hvor NTP skal drøftes, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre god forankring. Arbeidet med NTP faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer.

I Viken må medvirkningsprosessen koordineres og sees i sammenheng med kunnskapsgrunnlaget for Viken som ferdigstilles høsten 2019, utformingen av regional planstrategi og implementering av FN's bærekraftsmål. Medvirkningsarenaer må planlegges i god tid slik at den er forutsigbar for kommunene.

Forslag til medvirkning med kommunene i Viken om NTP:

- 1) Buskerud, Østfold og Akershus gjennomfører hver for seg informasjon og medvirkning for kommunene i eget fylke. Hovedtema vil være den nye prosessen for utarbeidelse av NTP og hvordan kommunene involveres, hvordan samferdsel/infrastruktur organiseres i Viken, utfordringsbildet som er spilt inn til samferdselsdepartementet og bakgrunnen for dette.

Tidspunkt: før sommeren 2019

- 2) Samling av kommunene/kommuneregionene i hele Viken. Hovedtema vil være det samlede utfordringsbilder for Viken. Dette baseres på det samferdselsdepartementet har presentert på våren og suppleres med relevante tema fra det nye kunnskapsgrunnlaget for Viken.

Samlingen koordineres med møter knyttet til kunnskapsgrunnlag og målformuleringer i regional planstrategi, slik at kommunene opplever at dette er god koordinert.

Tidspunkt: høsten 2019

- 3) Samling med kommunene/kommuneregionene knyttet til det samferdselsdepartementet etterspør av innspill våren 2020.

Tidspunkt: sannsynligvis mars/april 2020.

Dato: 04.03.2019
Arkivref: 2018/10163-7

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Hovedutvalg for samferdsel	27.03.2019
	Fylkesutvalg	01.04.2019
	Fylkesting	08.04.2019

Nasjonal Transportplan 2022 - 2033: Innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Forslag til vedtak

Fylkestinget er positive den nye styringsmodellen for NTP som innebærer en betydelig mer dynamisk prosess og tidligere involvering av fylkeskommunene.

Akershus fylkeskommune ønsker å spille inn følgende utfordringer, som tas med i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033:

- 1. Mobilitet er i endring og nye teknologiske løsninger dukker opp. De nye fylkeskommunen får et bredt ansvar knyttet til mobilitet og må håndtere dette på tvers av mange transportformer.*
- 2. Hovedstadsområdet står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.*
- 3. Akershus har vedtatt ambisiøse klimamål. Samferdselssektoren står i dag for størstedelen av fylkets klimagassutslipp (over 70 prosent), samtidig som veitrafikken også gir opphav til lokal luftforurensning og støy.*
- 4. Skal nullvekstmålet for biltrafikk oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken. De årlige driftstilskuddene til Ruter utgjør i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet for Akershus. Fortsatt vekst i kollektivtrafikken gir store finansielle utfordringer.*
- 5. Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten, slik som Fornebubanen, ny metrotunnel gjennom Oslo og kollektivbetjening av Nedre Romerike. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene.*
- 6. Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet, i regionbyene og i bybåndet inn mot Oslo. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Akershus og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene.*

7. *Jernbanen må fortsette å være en sentral del av kollektivtilbudet. Dette krever at satsingen på jernbane videreføres og styrkes og at kapasiteten gjennom Oslo sikres. Vedlikeholdsetterlepet må også reduseres.*
8. *I regional plan for Oslo og Akershus (RATP) er det lagt opp til at 80-90 % av fremtidig bolig- og næringsutvikling skal skje i byer og tettsteder. Det betyr at det i årene fremover vil være et betydelig behov for å tilpasse veinettet i byer og tettsteder til nye funksjoner.*
9. *Veksten i tungtransport har vært sterk og næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet. Det må legges til rette for at en større del av godstransporten kan tas med tog og båt, samtidig som konsekvensene av tungtransporten på veg må håndteres og næringstransport sikres et tjenlig og pålitelig transportsystem.*

Om saken

Samferdselsdepartementet har i brev av 11. januar (vedlegg 1) orientert alle fylkeskommunene om ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan. Den nye prosessen innebærer at det opprettes en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene og at fylkeskommunene vil bli invitert til å komme med innspill til NTP-arbeidet i flere runder.

I brev av 18. februar (vedlegg 2) inviteres fylkeskommunene til å komme med innspill på hva som er de største utfordringene på transportområdet i de ulike regionene med frist 10. mai. 2019. Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill fra fylkeskommunene med rangering av de viktigste utfordringene og det bes om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter regionreformen legges til grunn. Arbeidsutvalget for fellesnemda har drøftet saken og det legges opp til en sak i fellesnemda i mai etter forutgående enkeltvis behandling i de enkelte fylkestingene. Samferdselsdepartementet har i sitt brev understreket at de nå ønsker å få innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet.

Ny styringsmodell for NTP-arbeidet

Samferdselsdepartementet vil nå selv ta en tydeligere styring i planprosessen for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for å svare best mulig på de samfunnsmessige utfordringene. Hensikten med endringen er å få en mer dynamisk prosess mellom transportetatene og Samferdselsdepartementet i planprosessen.

Den nye styringsmodellen for NTP-prosessen innebærer mellom annet at flere av oppgavene i NTP-arbeidet er flyttet til Samferdselsdepartementet. Tidligere har etatene i fellesskap levert et samlet planforslag som har vært sendt på høring og dannet grunnlag for Stortingsmeldingen om NTP. I den nye modellen vil Samferdselsdepartementet gi flere deloppdrag til virksomhetene på tema som er viktige fundament for neste NTP. Deloppdrag 1 ble oversendt transportetatene 11. januar og har som hovedtema «Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk». Etatene er gitt en frist til 1. oktober med leveransen.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen varsler Samferdselsdepartementet behov for større involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene tidligere i planprosessen. Departementet har derfor opprette en kontaktgruppe som er ledet politisk av Samferdselsdepartementet, hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå. Kontaktgruppen hadde sitt første møte 8. mars 2019. Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger. I brev av 18. februar (vedlegg 2) er fylkeskommunene m. fl.

Invitert til å gi innspill på hva som er de største utfordringene på transportområdet i de ulike regionene med frist 10. mai 2019.

Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill fra fylkeskommunen med rangering av de viktigste utfordringene. Det bes om å skille mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Departementet understreker videre at de nå ønsker å få innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Når det gjelder innspill fra fylkene bes det også om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreformen legges til grunn. Arbeidsutvalget for Viken har drøftet fremgangsmåten og kommet frem til at det utarbeides sak til hvert FT der hovedutfordringer i fylket belyses. Sakene behandles i Fylkestinget i Østfold 28. mars, Akershus 8. april og i Fylkesutvalget i Buskerud 10. april. Med bakgrunn i disse sakene lages det en felles sak til fellesnemnda 2.mai. Vedtak og saksframlegg oversendes SD innen 10. mai.

Arbeidet med Nasjonal transportplan faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at medvirkning med kommuner og andre parter gjennomføres med troverdighet.

Fra juni 2019 hvor fellesnemnda har sitt siste møte, og til oktober 2019 hvor Viken fylkesting konstitueres, er det en spesielt krevende periode for involvering av kommuner, og utforming av politiske prioriteringer. Samferdselsdepartementet indikerer samtidig at involvering av fylkeskommunene vil skje i flere omganger. Det innebærer at fylkeskommunene og Viken fellesnemnd/arbeidsutvalg/fylkesting, må være forberedt på å best mulig koordinere eventuelle innspill til NTP-prosessen med andre pågående prosesser/vedtak i fellesnemnda.

De største transportutfordringene i Akershus

Hovedstadsområdet står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst og forventes fram til år 2030 å vokse med over 200 000 innbyggere, dvs. en befolkning større enn Trondheim.

Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.

Fellesnemnda i Viken har vedtatt at eksisterende regionale planer og sektorstrategier skal videreføres inntil de erstattes av nye. Det er derfor naturlig at en beskrivelse av de største transportutfordringene tar utgangspunkt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og Samferdselsplan for Akershus med tilhørende Handlingsprogram for Samferdsel i tillegg til innspill til forrige NTP-prosess. Noen av de mest sentrale utfordringene som trekkes frem i disse dokumentene er:

1. Mobilitet i endring

Mobilitet er i endring og nye teknologiske løsninger dukker opp. Det er viktig for utviklingen av transportsystemet at nye mobilitetsløsninger og teknologisk utvikling bli implementert på en god måte og at transportaktørene er aktive i dette arbeidet. De nye fylkeskommunen får et bredt ansvar knyttet til mobilitet og må håndtere dette på tvers av mange transportformer.

2. Klima og miljø

I regional plan for klima og energi i Akershus er det vedtatt at Akershus skal redusere de direkte klimagassutslippene med 55 % innen 2030 sammenlignet med nivået i 1991. Frem til i dag har de samlede utslippene økt med 5 prosent, mens utslippene fra veitrafikk har økt med 40 prosent.

Samferdselssektoren står i dag for størstedelen av fylkets klimagassutslipp (over 70 prosent), samtidig som veitrafikken også gir opphav til lokal luftforurensning og støy. Skal fylkeskommunen nå klimamålene som er satt for 2030, må det jobbes parallelt med både teknologiske løsninger og tiltak som kan redusere veitrafikken.

For å nå klimamålet er det blant annet satt et nullvekstmål for personbiltrafikk i Akershus. De siste ti årene har veitrafikken i Akershus vokst omtrent i takt med landsgjennomsnittet. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser høye bilandeler blant bosatte i Akershus på alle typer hverdagsreiser utenom arbeidsreiser til Oslo sentrum.

3. Finansiering av drift av kollektivtrafikken

Hvis nullvekstmålet for biltrafikk skal oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken på anslagsvis 3 prosent per år (Ruter H2017). Da er det lagt til grunn at en betydelig del av trafikkveksten også løses gjennom økt bruk av sykkel. Forutsatt samme billettpriser vil tilskuddsbehovet til Ruter øke omtrent i takt med passasjerene. I det lange løp vil det bli vanskelig å finansiere driften dersom tilskuddet eller billettprisene øker. De årlige driftstilskuddene til Ruter utgjør i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet for Akershus (inklusive bruk av bompenger).

4. Finansiering av nødvendige større kollektivtiltak

Det er store utfordringer knyttet til finansiering av nødvendige større kollektivtiltak, slik som Fornebubanen, ny metrotunnel gjennom Oslo og kollektivbetjening av Nedre Romerike. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene.

Jernbanen må fortsette å være en sentral del av kollektivtilbudet. Dette krever at satsingen på jernbane videreføres og styrkes og at kapasiteten gjennom Oslo sikres. Vedlikeholdsetterslepet må også reduseres.

5. Næringstransport og næringsutvikling

Veksten i tungtransport har vært sterk og næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet. Det må legges til rette for at en større del av godstransporten kan tas med tog og båt, samtidig som konsekvensene av tungtransporten på veg må håndteres og næringstransport sikres et tjenlig og pålitelig transportsystem.

6. Samferdsel og byutvikling.

I regional plan for Oslo og Akershus (RATP) er det bestemt at 80-90 % av fremtidig bolig- og næringsutvikling skal skje i byer og tettsteder. Det betyr at det i årene fremover vil være et betydelig behov for å tilpasse den finmaskede delen av veinettet i byer og tettsteder til nye funksjoner. Ombygging av fylkesveier og til dels riksveier i byområder til bygater vil kreve store investeringer og gi økte driftskostnader. Det er en stor utfordring i årene som kommer å finne økonomisk handlingsrom til å kunne utvikle det eksisterende vegnettet slik at det kan håndtere veksten som er forutsatt å komme i byer og tettsteder i Akershus.

7. Fremkommelighet på vegnettet

Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet, i regionbyene og i bybåndet inn mot Oslo. Dette skyldes befolkningsvekst, kombinert med at de fleste daglige reiser, unntatt arbeidsreiser til/fra Oslo sentrum, skjer med privatbil. Beregninger viser at trafikksituasjonen vil forverre seg i årene fremover, hvis vi ikke klarer å endre dagens reisemønster med større innslag av gåing, sykling og kollektivtrafikk. Ikke minst vil køene vare lengre om morgene og ettermiddagene.

Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Akershus. Fylkesveinettet består av tofelts veier, og bare unntaksvis er det egne kjørefelt for buss. Bussene blir derfor stående i de samme køene som bilene. Skal bussene få nødvendig fremkommelighet, må enten biltrafikken dempes gjennom bruk av restriktive virkemidler som regulerer biltrafikken eller det må investeres i separate kollektivfelt. Alternativt en kombinasjon av disse. Kollektivfelt i tettbygde områder av Akershus, koster i størrelsesorden 100 mill. kr per kilometer. Uten bruk av restriktive tiltak, kan det i årene fremover bli behov for flere milliarder ut over det som ligger inne i vedtatte budsjetter.

8. Satsing på gange og sykkel

Det er vedtatt mål om å doble sykkelandelen i Akershus innen år 2023. Tiltak for å bedre skoleveiene kommer også syklister til gode, men inn mot byer og tettsteder hvor sykkelpotensialet er størst er det behov for egne sykkelfelt eller sykkelfelt med fortau. Dette vil kreve omfattende tilrettelegging for sykling. Det er et gap mellom mål og tilgjengelige midler. En stor andel av tiltakene kommunene foreslår i sine sykkelveiplaner gjelder tiltak på fylkesveier, fordi de utgjør stammen i det lokale veinettet. Dette er kostbart.

Vurderinger

Fylkesrådmannen ser positivt på at samferdselsdepartementet legger opp til at NTP-prosessen får mer politisk innflytelse og blir mer dynamisk. Dette kan medføre at fylkene får en tidlig stemme inn i prosessen med NTP, og vil gi fylkene en større grad av involvering og medvirkning. Fylkesrådmannen ser det også som en fordel at NTP-prosessen starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene, opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, bygger opp under å løse disse utfordringene.

Fylkesrådmannen ser at det vil være en fordel at møteplaner hvor NTP skal drøftes med samferdselsdepartementet, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre en god forankring. Arbeidet med Nasjonal transportplan faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer. Akershus fylkeskommune har hatt utstrakt dialog med kommunene i tidligere innspill til NTP og i arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Fylkesrådmannen ser positivt på at samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi stor effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Fellesnemda i Viken har vedtatt at eksisterende regionale planer og sektorstrategier skal videreføres inntil de erstattes av nye. Det er derfor naturlig at en beskrivelse av de største transportutfordringene tar utgangspunkt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og Samferdselsplan for Akershus med tilhørende Handlingsprogram for Samferdsel i tillegg til innspill til forrige NTP-prosess. Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er part, utarbeider i disse dager også innspill til Nasjonal transportplan. Selv om innspillene fra Østlandssamarbeidet enda ikke er politisk vedtatt, kan hovedtrekkene hensyntas ved innspillene fra fylkeskommunene.

Oslo, 07.05.2019

Knut Sletta
fylkesrådmann

Saksbehandler: Jon-Terje Bekken

Vedlegg

- 1 Ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 202(1)
- 2 NTP 2022-2033. Invitasjon om å komme med innspill om hovedutfordringer på transp(1)

Vedlegg som ikke følger saken

Saksprotokoll i Fylkesting - 08.04.2019

18/2019 - Nasjonal Transportplan 2022 - 2033: Innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Fylkesutvalgets innstilling:

Fylkestinget er positive den nye styringsmodellen for NTP som innebærer en betydelig mer dynamisk prosess og tidligere involvering av fylkeskommunene.

Akershus fylkeskommune ønsker å spille inn følgende utfordringer, som tas med i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033:

1. Mobilitet er i endring og nye teknologiske løsninger dukker opp. De nye fylkeskommunen får et bredt ansvar knyttet til mobilitet og må håndtere dette på tvers av mange transportformer.
2. Hovedstadsområdet står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv, helhetlig og miljøvennlig måte.
3. Akershus har vedtatt ambisiøse klimamål. Samferdselssektoren står i dag for størstedelen av fylkets klimagassutslipp (over 70 prosent), samtidig som veitrafikken også gir opphav til lokal luftforurensning og støy.
4. Skal nullvekstmålet for biltrafikk oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken. De årlige driftstilskuddene til Ruter utgjør i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet for Akershus. Fortsatt vekst i kollektivtrafikken krever derfor at de statlige overføringene til kollektivtrafikken økes, dersom dette ikke skjer vil det være vanskelig å oppfylle nullvekstmålet på lang sikt.
5. Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten, slik som Fornebu-banen, ny metrotunnel gjennom Oslo og kollektivbetjening av baneløsningen på Nedre Romerike. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene.
6. Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet, i regionbyene og i bybåndet inn mot Oslo. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Akershus og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene.
7. Jernbanen må fortsette å være en sentral del av kollektivtilbudet. Dette krever at satsningen på jernbane videreføres og styrkes, inkludert grenbanene, og at kapasiteten gjennom Oslo sikres. En ny jernbanetunnel gjennom Oslo sikres. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres.
8. I regional plan for Oslo og Akershus (RATP) er det lagt opp til at 80-90 % av fremtidig bolig- og næringsutvikling skal skje i byer og tettsteder. Det betyr at det i årene fremover vil være et betydelig behov for å tilpasse veinettet i byer og tettsteder til nye funksjoner.
9. Veksten i tungtransport har vært sterk og næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet. Det må legges til rette for at en større del av godstransporten kan tas med tog og båt, samtidig som konsekvensene av tungtransporten på veg må håndteres og næringstransport sikres et tjenlig og pålitelig transportsystem.
10. Vår region står overfor store og nødvendige investeringer innen alle transportformer. God samordning av planlegging og utbygging av ulike prosjekter er helt avgjørende, både for å minimere konsekvensene for innbyggerne og sikre effektiv ressursbruk.

11. Det inngås flere nye avtaler mellom staten og lokale og regionale myndigheter om ulike samferdselsprosjekte. Akershus vil generelt understreke viktigheten av at det følger tilstrekkelig med statlig finansiering med disse avtalene.
12. Akershus har som landets langt største jernbanefylke, målt i persontransport, et særlig behov for samordning mellom jernbanetilbudet og øvrig kollektivtransport. I dette inngår blant annet utvikling av velfungerende terminaler og pendlerparkeringer både som del av reisekjedene og i forhold til behovene til god by- og tettstedsplanlegging.

Utvalgets behandling:

Representanten Arne-Rune Gjelsvik (FrP) gjenopptok tilleggsforslag fra fylkesutvalget:

I dagens NTP er E18 fra Ørje til Vinterbro omtalt med målsetning om møtefri vei ved ferdigstillelse, som er estimert til ca. 2025. Akershus Fylkeskommune mener at hele strekningen hvor det skal bygges ny 4-feltsvei fra Østfold grense til Vinterbro og strekningen Melleby til Ørje, kan tildeles Nye Veier som et utbyggingsprosjekt.

Votering:

1. Fylkesutvalgets innstilling, bortsett fra punkt 8, ble enstemmig vedtatt.
2. Fylkesutvalgets innstilling punkt 8 ble vedtatt med 36 mot 7 stemmer (FrP + Sp).
3. Gjelsviks forslag fikk 5 stemmer (FrP) og falt.

Vedtak:

Fylkestinget er positive den nye styringsmodellen for NTP som innebærer en betydelig mer dynamisk prosess og tidligere involvering av fylkeskommunene.

Akershus fylkeskommune ønsker å spille inn følgende utfordringer, som tas med i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033:

1. *Mobilitet er i endring og nye teknologiske løsninger dukker opp. De nye fylkeskommunen får et bredt ansvar knyttet til mobilitet og må håndtere dette på tvers av mange transportformer.*
2. *Hovedstadsområdet står foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken. Dagens samferdselsutfordringer er i stor grad knyttet til hvordan denne utviklingen skal håndteres på en effektiv, helhetlig og miljøvennlig måte.*
3. *Akershus har vedtatt ambisiøse klimamål. Samferdselssektoren står i dag for størstedelen av fylkets klimagassutslipp (over 70 prosent), samtidig som veitrafikken også gir opphav til lokal luftforurensning og støy.*
4. *Skal nullvekstmålet for biltrafikk oppfylles, må det tas høyde for en langsiktig vekst i kollektivtrafikken. De årlige driftstilskuddene til Ruter utgjør i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet for Akershus. Fortsatt vekst i kollektivtrafikken krever derfor at de statlige overføringene til kollektivtrafikken økes, dersom dette ikke skjer vil det være vanskelig å oppfylle nullvekstmålet på lang sikt.*
5. *Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten, slik som Fornebubanen, ny metrotunnel gjennom Oslo og kollektivbetjening av baneløsningen på Nedre Romerike. Byutviklingsavtalene med ordningen med 50% statlig bidrag er viktig, men det er nødvendig at rammene til denne ordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene.*

6. *Det er økende fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet, i regionbyene og i bybåndet inn mot Oslo. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Akershus og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene.*
7. *Jernbanen må fortsette å være en sentral del av kollektivtilbudet. Dette krever at satsningen på jernbane videreføres og styrkes, inkludert grenbanene, og at kapasiteten gjennom Oslo sikres. En ny jernbanetunnel gjennom Oslo sikres. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres.*
8. *I regional plan for Oslo og Akershus (RATP) er det lagt opp til at 80-90 % av fremtidig bolig- og næringsutvikling skal skje i byer og tettsteder. Det betyr at det i årene fremover vil være et betydelig behov for å tilpasse veinettet i byer og tettsteder til nye funksjoner.*
9. *Veksten i tungtransport har vært sterk og næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet. Det må legges til rette for at en større del av godstransporten kan tas med tog og båt, samtidig som konsekvensene av tungtransporten på veg må håndteres og næringstransport sikres et tjenlig og pålitelig transportsystem.*
10. *Vår region står overfor store og nødvendige investeringer innen alle transportformer. God samordning av planlegging og utbygging av ulike prosjekter er helt avgjørende, både for å minimere konsekvensene for innbyggerne og sikre effektiv ressursbruk.*
11. *Det inngås flere nye avtaler mellom staten og lokale og regionale myndigheter om ulike samferdselsprosjekte. Akershus vil generelt understreke viktigheten av at det følger tilstrekkelig med statlig finansiering med disse avtalene.*
12. *Akershus har som landets langt største jernbanefylke, målt i persontransport, et særlig behov for samordning mellom jernbanetilbudet og øvrig kollektivtransport. I dette inngår blant annet utvikling av velfungerende terminaler og pendlerparkeringer både som del av reisekjedene og i forhold til behovene til god by- og tettstedsplanlegging.*



Vår saksbehandler Anne Line Berglia, tlf. 32808722
Vår referanse 2019/3560-4

UTVALG	UTVALGSSAK	MØTEDATO
Fylkesutvalget		10.04.2019
Fylkestinget		25.04.2019

Vedlegg:

- 1 Ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-2033
- 2 Nasjonal Transportplan 2022-2033: invitasjon til innspill på hovedutfordringer

Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet

Forslag

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

- 1) I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.
- 2) Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:
 - a) Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity).
 - b) Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)
 - c) Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i

- sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.
- d) I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.
 - e) Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.
 - f) Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.
- 3) I Buskerud er foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.
 - 4) Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.
 - 5) Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.
 - 6) Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.
 - 7) Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmernæringen er det en særlig utfordring at nåværende tømmerhavn i Lier utvikles.

Buskerud fylkeskommune
Kjersti Bærug Hulbakk
Kst. fylkesrådmann

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet orienterte i brev 11. januar (vedlegg 1) om ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Her blir fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til NTP i flere runder og at det blir opprettet en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet vil selv ta en tydeligere styring i NTP-prosessen for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for helhetlig vurdering av de samfunnsmessige utfordringene. Hensikten med endringen er å få en mer dynamisk prosess mellom transportetatene og Samferdselsdepartementet.

Den nye organiseringen av NTP-prosessen innebærer at flere av oppgavene i NTP-arbeidet er flyttet til Samferdselsdepartementet. Tidligere har etatene i fellesskap levert et samlet planforslag som ble sendt på høring, og som dannet grunnlag for Stortingsmeldingen om NTP. I den nye modellen vil Samferdselsdepartementet gi flere deloppdrag til virksomhetene på tema som er viktige for neste NTP.

Deloppdrag 1 ble oversendt transportetatene 11. januar og har som hovedtema «Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk». Etatene er gitt en frist til 1. oktober med leveransen.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen varsler Samferdselsdepartementet større og tidligere involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene. Departementet har derfor opprette en kontaktgruppe som er ledet politisk av Samferdselsdepartementet, hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå. Kontaktgruppen hadde sitt første møte 8.mars 2019. Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger.

I brev av 18. februar (vedlegg 2) inviteres fylkeskommunene til å komme med innspill på hva som er de største samfunnsutfordringene på transportområdet i de ulike regionene, med frist 10. mai 2019. Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill fra fylkeskommunene med rangering av de viktigste utfordringene. De understreker at de nå ønsker innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Det bes om å skille mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Når det gjelder innspill fra fylkene bes det også om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreformen legges til grunn.

Arbeidsutvalget for Fellesnemda har drøftet saken og det legges opp til en felles sak i Fellesnemda i mai med bakgrunn i forutgående sak i de enkelte fylkestingene.

I Akershus legges sak frem for Hovedutvalget for samferdsel 27.03, Fylkesutvalget 01.04 og Fylkestinget 08.04. I Østfold legges saken frem for Samferdselskomiteen 19.03 og Fylkestinget 28.03.

De største utfordringene i Buskerud

Fellesnemda i Viken har vedtatt at eksisterende regionale planer og sektorstrategier skal videreføres inntil de erstattes av nye. Det er derfor naturlig at en beskrivelse av de største transportutfordringene tar utgangspunkt i regional plan for areal og transport i Buskerud, Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021. Dette er supplert med noen nye trender og utfordringer i samfunnsutviklingen.

Under er en tematisk sammenstilling av de største utfordringene.

Klima: Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av utslipp av klimagasser tilsvarende 40 % av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall. Beregninger fra SSB viser at i Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Personbiltrafikken i Buskerud øker, og den øker betydelig mer enn befolkningsveksten. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp i fylket.

Befolkningsutvikling og bosetting: Befolkningsveksten i Buskerud er ujevnt fordelt. De syv største kommunene i nedre del av fylket, står for 77% av Buskeruds totale befolkning. Disse kommunene har samtidig stått for 86% av befolkningsveksten de siste ti årene. Framskrivninger fra SSB (hovedalternativet) viser at denne utviklingen vil fortsette framover. De fleste distriktskommuner vil oppleve en stagnasjon eller svak befolkningsvekst fram til 2040, mens de største kommunene vil oppleve nesten en tilsvarende vekst som i de siste 10 årene. De sentrale kommunene i fylket vil stå overfor de største utfordringene knyttet til arealdisposisjon og transport. Selv om bysentrene og nært omland har hatt en høy befolkningsvekst, er fortsatt boligbyggingen og befolkningsveksten høy i utkanten av byene. Dette har ført til at Buskerud har blitt en del av Osloregionens bolig- og arbeidsmarked med vekst i kommuner i pendleravstand til Oslo. Dette har igjen gitt byspredning og bilbasert bosetting.

Dette gir følgende utfordringer:

- Kapasiteten på tog er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity).

- Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)
- Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.
- I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.
- Utfordring på både kort og lang sikt å gi et like godt transporttilbud i distriktene som i tettsteder. Dette gjelder både kollektive mobilitetstilbud og standard på veier.
- Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Flere fylkesveger preges av dårlig og ujevn vegstandard, vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

Reisevaner: Reisevaneundersøkelsene for Buskerud viser at 71% av reisene skjer med bil, 19% går, 7% reiser kollektivt og 3% sykler. Sykkelandelen er under landsgjennomsnittet. Sykkel og gange benyttes mest på reiser under 1 km, men det er bilen som er mest brukt på de korte turene mellom 1-3km. Hele 63% av disse reisene foregår med bil. Den store andelen bilbruk utfordrer framkommelighet, klima og miljø, spesielt i byområdene. Byene opplever i tillegg arealknapphet.

Ulykker og trafikkfarlige skoleveger

Ulykker med omkomne og hardt skadde i trafikken i Buskerud har hatt en jevn nedgang, men Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige ulykker.

- Økt andel reiser til fots og med sykkel i byer og tettsteder er et mål og det er en utfordring at disse fortsatt er utsatt for relativt høy risiko i trafikken. Alvorlige bilulykker er relativt godt dokumentert, mens det for gående og sykkel er mangel på systematisk dokumentasjon. Det som er av tilgjengelig dokumentasjon viser økning i ulykker blant gående og syklende, men det er tegn som tyder på underreportering av denne typen ulykker. Dette er en stor utfordring i arbeidet med å legge til rette for økt andel gående og syklende.
- Mange fylkesveger i Buskerud benyttes som skoleveger. En kartlegging utført av Statens vegvesen, i samarbeid med kommunene, viser et stort behov for bygging av gang- og sykkelveger, men også behov for mindre tiltak som utbedring av fortau og busstopp, sikring av kryss, bedre belysning, oppmerking av gangfelt og lignende.
- Fylket har utfordringer med utforkjøringer som følge av faremomenter nær vegen på strekninger med høyt fartsnivå. På veger med stor trafikk og høyt fartsnivå, har Buskerud flere alvorlige kryss- og møteulykker.
- I distriktene er det økt trafikk i helgene i forbindelse med turisme, noe som utfordrer trafiksikkerheten der.

Fjellovergangene og lokal transport i distriktene i Buskerud

Nettverket av veier og jernbane øst-vest har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. En vintersikker vegforbindelse har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og bosetting her. Godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har høye andeler på jernbane, mens godstransporten på kortere strekninger domineres av transport på veg. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasser kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

Næringslivets behov

- Næringslivet i Buskerud er i endring og det er stort potensiale for vekst i arbeidsplasser. Gode samferdselsløsninger stimulerer vekst i arbeidsplasser. Transport har stadig større betydning i den totale verdikjeden fra utvikling, produksjon og salg av varer. Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. Kvalitet på infrastruktur og effektiv kollektivtrafikk vil kunne øke verdiskaping og bidra til å sikre arbeidsplasser i hele fylket.
- For reiselivet, særlig i øvre delen av Buskerud er reiseavstand og effektive transportløsninger, en utfordring. Effektiv persontransport med kollektive løsninger til destinasjonene er særlig viktig i distriktene. Korrespondanse mellom transporttilbudene er særlig utfordrende.
- Skognæringen trenger effektiv transport av tømmer og flis. Lierstranda tømmerhavn som er Norges største skal utvikles (godkjent av Miljøverndepartementet i 2013). Det vil være avgjørende for å kunne fortsette å ta ut skog at det finnes en havn som sikrer effektiv eksport/import for skognæringen. Dette kan også være med på å sikre etablering av industri som kan bruke tømmer og trevirke som råstoff. For at en ny havn skal bli en suksess må ikke bare selve havnen etableres men også veg og bane fram til havnen. Her trengs det et spleiselag mellom staten, fylkeskommunen, kommunene og private aktører.

Sømløs mobilitet

Attraktive alternativer til personbilen er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang til reiseinformasjon og betale for hele reisen, uten å forholde seg til de ulike aktørene som tilbyr reise. Her inngår koordinerte avganger, sanntidsinformasjon om reisen, velfungerende knutepunkter og enkle betaling som fungerer for alle transportmidler. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene. I de helhetlige løsningene inngår også løsninger fra private aktører.

Mobilitet i endring

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologit utvikling, nye miljøkrav, endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre fylkeskommunene. Gjennom rollen som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler innen mobilitet har fylkeskommunen sterke virkemidler til å gjennomføre helhetlige prioriteringer som gir fremtidsrettede løsninger med god ressursutnyttelse. Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen. Testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger må sees som en del av fylkeskommunens ordinære oppgaver og at det avsettes midler til denne type utvikling i NTP.

Samordning og helhetlige prioriteringer

Statsetatene plikter å følge regionalpolitiske føringer, og aktivt støtte opp om regional plan for areal og transport som er utarbeidet i samarbeid med Buskerudsamfunnet. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer. Dette kan for eksempel gjelde utvikling av knutepunkt, sammenhengende infrastruktur, rutetilbud, prisstruktur og plassering av egne arbeidsplasser og tjenestetilbud. På denne måten vil transportetatene i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og sikre samordning av disse.

Handlingsrommet i norsk økonomi vil fremover være begrenset (Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019). Samtidig er det vedtatt at Viken fylkeskommune skal legge FN's bærekraftsmål til grunn for all fremtidig virksomhet. Dette innebærer et behov for at statlige, regionale og lokale virkemidler sees i sammenheng og vurderes opp mot hverandre når prioriteringer gjøres.

For eksempel er det dilemmaer mellom fortsatt å prioritere økt kapasiteten og fremføringshastigheten på vei samtidig som det fortsatt er store utfordringer med å gjennomføre klimamålene ved at flere i byområdene reiser kollektivt, går og sykler.

Miljømessige konsekvenser

Fylkesrådmannens vurdering

Med komplekse samfunnsutfordringer og en transportsektor som er inne i et paradigmeskifte kan det være krevende å forutse hvilke faktorer som påvirker hverandre, hva som er årsak og hva som er virkning av bevisst politikk. Prioritering av hva som er de største utfordringene, og hvilke hensyn en slik vurdering skal bygge på er derfor vanskelig. Forslag til rangering av utfordringene er gjort ut fra en helhetsvurdering av hva som på sikt vil gi de største samfunnsutfordringene.

Fylkesrådmannen er positivt til at Samferdselsdepartementet legger opp til en med dynamisk prosess med mer politisk innflytelse. Dette vil gi fylkene større grad av involvering og medvirkning. Fylkesrådmannen ser det også som en fordel at NTP-prosessen starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene, opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, søker å løse disse utfordringene.

Fylkesrådmannen ser positivt på at Samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi størst effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Det vil være en fordel at møteplasser hvor NTP skal drøftes, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre god forankring. Arbeidet med NTP faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer. Buskerud fylkeskommune vil i tiden frem til Viken fylkesting er på plass ha dialog med kommunene i Buskerud om ny NTP-prosess og utfordringsbilde.

Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er part, har utarbeidet innspill til Nasjonal transportplan. Innspillene fra Østlandssamarbeidet handler om hvilke tiltak Østlandssamarbeidet prioriterer. Disse har blitt utarbeidet gjennom en prosess som har pågått siden høsten 2018 og var nærmest ferdig når Samferdselsdepartementet kom med informasjon om endret NTP-prosess. Derfor er tidspunktet for behandling av innspill på utfordringer til Samferdselsdepartementet og orienteringssak om Østlandssamarbeidets prioriterte til behandling samtidig.



Vår saksbehandler Anne Line Berglia, tlf. 32808722
Vår referanse 2019/3560-4

UTVALG	UTVALGSSAK	MØTEDATO
Fylkesutvalget	29/19	10.04.2019
Fylkestinget	19/19	24.04.2019

Vedlegg:

- 1 Ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-2033
- 2 Nasjonal Transportplan 2022-2033: invitasjon til innspill på hovedutfordringer

Nasjonal Transportplan 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet

Forslag

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

1.

I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

2.

Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:

- a) Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity).
- b) Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)

- c) Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.
- d) I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.
- e) Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.
- f) Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterlep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

3.

I Buskerud er foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.

4.

Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.

5.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.

6

Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.

7.

Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmerføringen er det en særlig utfordring at nåværende tømmerhavn i Lier avvikles.

Behandling i fylkesutvalget - 10.04.2019

Rune Kjølstad (H) fremmet forslag om at saken sendes hovedutvalget for samferdsel for behandling før saken behandles i øvrige utvalg.

Avstemming

Kjølstads forslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Saken sendes hovedutvalget for samferdsel for behandling før saken behandles i øvrige utvalg.

Hovedutvalget for samferdselssektoren behandlet saken i ekstraordinært møte 24.04.2019 jfr. vedtak i fylkesutvalget

Protokollutskrift fra hovedutvalgets møte:

Shoaib Karim Naeem (Ap) fremmet slikt tilleggforslag:

Det skal bygges nytt sykehus i Drammen. Det er behov for gode infrastrukturløsninger i forkant av åpning av det nye sykehuset. Infrastrukturen må ivareta både bilister, kollektivbrukere og myke trafikanter.

Dag Fjeld Edvardsen (H) fremmet følgende endringsforslag til pkt. 2

2 a tillegg: På tider av døgnet er det for lite setekapasitet i forhold til antall passasjerer.

2 f – blir eget punkt 2

Olav Skinnes (Sp) fremmet slikt omforent forslag fra Ap, Frp, H, og Sp:

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

1.

I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

2.

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

3.

Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:

a)

Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity). På tider av døgnet er det for lite setekapasitet i forhold til antall passasjerer.

b)

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)

c)

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og

tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.

d)

I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.

e)

Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

4.

I Buskerud foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.

5.

Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.

6.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.

7.

Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.

8.

Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmerføringen er det en særlig utfordring at nåværende tømmerhavn i Lier avvikles.

9.

Det skal bygges nytt sykehus i Drammen. Det er behov for gode infrastrukturtiltak i forkant av åpning av det nye sykehuset. Infrastrukturen må ivareta både bilister, kollektivbrukere og myke trafikanter.

Avstemming

Forslaget fremmet av Skinnens ble vedtatt med 10 mot 1 (MDG) stemme, som ble avgitt for fylkesrådmannens forslag, som hovedutvalgets innstilling overfor fylkestinget.

Hovedutvalgets innstilling til fylkestinget

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

1.

I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

2.

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

3.

Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:

a)

Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity). På tider av døgnet er det for lite setekapasitet i forhold til antall passasjerer.

b)

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)

c)

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.

d)

I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.

e)

Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

4.

I Buskerud foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.

5.

Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.

6.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.

7.

Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.

8.

Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmernæringen er det en særlig utfordring at nåværende tømmerhavn i Lier avvikles.

9.

Det skal bygges nytt sykehus i Drammen. Det er behov for gode infrastrukturløsninger i forkant av åpning av det nye sykehuset. Infrastrukturen må ivareta både bilister, kollektivbrukere og myke trafikanter.

Olav Skinnens (V) fremmet slikt omforent forslag til fylkestinget:

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

1.

I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

2.

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

3.

Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:

a)

Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), høyere frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity). På tider av døgnet er det for lite setekapasitet i forhold til antall passasjerer.

b)

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4)

c)

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.

d)

I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.

e)

Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

4.

I Buskerud foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.

5.

Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.

6.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.

7.

Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.

8.

Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. Tungtransport må ikke blandes inn i mer lokale trafikkstrømmer. Planlegging og traseløsninger for nasjonale trafikkårer må legges utenfor bysentrum og sterkt bebygde områder.

I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmernæringen er det særlig viktig at det etter at tømmerterminalen i Lier er avviklet, finnes egnet ny lokalisering.

9.

Det skal bygges nytt sykehus i Drammen. Det er behov for gode infrastrukturtiltak i forkant av åpning av det nye sykehuset. Infrastrukturen må ivareta både bilister, kollektivbrukere og myke trafikanter.

Avstemming

Forslaget fra Skinnes ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Buskerud fylkeskommune ønsker å spille inn følgende samfunnsutfordringer på transportområdet til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

1.

I Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp.

2.

Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Fylkesvegene preges av dårlig og ujevn vegstandard, stort vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

3.

Befolkningsveksten og bosettingen i Buskerud er ujevnt fordelt. Det har vært en kraftig vekst i nedre del av fylket og veksten er forventet å øke de neste 10 årene, særlig i kommunene med pendleravstand til Oslo. Dette gir utfordringer knyttet til:

a)

Kapasiteten på togtilbudene er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), høyere frekvens på avganger (eg. Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity). På tider av døgnet er det for lite setekapasitet i forhold til antall passasjerer.

b)

Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4)

c)

Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.

d)

I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansiere større infrastrukturtiltak.

e)

Nettverket av veier øst-vest og Bergensbanen har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasset kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

4.

I Buskerud foregår 71% av reisen med bil. Attraktive alternativer til bil er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang alternativer, uten å forholde seg til de ulike aktørene på reisen. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene.

5.

Transportetatene må i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og bidrar til samordning av disse. Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer.

6.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen samt finansiering av denne type utvikling.

7.

Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige trafikkulykker. Utfordringene består i tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder, standard på fylkesveiene samt omfang av trafikkfarlige skoleveier.

8.

Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk og lav kvalitet på veiene i distriktet gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. Tungtransport må ikke blandes inn i mer lokale trafikkstrømmer. Planlegging og traseløsninger for nasjonale trafikkårer må legges utenfor bysentrum og sterkt bebygde områder.

I Buskerud er det utfordringer knyttet næringstransport og reiselivet i distriktene. For tømmer næringen er det særlig viktig at det etter at tømmerterminalen i Lier er avviklet, finnes egnet ny lokalisering.

9.

Det skal bygges nytt sykehus i Drammen. Det er behov for gode infrastrukturløsninger i forkant av åpning av det nye sykehuset. Infrastrukturen må ivareta både bilister, kollektivbrukere og myke trafikanter.

Følgende hadde ordet:

Olav Skinnes (Sp), Trond Johansen (KrF)

Buskerud fylkeskommune
Kjersti Bærug Hulbakk
Kst. fylkesrådmann

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet orienterte i brev 11. januar (vedlegg 1) om ny organisering og prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Her blir fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til NTP i flere runder og at det blir opprettet en politisk kontaktgruppe med fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet vil selv ta en tydeligere styring i NTP-prosessen for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for helhetlig vurdering av de samfunnsmessige utfordringene. Hensikten med endringen er å få en mer dynamisk prosess mellom transportetatene og Samferdselsdepartementet.

Den nye organiseringen av NTP-prosessen innebærer at flere av oppgavene i NTP-arbeidet er flyttet til Samferdselsdepartementet. Tidligere har etatene i fellesskap levert et samlet planforslag som ble sendt på høring, og som dannet grunnlag for Stortingsmeldingen om NTP. I den nye modellen vil

Samferdselsdepartementet gi flere deloppdrag til virksomhetene på tema som er viktige for neste NTP. Deloppdrag 1 ble oversendt transportetatene 11. januar og har som hovedtema «Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk». Etatene er gitt en frist til 1. oktober med leveransen.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen varsler Samferdselsdepartementet større og tidligere involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene. Departementet har derfor opprette en kontaktgruppe som er ledet politisk av Samferdselsdepartementet, hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå. Kontaktgruppen hadde sitt første møte 8.mars 2019. Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger.

I brev av 18. februar (vedlegg 2) inviteres fylkeskommunene til å komme med innspill på hva som er de største samfunnsutfordringene på transportområdet i de ulike regionene, med frist 10. mai 2019. Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill fra fylkeskommunene med rangering av de viktigste utfordringene. De understreker at de nå ønsker innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Det bes om å skille mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Når det gjelder innspill fra fylkene bes det også om at fylkesinndelingen per 1.1.2020 etter gjennomføring av regionreformen legges til grunn.

Arbeidsutvalget for Fellesnemda har drøftet saken og det legges opp til en felles sak i Fellesnemda i mai med bakgrunn i forutgående sak i de enkelte fylkestingene.

I Akershus legges sak frem for Hovedutvalget for samferdsel 27.03, Fylkesutvalget 01.04 og Fylkestinget 08.04. I Østfold legges saken frem for Samferdselskomiteen 19.03 og Fylkestinget 28.03.

De største utfordringene i Buskerud

Fellesnemda i Viken har vedtatt at eksisterende regionale planer og sektorstrategier skal videreføres inntil de erstattes av nye. Det er derfor naturlig at en beskrivelse av de største transportutfordringene tar utgangspunkt i regional plan for areal og transport i Buskerud, Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021. Dette er supplert med noen nye trender og utfordringer i samfunnsutviklingen. Under er en tematisk sammenstilling av de største utfordringene.

Klima: Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til reduksjon av utslipp av klimagasser tilsvarende 40 % av utslippene innen transport, jordbruk, bygg og avfall. Beregninger fra SSB viser at i Buskerud kommer over halvparten av klimagassutslippene fra transportsektoren, med størst andel fra personbiltrafikken. Personbiltrafikken i Buskerud øker, og den øker betydelig mer enn befolkningsveksten. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff er økende, er det utfordrende å oppnå forventet reduksjon av klimagassutslipp i fylket.

Befolkningsutvikling og bosetting: Befolkningsveksten i Buskerud er ujevnt fordelt. De syv største kommunene i nedre del av fylket, står for 77% av Buskeruds totale befolkning. Disse kommunene har samtidig stått for 86% av befolkningsveksten de siste ti årene. Framskrivinger fra SSB (hovedalternativet) viser at denne utviklingen vil fortsette framover. De fleste distriktskommuner vil oppleve en stagnasjon eller svak befolkningsvekst fram til 2040, mens de største kommunene vil oppleve nesten en tilsvarende vekst som i de siste 10 årene. De sentrale kommunene i fylket vil stå overfor de største utfordringene knyttet til arealdisposisjon og transport. Selv om bysentrene og nært omland har hatt en høy befolkningsvekst, er fortsatt boligbyggingen og befolkningsveksten høy i utkanten av byene. Dette har ført til at Buskerud har blitt en del av Osloregionens bolig- og arbeidsmarked med vekst i kommuner i pendleravstand til Oslo. Dette har igjen gitt byspredning og bilbasert bosetting.

Dette gir følgende utfordringer:

- Kapasiteten på tog er ikke tilstrekkelig til å bidra til reduksjon av bilbasert transport. Dette gjelder behov for nye jernbanestrekninger (eg. Ringeriksbanen), frekvens på avganger (eg.

Drammen - Kongsberg), manglende utnyttelse av eksisterende infrastruktur (eg. Randsfjordbanen), og effektiv sammenbinding av byene på Østlandet (e.g InterCity).

- Infrastruktur og kollektivtilbud til/fra Oslo har vært prioritert. Utfordringen er effektive alternativer som går rundt Oslo, som både avlaster trafikken til/fra Oslo og er et godt alternativ for reiser som ikke skal til/fra Oslo (eg. Ring 4: Hokksund – Ringerike - Gardermoen og E134 Oslofjordtunnelen – E18.)
- Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene. I regional plan for areal og transport i Buskerud er det vedtatt en by- og tettstedsstruktur hvor en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Utfordringen består i å gjennomføre utvikling i tråd med vedtatt flerkjernestruktur.
- I byområdene er helhetlig virkemiddelbruk gjennom samordnet areal- og transportplanlegging en utfordring. Det er en utfordring med bærekraftig finansiering for drift av kollektivtrafikken samt finansierte større infrastrukturtiltak.
- Utfordring på både kort og lang sikt å gi et like godt transporttilbud i distriktene som i tettsteder. Dette gjelder både kollektive mobilitetstilbud og standard på veier.
- Mange fylkesveger er viktige regionale pendlingskorridorer. Flere fylkesveger preges av dårlig og ujevn vegstandard, vedlikeholdsetterslep og krappe svinger. Mange avkjørsler medfører i tillegg redusert hastighet. Dette er lite effektivt og lite trafiksikkert.

Reisevaner: Reisevaneundersøkelsene for Buskerud viser at 71% av reisene skjer med bil, 19% går, 7% reiser kollektivt og 3% sykler. Sykkelandelen er under landsgjennomsnittet. Sykkel og gange benyttes mest på reiser under 1 km, men det er bilen som er mest brukt på de korte turene mellom 1-3km. Hele 63% av disse reisene foregår med bil. Den store andelen bilbruk utfordrer framkommelighet, klima og miljø, spesielt i byområdene. Byene opplever i tillegg arealknapphet.

Ulykker og trafikkfarlige skoleveger

Ulykker med omkomne og hardt skadde i trafikken i Buskerud har hatt en jevn nedgang, men Buskerud er fortsatt blant fylkene med flest alvorlige ulykker.

- Økt andel reiser til fots og med sykkel i byer og tettsteder er et mål og det er en utfordring at disse fortsatt er utsatt for relativ høy risiko i trafikken. Alvorlige bilulykker er relativt godt dokumentert, mens det for gående og sykkel er mangel på systematisk dokumentasjon. Det som er av tilgjengelig dokumentasjon viser økning i ulykker blant gående og syklende, men det er tegn som tyder på underreportering av denne typen ulykker. Dette er en stor utfordring i arbeidet med å legge til rette for økt andel gående og syklende.
- Mange fylkesveger i Buskerud benyttes som skoleveger. En kartlegging utført av Statens vegvesen, i samarbeid med kommunene, viser et stort behov for bygging av gang- og sykkelveger, men også behov for mindre tiltak som utbedring av fortau og busstopp, sikring av kryss, bedre belysning, oppmerking av gangfelt og lignende.
- Fylket har utfordringer med utforkjøringer som følge av faremomenter nær vegen på strekninger med høyt fartsnivå. På veger med stor trafikk og høyt fartsnivå, har Buskerud flere alvorlige kryss- og møteulykker.
- I distriktene er det økt trafikk i helgene i forbindelse med turisme, noe som utfordrer trafiksikkerheten der.

Fjellovergangene og lokal transport i distriktene i Buskerud

Nettverket av veier og jernbane øst-vest har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet, men er også svært viktig for lokal transport i distriktene i Buskerud. En vintersikker vegforbindelse har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og bosetting her. Godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har høye andeler på jernbane, mens godstransporten på kortere strekninger domineres av transport på veg. Utfordringene består i veistandard, tilstrekkelig og tilpasser kollektivtilbud, stor trafikk på veiene og redusert tilgjengelighet på vinterstid.

Næringslivets behov

- Næringslivet i Buskerud er i endring og det er stort potensiale for vekst i arbeidsplasser. Gode samferdselsløsninger stimulerer vekst i arbeidsplasser. Transport har stadig større betydning i den totale verdikjeden fra utvikling, produksjon og salg av varer. Redusert fremkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk gir utfordringer for både nærings- og kollektivtransporten. Kvalitet på infrastruktur og effektiv kollektivtrafikk vil kunne øke verdiskaping og bidra til å sikre arbeidsplasser i hele fylket.
- For reiselivet, særlig i øvre delen av Buskerud er reiseavstand og effektive transportløsninger, en utfordring. Effektiv persontransport med kollektive løsninger til destinasjonene er særlig viktig i distriktene. Korrespondanse mellom transporttilbudene er særlig utfordrende.
- Skognæringen trenger effektiv transport av tømmer og flis. Lierstranda tømmerhavn som er Norges største skal avvikles (godkjent av Miljøverndepartementet i 2013). Det vil være avgjørende for å kunne fortsette å ta ut skog at det finnes en havn som sikrer effektiv eksport/import for skognæringen. Dette kan også være med på å sikre etablering av industri som kan bruke tømmer og trevirke som råstoff. For at en ny havn skal bli en suksess må ikke bare selve havnen etableres men også veg og bane fram til havnen. Her trengs det et spleiselag mellom staten, fylkeskommunen, kommunene og private aktører.

Sømløs mobilitet

Attraktive alternativer til personbilen er sømløse reiser hvor de reisende lett kan få tilgang til reiseinformasjon og betale for hele reisen, uten å forholde seg til de ulike aktørene som tilbyr reise. Her inngår koordinerte avganger, sanntidsinformasjon om reisen, velfungerende knutepunkter og enkle betaling som fungerer for alle transportmidler. Utfordring er å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud, herunder transportetatene. I de helhetlige løsningene inngår også løsninger fra private aktører.

Mobilitet i endring

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologitviking, nye miljøkrav, endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre fylkeskommunene. Gjennom rollen som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler innen mobilitet har fylkeskommunen sterke virkemidler til å gjennomføre helhetlige prioriteringer som gir fremtidsrettede løsninger med god ressursutnyttelse. Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Utfordringen for fylkeskommunene er å bygge egen kapasitet, kompetanse og kunnskap til å følge med og helst være i forkant av utviklingen. Testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger må sees som en del av fylkeskommunens ordinære oppgaver og at det avsettes midler til denne type utvikling i NTP.

Samordning og helhetlige prioriteringer

Statsetatene plikter å følge regionalpolitiske føringer, og aktivt støtte opp om regional plan for areal og transport som er utarbeidet i samarbeid med Buskerudsamfunnet.

Det er vesentlig at statsetatene, herunder transportetatene har tilstrekkelig kjennskap til regionale planer og hva de betyr i praksis og legger dette til grunn for sine prioriteringer. Dette kan for eksempel gjelde utvikling av knutepunkt, sammenhengende infrastruktur, rutetilbud, prisstruktur og plassering av egne arbeidsplasser og tjenestetilbud.

På denne måten vil transportetatene i likhet med fylkeskommunene vise at de tar regionreformen på alvor, ser virkemidler i sammenheng og sikre samordning av disse.

Handlingsrommet i norsk økonomi vil fremover være begrenset (Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019). Samtidig er det vedtatt at Viken fylkeskommune skal legge FN's bærekraftsmål til grunn for all fremtidig virksomhet. Dette innebærer et behov for at statlige, regionale og lokale virkemidler sees i sammenheng og vurderes opp mot hverandre når prioriteringer gjøres.

For eksempel er det dilemmaer mellom fortsatt å prioritere økt kapasiteten og fremføringshastigheten på vei samtidig som det fortsatt er store utfordringer med å gjennomføre klimamålene ved at flere i byområdene reiser kollektivt, går og sykler.

Miljømessige konsekvenser

Fylkesrådmannens vurdering

Med komplekse samfunnsutfordringer og en transportsektor som er inne i et paradigmeskifte kan det være krevende å forutse hvilke faktorer som påvirker hverandre, hva som er årsak og hva som er virkning av bevisst politikk. Prioritering av hva som er de største utfordringene, og hvilke hensyn en slik vurdering skal bygge på er derfor vanskelig. Forslag til rangering av utfordringene er gjort ut fra en helhetsvurdering av hva som på sikt vil gi de største samfunnsutfordringene.

Fylkesrådmannen er positiv til at Samferdselsdepartementet legger opp til en med dynamisk prosess med mer politisk innflytelse. Dette vil gi fylkene større grad av involvering og medvirkning. Fylkesrådmannen ser det også som en fordel at NTP-prosessen starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene, opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, søker å løse disse utfordringene.

Fylkesrådmannen ser positivt på at Samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi størst effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Det vil være en fordel at møteplasser hvor NTP skal drøftes, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre god forankring. Arbeidet med NTP faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer. Buskerud fylkeskommune vil i tiden frem til Viken fylkesting er på plass ha dialog med kommunene i Buskerud om ny NTP-prosess og utfordringsbilde.

Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er part, har utarbeidet innspill til Nasjonal transportplan. Innspillene fra Østlandssamarbeidet handler om hvilke tiltak Østlandssamarbeidet prioriterer. Disse har blitt utarbeidet gjennom en prosess som har pågått siden høsten 2018 og var nærmest ferdig når Samferdselsdepartementet kom med informasjon om endret NTP-prosess. Derfor er tidspunktet for behandling av innspill på utfordringer til Samferdselsdepartementet og orienteringssak om Østlandssamarbeidets prioriteringer til behandling samtidig.

Saksnr.: 2018/8451
Løpenr.: 39418/2019
Klassering: N00
Saksbehandler: Hans Arne Bjerkemyr

Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdselskomiteen	19.03.2019	
Fylkestinget	28.03.2019	

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Innspill fra Østfold om hovedutfordringene på transportområdet

Vedlegg:

- 1 Invitasjon til innspill om utfordringer på transportområdet

Fylkesordførers forslag til vedtak

Fylkesordførers behandling

Ingen endring.

Sarpsborg, dato

Ole Haabeth
fylkesordfører

Fylkesrådmannens anbefaling

Østfold fylkeskommune ønsker å spille inn følgende utfordringer, som tas med i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033:

1. Østfold har en høyere bilandel og en lavere kollektivandel enn landsgjennomsnittet, og flere byer ønsker byvekstavtaler.
2. Statlige etater lokaliserer arbeidsplasser og bygg i strid med fortettingsprinsipper, som i noen tilfeller øker transportbehovet, og gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet.



3. Østfold har en stor grad av inn- og utpendling, det er flere som pendler ut og den øker med enn innpendlingen. Dette medfører en skjev retningsbalanse, både på veier og kollektive transportmidler.
4. Togreisene på Østre og Vestre linje har kraftig vekst, noe som fører til underkapasitet i tilbudet. Det er kun ståplasser tilgjengelig på innerstrekningene på flere avganger. Det er ventet at dette kan avhjelpes med et utbygd InterCity-nett, men dette skjer et stykke frem i tid. Det er ønskelig at tilbudet kan økes også på kort sikt. Et InterCity-tilbud helt til Halden må etableres i ny NTP-periode.
5. Det er utfordrende å etablere felles billetteringsløsninger mellom buss og tog.
6. Tungtrafikken har i perioden 2009-2015 økt fra 9 prosent til 13 prosent.
7. Flere av byene står i fare for, eller har allerede overskredet nasjonale mål for luftforurensning og grenseverdiene i forurensningsforskriften.
8. E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 tunge kjøretøy passerer denne grenseovergangen og godset har en skjev retningsbalanse. Det er større import enn eksport. Utenlandsk tungtransport har også andre effekter som redusert trafiksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping. Det er en utfordring at mye av transportarbeidet med gods foregår på vei, særlig lange godstransporter i korridoren Oslo-Göteborg.
9. Det forventes en økning i trafikkarbeidet med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030.
10. Det er sterk befolkningsvekst i byområdene, noe som betyr flere reiser der.
11. Østfold ønsker å reetablere Rygge flyplass som sivil lufthavn.
12. Den grenseoverskridende jernbanestrekningen mellom Halden i Norge og Öxnered i Sverige, mangler både planer og finansiering. For å oppnå dette kreves et sterkere samarbeid mellom Norge og Sverige. Dette må også ses i lys av at Fehmern Belt-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som innen rimelig tid vil øke kapasiteten på jernbanestrekningen fra Hamburg til Oslo. Strekningen mellom Oslo og Göteborg vil, dersom ikke kapasiteten bedres, redusere nytten av dette prosjektet.
13. Det må avsettes midler til forsøk med fremtidens mobilitet og ITS. Dette gjelder for eksempel både for å kunne etablere sømløse reiser/billetter og styring av trafikk.
14. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier er stort.
15. Det at arbeidsgivere gir ansatte tilgang til rimelig kollektivtransport på arbeidsreiser skattlegges, noe som bremser overgangen til miljøvennlige arbeidsreiser.
16. Oppgradering av infrastrukturen er en sentral del av transportsikkerhetsarbeidet, men også innføring av ny teknologi vil kunne spille en viktig rolle fremover.

Sarpsborg, 28. februar 2019

Anne Skau
fylkesrådmann

Jostein Haug
konst.fylkesdirektør

Bakgrunn for saken

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033, starter opp i 2019 og samferdselsdepartementet har en ny modell for prosess og organisering av dette arbeidet.

Dette er varslet i brev av 11. januar 2019. Samferdselsdepartementet har i den anledning invitert Østfold fylkeskommune med flere, til et første møte 8.mars 2019.

Fakta

Samferdselsdepartementet har sendt brev til fylkeskommunen om ny prosess og organisering av arbeidet med NTP 2022-2033. Som det fremgår her, er det i lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene, og gjennomføring av regionreformen, behov for større involvering av politisk nivå i fylkeskommunene, og de største bykommunene tidligere i planprosessen.

Departementet vil også opprette en kontaktgruppe hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå, og som vil være politisk ledet fra Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet ønsker med det å etablere en dialog med fylkeskommunene, gjennom denne politiske kontaktgruppen. Denne kontaktgruppen vil som nevnt ha sitt første møte den 8. mars 2019.

Samferdselsdepartementet vil i 2019 invitere fylkeskommunene til å komme med egne innspill til NTP-arbeidet i flere omganger. Nå i tidligfase av arbeidet, ønsker departementet innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet i de ulike regionene. Mål, løsninger og prioriteringer vil ikke være tema i denne fasen av arbeidet, det vil komme i neste fase.

Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill, med en rangering av de viktigste utfordringene på transportområdet, og at disse sendes til departementet innen 10. mai 2019. I denne fasen av arbeidet vil det være viktig å synliggjøre hva som er de reelle transport- og mobilitetsutfordringene, uavhengig av de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder. Videre ber departementet om at det skilles på dagens utfordringer, og hvilke utfordringer man står overfor i fremtiden.

Det utarbeides separate saker til fylkestingene både i Akershus, Buskerud og Østfold. Med bakgrunn i vedtak i disse behandlingene, vil det lages en egen sak til fellesnemda i Viken, den 2. mai 2019. Vedtak i fellesnemda oversendes samferdselsdepartementet innen 10. mai 2019. Det er departementet som har bedt om at innspillene kommer i tråd med fylkesinndelingen, som vil gjelde etter 1.1.2020.

Departementet legger opp til å invitere til møter med kontaktgruppen i mai/juni 2019, for å diskutere innspillene om hovedutfordringer, og vil senere komme tilbake med dagsorden, tid og sted for dette. Ytterligere møter er ikke kjent, men departementet vil drøfte dette med politisk kontaktgruppe i møtet den 8. mars. I møtet vil også fylkeskommunene bli utfordret til å vise hvordan de vil arbeide fremover med å kartlegge og prioritere disse utfordringene.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen ser positivt på at samferdselsdepartementet legger opp til at NTP-prosessen får mer politisk innflytelse. Dette kan medføre at fylkene får en tidlig stemme inn i prosessen med NTP, og vil gi fylkene en større grad av involvering og medvirkning.

Fylkesrådmannen ser det også som en fordel at NTP-prosessen starter tidlig, slik at dette arbeidet får en grundig behandling på flere nivåer. Det er viktig at NTP gjenspeiler det som fylkene og regionene, opplever som utfordringer, og at løsningene og prosjektene som prioriteres i NTP, bygger opp under å løse disse utfordringene.

Fylkesrådmannen ser at det vil være en fordel med at møteplaner hvor NTP skal drøftes med samferdselsdepartementet, blir forutsigbare slik at fylkene kan sikre en god forankring. Arbeidet med Nasjonal transportplan faller sammen med prosessene hvor politikk for Viken-samfunnet skal dannes, og Viken fylkeskommune skal etableres. Viken fylkeskommune skal samtidig forsterke sin rolle som samfunnsutvikler, og det er vesentlig at kommuner og regioner får løftet sine utfordringer. Østfold fylkeskommune har hatt utstrakt dialog med kommunene, i forbindelse med behandlingen av «Regional transportplan for Østfold mot 2050».

Fylkesrådmannen ser positivt på at samferdselsdepartementet starter med overordnede utfordringer, for så å utlede mål og løsninger for å løse disse. Dette er viktig for å se helheten mellom regionene i Norge, og prøve å finne løsninger som kan gi stor effekt. Det er dessuten viktig å se på hva som kan være fremtidens utfordringer, og vurdere hvordan ny teknologi kan løse disse.

Fellesnemda i Viken har vedtatt at eksisterende regionale planer og sektorstrategier skal videreføres, inntil de erstattes av nye. For Østfold sin del er det derfor naturlig å basere innspillene på Regional transportplan, som ble vedtatt i juni 2018. Østlandssamarbeidet, hvor Østfold, Akershus og Buskerud er part, utarbeider i disse dager også innspill til Nasjonal transportplan. Selv om innspillene fra Østlandssamarbeidet enda ikke er politisk vedtatt, kan hovedtrekkene hensyntas ved innspillene fra fylkeskommunene.

NTP - Innspill fra Østfold fylkeskommune, til felles saksfremlegg om hovedutfordringene innenfor transportområdet, som skal behandles i Fellesnemda for Viken 2. mai 2019

Fylkestinget i Østfold vedtok den 28. mars 2019, at fylkesrådmannen skulle få fullmakt til å innarbeide vedtakspunkter i en generell innledning, noe som er gjort i dette dokumentet. Dette dokumentet vil derfor være Østfold fylkeskommunes innspill, til felles saksfremlegg om hovedutfordringene innenfor transportområdet i Viken, som skal behandles av Fellesnemda den 2. mai 2019.

Generelle utfordringer

På grunn av økt transportbehov, større godsmengder og en økende befolkning er kapasitet en hovedutfordring for transport gjennom Østfold. Økt kollektivandel med bane og buss, samt behovet for å flytte mer gods på bane og kjøll bør derfor være hovedprioritet i neste NTP.

Østfold har en høyere bilandel og en lavere kollektivandel, enn landsgjennomsnittet og det er flere byer som ønsker byvekstavtaler. Dette kommer i tillegg til en sterk befolkningsvekst i byområdene, noe som betyr flere reiser der.

Utvikling av gode knutepunkter er derfor viktig for å oppnå optimal samhandling mellom de ulike transportformene. Det bør også legges til rette for at muligheten for billettsamarbeid mellom buss og tog, forenkles. Det bør dessuten legges til rette for arbeidsgivere som legger til rette for rimelig kollektivtransport for sine ansatte, ikke får skattemessige ulemper av den grunn.

Det er en utfordring at statlige etater lokaliserer arbeidsplasser og bygg i strid med fortetningsprinsipper. Dette kan i visse tilfeller øke transportbehovet og gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet.

Østfold har en stor grad av inn- og utpendling, men utpendlingen er størst og øker mer enn innpendlingen. Det gir en skjev retningsbalanse, som påvirker belastningen både på veier og kollektive transportmidler.

E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 tunge kjøretøy passerer denne grenseovergangen per døgn, og godset har en skjev retningsbalanse. Det er større import enn eksport, og tungtrafikken har i perioden 2009-2015 økt fra 9 prosent til 13 prosent. Utenlandsk tungtransport har også andre effekter som redusert trafiksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping. Det er en utfordring at mye av transportarbeidet med gods foregår på vei, særlig lange godstransporter i korridoren Oslo-Göteborg.

En oppgradering av infrastrukturen er en sentral del av transportsikkerhetsarbeidet, men også innføring av ny teknologi, vil kunne spille en viktig rolle fremover.

Krav til Nullutslipp

Det forventes en økning i trafikkarbeidet med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030. Flere av byene står også i fare for, eller har allerede overskredet nasjonale mål for luftforurensning og grenseverdiene i

forurensningsforskriften. Det er derfor viktig at arbeidet med transportreduserende tiltak

Gjennomføring og for lang planfase i utbyggingssaker

Arbeidet med forenkling av planarbeidet i hht plan og bygningsloven er en utfordring for å kunne øke effektivitet i planarbeidet. Effektivisering må gi utslag i praktisk politikk.

Planer for gjennomføring av allerede vedtatte tiltak blir ikke iverksatt pga. manglende aksept fra overordnede myndigheter. Det må sikres tilstrekkelig planleggingskapasitet for å sikre vedtatt og tilstrekkelig framdrift.

Samarbeidet mellom SVV og Bane Nor er ikke godt nok ved planlegging og gjennomføring av sammenfallende infrastrukturutbygginger.

Kapasitetsproblemer i SVV skaper hindringer for kommuneplan- og fylkesplanarbeidet. Vi understreker betydningen av å gjennomføre forenklinger i planlegging og bygging av gang- og sykkelveier.

Kostnadsdrivende prosjekter

Med forberedelse til en mer nøktern utbygging er det nødvendig med en balanse mellom "tilstrekkelighet" og høy kvalitet. Mer vei for pengene er en utfordring for kommunene og fylket når fagetatene velger norm for arbeidet uten alternativer

Utfordringer ferger

Forenkling i planarbeidet vil gi mer effektiv ressursbruk. Å bruke vannveien til transport gir økt kapasitetsøkende og er en sentral del av transporttilbudet i Østfold. Fergetilbudene må gjøres både brukervennlig og miljøvennlig og planlegges i sammenheng med tilstøtende tilbud på vei. Vi erfarer at staten som veieier ikke gjennomfører tiltak i sammenheng. Eks. Fergesambandet Moss-Horten. Her ble ny konsesjonsrunde gjennomført og nye ferger med større kapasitet er satt inn uten at riksvei 19 fra E6 til fergen ble forberedt for den økte trafikken

Utfordringer på jernbane

Jernbanen er en sentral del av kollektivtilbudet i Østfold. Togreisene på Østre og Vestre linje har kraftig vekst, noe som fører til underkapasitet i tilbudet. Det er kun ståplasser tilgjengelig på innerstrekningene på flere avganger. InterCity-satsingen må forseres til starten på NTP-perioden og ferdigstilles til Halden. Det samme må planfrie påkobling for Østre linje til Follobanen. I påvente av nytt dobbeltspor må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres.

Den grenseoverskridende jernbanestrekningen mellom Halden i Norge og Öxnered i Sverige, mangler både planer og finansiering. For å oppnå dette kreves et sterkere samarbeid mellom Norge og Sverige. Dette må også ses i lys av at Fehmern Belt-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som innen rimelig tid vil øke kapasiteten

på jernbanestrekningen fra Hamburg til Oslo. Strekningen mellom Oslo og Göteborg vil, dersom ikke kapasiteten bedres, redusere nytten av dette prosjektet.

Utfordringer fly

Østfold fylkeskommune ser et behov for å utnytte den ressursen som Rygge flyplass kan bidra med for sivil lufthavn og vil reetablere denne.

Gjennom en funksjonsfordeling av flytrafikk på Østlandet må Moss Lufthavn Rygge tas i bruk og kapasiteten her utnyttes før en ser på utbygging av en 3. rullebane på Gardemoen.

Utfordringer tungtransport

E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 trailere passere daglig denne grenseovergangen. Det er avgjørende viktig å få mer gods over på bane og sjø, og for å oppnå dette må det vurderes flere omlastningssteder for gods til bane. Statlige incitamentsordninger vurderes å være sentralt i omlegging til sjø og bane, og rammebetingelsene må endres slik at favorisering av utenlandske transportører ikke fortsetter.

Utfordringer veier

Reduksjon av transportarbeidet krever at andre tiltak gjennomføres, som f.eks. IC-utbyggingen og utbygging av kollektivfelt langs eksisterende veier.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier og broer er stort. Sammenheng mellom ambisjoner og planer på riksvei og på fylkesvei må vurderes ifm ny NTP. Fylkesveiene utgjør 80 prosent av veinettet i Norge. Det er akutt behov for at veiene må tåle tungtransport.

Økt kollektivtrafikk betinger en betydelig utbygging av kollektivfelt på alle veier tilknyttet byer, tettsteder og knutepunkter.

Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Østfold, og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene. Byvekstavgiftene med ordningen med statlig bidrag er viktig og må gjennomføres som planlagt. Det skaper store utfordringer for Østfold at fremdriften i byvekstavgiftene er forskjøvet. Det er også nødvendig at rammene til byvekstordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Forsinkede byvekstavtaler skaper et vakuum da prosjekter ikke blir lagt inn på annen måte i NTP.

Det bør vurderes hvordan flere byer kan komme inn under ordningen.

Utfordringer havner og kai-anløp

En satsing på å få mere trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Utviklingen av Borg havn er avhengig av at mudring og utvidelse av farleden til Borg Havn gjennomføres som vedtatt og ikke treneres.

Moss Havn mangler jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og redusere tungtransporten på veiene. Veiene fra E6 til havnene må utbedres.

Fylkestingets behandling:

Saksordfører: Ole Hagen (Ap)

Representanten Siv Henriette Jacobsen (Ap) framsatte følgende omforente endringsforslag:

Generelle utfordringer

På grunn av økt transportbehov, større godsmengder og en økende befolkning er kapasitet en hovedutfordring for transport gjennom Østfold. Økt kollektivandel med bane og buss samt behovet for å flytte mer gods på bane og kjøle bør derfor være hovedprioritet i neste NTP.

Utvikling av knutepunkt er viktige for å oppnå optimal samhandling mellom de ulike transportformene.

Krav til Nullutslipp

Flere av byene står i fare for, eller har allerede overskredet nasjonale mål for

Gjennomføring og for lang planfase i utbyggingsaker

Arbeidet med forenkling av planarbeidet i hht plan og bygningsloven er en utfordring for å kunne øke effektivitet i planarbeidet. Effektivisering må gi utslag i praktisk politikk.

Planer for gjennomføring av allerede vedtatte tiltak blir ikke iverksatt pga. manglende aksept fra overordnede myndigheter. Det må sikres tilstrekkelig planleggingskapasitet for å sikre vedtatt og tilstrekkelig framdrift.

Samarbeidet mellom SVV og Bane Nor er ikke godt nok ved planlegging og gjennomføring av sammenfallende infrastrukturutbygginger.

Kapasitetsproblemer i SVV skaper hindringer for kommuneplan- og fylkesplanarbeidet. Vi understreker betydningen av å gjennomføre forenklinger i planlegging og bygging av gang- og sykkelveier.

Kostnadsdrivende prosjekter

Med forberedelse til en mer nøktern utbygging er det nødvendig med en balanse mellom "tilstrekkelighet" og høy kvalitet. Mer vei for pengene er en utfordring for kommunene og fylket når fagetatene velger norm for arbeidet uten alternativer

Utfordringer på vei

Økt kollektivtrafikk betinger en betydelig utbygging av kollektivfelt på alle veier tilknyttet byer, tettsteder og knutepunkter.

Utfordringer ferge

Forenkling i planarbeidet vil gi mer effektiv ressursbruk.

Å bruke vannveien til transport gir økt kapasitetsøkende og er en sentral del av transporttilbudet i Østfold.

Fergetilbudene må gjøres både brukervennlig og miljøvennlig og planlegges i sammenheng med tilstøtende tilbud på vei. Vi erfarer at staten som veieier ikke gjennomfører tiltak i sammenheng. Eks. Fergesambandet Moss-Horten. Her ble ny konsesjonsrunde gjennomført

og nye ferger med større kapasitet er satt inn uten at riksvei 19 fra E6 til fergen ble forberedt for den økte trafikken

Utfordringer på jernbane

Jernbanen er en sentral del av kollektivtilbudet i Østfold. Togreisene på Østre og Vestre linje har kraftig vekst, noe som fører til underkapasitet i tilbudet. Det er kun ståplasser tilgjengelig på innerstrekningene på flere avganger. InterCity-satsingen må forseres til starten på NTP-perioden og ferdigstilles til Halden. Det samme må planfrie koblingene for Østre linje til Follobanen. I påvente av nytt dobbeltspor må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres.

Den grenseoverskridende jernbanestrekningen mellom Halden i Norge og Öxnered i Sverige, mangler både planer og finansiering. For å oppnå dette kreves et sterkere samarbeid mellom Norge og Sverige. Dette må også ses i lys av at Fehmern Belt- forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som innen rimelig tid vil øke kapasiteten på jernbanestrekningen fra Hamburg til Oslo. Strekningen mellom Oslo og Göteborg vil, dersom ikke kapasiteten bedres, redusere nytten av dette prosjektet.

Utfordringer fly

Østfold fylkeskommune ser et behov for å utnytte den ressursen som Rygge flyplass kan bidra med for sivil lufthavn og vil reetablere denne.

Gjennom en funksjonsfordeling av flytrafikk på Østlandet må Moss Lufthavn Rygge tas i bruk og kapasiteten her utnyttes før en ser på utbygging av en 3. rullebane på Gardemoen.

Utfordringer tungtransport

E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 trailere passere daglig denne grenseovergangen. Utenlandsk tungtransport har effekter som redusert trafiksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping. Det er en utfordring at mye av transportarbeidet med gods foregår på vei, særlig lange godstransporter i korridoren Oslo-Göteborg.

Det er avgjørende viktig å få mer gods over på bane og sjø, og for å oppnå dette må det vurderes flere omlastningssteder for gods til bane.

Statlige incitamentsordninger vurderes å være sentralt i omlegging til sjø og bane, og rammebetingelsene må endres slik at favorisering av utenlandske transportører ikke fortsetter.

Utfordringer veier

Det forventes en økning i trafikkarbeidet med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030. Reduksjon krever at andre tiltak gjennomføres som f.eks. IC-utbygging og utbygging av kollektivfelt langs eksisterende veier.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier og broer er stort. Sammenheng mellom ambisjoner og planer på riksvei og på fylkesvei må vurderes ifm ny NTP. Fylkesveiene utgjør 80 prosent av veinettet i Norge. Det er akutt behov for at veiene må tåle tungtransport.

Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Østfold, og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene. Byveksttalen med ordningen med statlig bidrag er viktig og må gjennomføres som planlagt. Det skaper store utfordringer for Østfold at fremdriften i byveksttalen er forskjøvet. Det er også nødvendig at rammene til

byvekstordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Forsinkede byvekstavtaler skaper et vakuum da prosjekter ikke blir lagt inn på annen måte i NTP.

Det bør vurderes hvordan flere byer kan komme inn under ordningen.

Utfordringer havner og kaianløp

En satsing på å få mere trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Utviklingen av Borg havn er avhengig av at mudring og utvidelse av farleden til Borg Havn gjennomføres som vedtatt og ikke treneres.

Moss Havn mangler jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og redusere tungtransporten på veiene. Veiene fra E6 til havnene må utbedres.

Fylkesordfører Ole Haabeth (Ap) framsatte følgende forslag:

Samferdselskomiteens forslag punktene 1-3, 5-8, 9, 10, 15,16 samt Siv Henriette Jacobsens forslag avsnittene *Generelle utfordringer og Krav til Nullutslipp*, utgjør en innledning og voteres over som et samlet forslag.

Fylkesrådmannen gis fullmakt til å innarbeide punktene i den generelle innledningen slik at det språklig framstår som en helhet og uten gjentakelser.

Votering:

Det ble avholdt punktvis votering.

Fylkesordførers forslag ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Gjennomføring og for lang planfase i utbyggingssaker*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Kostnadsdrivende prosjekter*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer på vei*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer ferger*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer på jernbane*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer på fly*, ble vedtatt mot 4 stemmer (MDG, V, SV).

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer tungtransport*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer veier*, ble enstemmig vedtatt.

Siv Henriette Jacobsens forslag, avsnittet *Utfordringer havner og kaianløp*, ble vedtatt mot 4 stemmer (MDG, V, SV).

Representanten Håvard Jensen (FrP) framsatte følgende protokolltilførsel på vegne av Fremskrittspartiet:

Fremskrittspartiet i Sarpsborg, Fredrikstad og i fylkestinget har stemt imot bypakker og bomringer rundt byene i nedre Glomma regionen

Fremskrittspartiet slutter seg **ikke** til vedlagte avsnitt:

Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Østfold, og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene. Byvekstavtalene med ordningen med statlig bidrag er viktig, og det skaper store utfordringer for Østfold at framdriften i disse forhandlingene er forskjøvet. Det er nødvendig at rammene til byvekstordningen blir

tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Forsinkede byvekstavtaler skaper et vakuum da prosjekter ikke blir lagt inn på annen måte i NTP..

Fylkestingets vedtak 28.03.2019:

Østfold fylkeskommune ønsker å spille inn følgende utfordringer, som tas med i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033:

Innledning:

Generelle utfordringer

På grunn av økt transportbehov, større godsmengder og en økende befolkning er kapasitet en hovedutfordring for transport gjennom Østfold. Økt kollektivandel med bane og buss samt behovet for å flytte mer gods på bane og kjøll bør derfor være hovedprioritet i neste NTP.

Utvikling av knutepunkt er viktige for å oppnå optimal samhandling mellom de ulike transportformene.

Krav til Nullutslipp

Flere av byene står i fare for, eller har allerede overskredet nasjonale mål for

1. Østfold har en høyere bilandel og en lavere kollektivandel enn landsgjennomsnittet, og flere byer ønsker byvekstavtaler.
2. Statlige etater lokaliserer arbeidsplasser og bygg i strid med fortettingsprinsipper, som i noen tilfeller øker transportbehovet, og gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet.
3. Østfold har en stor grad av inn- og utpendling, det er flere som pendler ut og den øker med enn innpendlingen. Dette medfører en skjev retningsbalanse, både på veier og kollektive transportmidler.
4. Det er utfordrende å etablere felles billetteringsløsninger mellom buss og tog.
5. Tungtrafikken har i perioden 2009-2015 økt fra 9 prosent til 13 prosent.
6. Flere av byene står i fare for, eller har allerede overskredet nasjonale mål for luftforurensning og grenseverdiene i forurensningsforskriften.
7. E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 tunge kjøretøy passerer denne grenseovergangen og godset har en skjev retningsbalanse. Det er større import enn eksport. Utenlandsk tungtransport har også andre effekter som redusert trafiksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping. Det er en utfordring at mye av transportarbeidet med gods foregår på vei, særlig lange godstransporter i korridoren Oslo-Göteborg.
8. Det forventes en økning i trafikkarbeidet med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030.
9. Det er sterk befolkningsvekst i byområdene, noe som betyr flere reiser der.
10. Det at arbeidsgivere gir ansatte tilgang til rimelig kollektivtransport på arbeidsreiser skattelegges, noe som bremser overgangen til miljøvennlige arbeidsreiser.
11. Oppgradering av infrastrukturen er en sentral del av transportsikkerhetsarbeidet, men også innføring av ny teknologi vil kunne spille en viktig rolle framover.

Fylkesrådmannen gis fullmakt til å innarbeide punktene i den generelle innledningen slik at det språklig framstår som en helhet og uten gjentakelser.

Gjennomføring og for lang planfase i utbyggingsaker

Arbeidet med forenkling av planarbeidet i hht plan og bygningsloven er en utfordring for å kunne øke effektivitet i planarbeidet. Effektivisering må gi utslag i praktisk politikk.

Planer for gjennomføring av allerede vedtatte tiltak blir ikke iverksatt pga. manglende aksept fra overordnede myndigheter. Det må sikres tilstrekkelig planleggingskapasitet for å sikre vedtatt og tilstrekkelig framdrift.

Samarbeidet mellom SVV og Bane Nor er ikke godt nok ved planlegging og gjennomføring av sammenfallende infrastrukturutbygginger.

Kapasitetsproblemer i SVV skaper hindringer for kommuneplan- og fylkesplanarbeidet. Vi understreker betydningen av å gjennomføre forenklinger i planlegging og bygging av gang- og sykkelveier.

Kostnadsdrivende prosjekter

Med forberedelse til en mer nøktern utbygging er det nødvendig med en balanse mellom "tilstrekkelighet" og høy kvalitet. Mer vei for pengene er en utfordring for kommunene og fylket når fagetatene velger norm for arbeidet uten alternativer

Utfordringer på vei

Økt kollektivtrafikk betinger en betydelig utbygging av kollektivfelt på alle veier tilknyttet byer, tettsteder og knutepunkter.

Utfordringer ferger

Forenkling i planarbeidet vil gi mer effektiv ressursbruk.

Å bruke vannveien til transport gir økt kapasitetsøkende og er en sentral del av transporttilbudet i Østfold.

Fergetilbudene må gjøres både brukervennlig og miljøvennlig og planlegges i sammenheng med tilstøtende tilbud på vei. Vi erfarer at staten som veieier ikke gjennomfører tiltak i sammenheng. Eks. Fergesambandet Moss-Horten. Her ble ny konsesjonsrunde gjennomført og nye ferger med større kapasitet er satt inn uten at riksvei 19 fra E6 til fergen ble forberedt for den økte trafikken

Utfordringer på jernbane

Jernbanen er en sentral del av kollektivtilbudet i Østfold. Togreisene på Østre og Vestre linje har kraftig vekst, noe som fører til underkapasitet i tilbudet. Det er kun ståplasser tilgjengelig på innerstrekningene på flere avganger. InterCity-satsingen må forseres til starten på NTP-perioden og ferdigstilles til Halden. Det samme må planfrie koblingen for Østre linje til Follobanen. I påvente av nytt dobbeltspor må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres.

Den grenseoverskridende jernbanestrekningen mellom Halden i Norge og Öxnered i Sverige, mangler både planer og finansiering. For å oppnå dette kreves et sterkere samarbeid mellom Norge og Sverige. Dette må også ses i lys av at Fehmern Belt- forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som innen rimelig tid vil øke kapasiteten på jernbanestrekningen fra Hamburg til

Oslo. Strekningen mellom Oslo og Göteborg vil, dersom ikke kapasiteten bedres, redusere nytten av dette prosjektet.

Utfordringer fly

Østfold fylkeskommune ser et behov for å utnytte den ressursen som Rygge flyplass kan bidra med for sivil lufthavn og vil reetablere denne.

Gjennom en funksjonsfordeling av flytrafikk på Østlandet må Moss Lufthavn Rygge tas i bruk og kapasiteten her utnyttes før en ser på utbygging av en 3. rullebane på Gardemoen.

Utfordringer tungtransport

E6 over Svinesund er Norges viktigste utenlandskorridor for veitransport. Ca. 2500 trailere passere daglig denne grenseovergangen. Utenlandsk tungtransport har effekter som redusert trafikksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasje-problematikk og sosial dumping. Det er en utfordring at mye av transportarbeidet med gods foregår på vei, særlig lange godstransporter i korridoren Oslo-Göteborg.

Det er avgjørende viktig å få mer gods over på bane og sjø, og for å oppnå dette må det vurderes flere omlastningssteder for gods til bane.

Statlige incitamentsordninger vurderes å være sentralt i omlegging til sjø og bane, og rammebetingelsene må endres slik at favorisering av utenlandske transportører ikke fortsetter.

Utfordringer veier

Det forventes en økning i trafikkarbeidet med personbil for både korte og lange reiser i Østfold frem mot 2030. Reduksjon krever at andre tiltak gjennomføres som f.eks. IC-utbyggingen og utbygging av kollektivfelt langs eksisterende veier.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier og broer er stort. Sammenheng mellom ambisjoner og planer på riksvei og på fylkesvei må vurderes ifm ny NTP. Fylkesveiene utgjør 80 prosent av veinettet i Norge. Det er akutt behov for at veiene må tåle tungtransport.

Det er behov for flere større kollektivtiltak for å håndtere den forventede veksten. Bussen er det dominerende kollektivtransportmiddelet for lokale reiser i Østfold, og det er utfordrende at bussene blir stående i de samme køene som bilene. Byvekstavtalene med ordningen med statlig bidrag er viktig og må gjennomføres som planlagt. Det skaper store utfordringer for Østfold at fremdriften i byvekstavtalen er forskjøvet. Det er også nødvendig at rammene til byvekstordningen blir tilstrekkelige til å få gjennomført de nødvendige tiltakene. Forsinkede byvekstavtaler skaper et vakuum da prosjekter ikke blir lagt inn på annen måte i NTP.

Det bør vurderes hvordan flere byer kan komme inn under ordningen.

Utfordringer havner og kaianløp

En satsing på å få mere trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Utviklingen av Borg havn er avhengig av at mudring og utvidelse av farleden til Borg Havn gjennomføres som vedtatt og ikke treneres.

Moss Havn mangler jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og redusere tungtransporten på veiene. Veiene fra E6 til havnene må utbedres.

Følgende hadde ordet i saken: Ole Hagen, Siv Henriette Jacobsen, Gretha Kant, Olav Moe, Erik Skauen, Håvard Jensen, May Hansen, Tor Prøitz, Leif Eriksen, Terje Moland Pedersen og fylkesordfører Ole Haabeth.