

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Innspill om prioriteringer på transportområdet

Forslag til vedtak:

1. Indre Østfold Regionråd vil at følgende skal prioriteres i Viken fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2020-2033:
 - Prioritet 1: Ferdigstilling av hensettingsanlegg Ski syd og ny avgreining Østre linje
 - Prioritet 2: Bygging av gjenstående parsell på E18: Retvet-Vinterbro
 - Prioritet 3: Oppgradering av Fv 120 og Rv 22
 - Prioritet 4: Gode mobilitetsløsninger i og mellom byer og tettsteder
 - Prioritet 5: Vedlikehold av fylkesveier som er viktige for næringslivet
 - Prioritet 6: Utrede tiltak og markedspotensiale for gods og persontrafikk på Østre linje
 - Prioritet 7: Igangsette KVU for grensekryssende jernbaneforbindelser, herunder hurtigtogforbindelse Oslo-Stockholm
2. Indre Østfold Regionråd mener det er avgjørende at fylkeskommunenes rolle som pådriver for fremtidens mobilitet må styrkes.
3. Indre Østfold Regionråd stiller seg for øvrig bak saksframleggets vurderinger og oversender det til Viken fylkeskommune som innspill om prioriteringer på transportområdet.

Bakgrunn og saksopplysninger

Nasjonal transportplan (NTP) er en stortingsmelding som presenterer regjeringens transportpolitikk, og som revideres hvert 4 år. Arbeidet med NTP 2022-2033 ble igangsatt i mars 2019, og skal ferdigstilles i 2021. Samferdselsdepartementet ønsker å utarbeide en mer overordnet og strategisk transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Planen skal være mer fleksibel tilpasset samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling, og i mindre grad ha med tiltak som ligger langt fram i tid. Slik prosessen er lagt opp, er ikke den enkelte kommune lenger høringspart, men involveres via fylkeskommunen. Det foreligger pr. i dag ikke et samlet planutkast, men det foreligger en rekke [oppdrag og leveranser](#) som er gitt på bestilling fra Samferdselsdepartementet i 2019/2020.

Viken fylkeskommune har (se vedlegg) invitert kommunene til å komme med synspunkter med frist 2. mars 2020. Det oppfordres til å samordne innspill mellom kommunene og å involvere næringslivet. Det er lagt opp til behandling av saken i regionrådet, og i kommunestyrene i etterkant. Næringslivet ble invitert til å komme med innspill, og et kort notat med innspill fra deler av næringslivet er vedlagt saken.

Aktuelle planer, vedtak og dokumenter:

Transportetatene (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor AS og Nye Veier AS) samt fylkeskommunene, KS og de store bykommunene deltar i planarbeidet. Begge gruppene er ledet av Samferdselsdepartementet, og begge gruppene er gitt i oppdrag å komme med leveranser til NTP.

Samferdselsdepartementet inviterte fylkeskommunene om innspill på *hovedutfordringer* 18.2.2019. [Innspill på utfordringer på transportområdet](#) ble behandlet i fellesnemnda i Viken fylkeskommune 2.5.2019.

Når Viken fylkeskommune nå henvender seg til kommunene er det for å få synspunkter på hovedutfordringene. Dette skal sammenfattes i et nytt innspill fra fylkeskommunen til departementet om *prioriteringer*.

Fylkeskommunen ber om innspill som kan bidra til å fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser, ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter og realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport.

Fylkeskommunens peker på disse hovedutfordringene:

- Klima og befolkningsvekst i byområdene
- Trafikksikkerhet
- Fremtidens mobilitet
- Samordning, helhetlige prioriteringer og effektive planprosesser
- Næringstransporter

I tillegg nevnes *Andre utfordringer* som gjelder deler av Viken, der ett av temaene er negative effekter av tungtransport over grensen i forbindelsen Oslo-Gjøteborg. (Se link til behandlingen over)

Viken fylkeskommune vil at kommunene skal foreslå prioritering av konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder som kan gjennomføres i de første 6 årene i perioden i prioritert rekkefølge. Det ønskes også andre innspill på mer langsiktige tiltak for å løse viktige utfordringer.

Vurderinger:

Indre Østfold har en svært sentral beliggenhet og har jernbane og viktige transportåre gjennom regionen. Indre Østfold har et stort potensiale for vekst og arbeidsplassutvikling, men det avhenger av velfungerende samferdselsløsninger. Det er behov for ferdigstilling og oppgradering/tiltak på eksisterende infrastruktur og det er behov for nytenkning om fremtidsrettede løsninger, ikke minst for klimavennlig transport på bane. Indre Østfold-kommunene gir tilslutning til hovedutfordringene som Østfold fylkeskommune peker på og mener de gir en god ramme for Indre Østfolds prioriteringer på transportområdet.

Indre Østfold vil at følgende forhold skal prioriteres på transportområdet:

Prioritet 1: Ferdigstilling av hensettingsanlegg Ski syd og ny avgreining Østre linje

Østre linje har stor persontrafikk mellom Ski og Mysen. Tiltaket er svært viktig for å sikre at en stor andel av transportbehovet som følge av økt befolkningsvekst tas kollektivt med jernbane. Et velfungerende kollektivsystem er et viktig argument for utvikling i tettsteder og byer i Indre Østfold. Tiltaket er også sterkt knyttet til utfordringen som innebærer å legge til rette for næringsliv og verdiskaping, ved at det sikres gode forhold for arbeidspendling. Tiltaket bedrer transporttilbudet mellom Indre Østfold og Oslo/Akershus og legger til rette for et felles bo- og arbeidsmarked. Alle tiltak som kan redusere bruk av privatbil, vil frigjøre kapasitet slik at veiene kan frigjøres til transport av mer samfunnsnyttig karakter, blant annet til næringslivet.

I følge BaneNOR, som har igangsatt arbeidet med reguleringsplan, vil påkoblingen være klar til bruk i 2026. De opplyser også om at det skal være kapasitet til togene fra Østre linje på Ski stasjon til og med 2027. Det er svært viktig for Indre Østfold-kommunene at bygging av avgreiningen sør for Ski stasjon blir ferdig i tide slik at det kontinuerlig går direktetog mellom Indre Østfold og Oslo.

Prioritet 2: Bygging av gjenstående parsell på E18: Retvet-Vinterbro

Fylkeskommunen må intensivere dialogen med Samferdselsdepartementet/Statens Vegvesen med tanke på ferdigstilling 4-felt E-18 Vinterbro-Retvet. Parsellen er den siste av totalt 9 delstrekninger mellom Oslo og svenskegrensen som gjenstår og bygging vil medføre at den totale investeringen får fullgod effekt. Anleggsarbeidet skal iht. gjeldende NTP starte i 2023, men planarbeidets fremdrift (Statens Vegvesen) åpner for tidligere anleggsstart. Parsellen må seinest være ferdig til bruk i 2025. Transportetatene har omtalt strekningen i oppdragsbrev 3. Det er pekt på at parsellen er den viktigste veien for næringslivets transport gjennom korridor 2, og at veien er viktig for arbeidspendling for Indre Østfold til hovedstadsregionen. Hensikten med å ny motorveg er blant annet å få tungtrafikk og fjerntrafikk utenom tettstedene. Det er et mål å oppnå bedre trafiksikkerhet, spesielt en reduksjon i de mange alvorlige møteulykkene.

Prioritet 3: Oppgradering av Fv 120 og Rv 22 (tverrforbindelsene)

Fv 120 mellom Elvestad – Patterød (Mosseporten) er av transportetatene pekt på som viktig fylkesvei for næringslivet der den binder sammen E18 og E6. Strekingen er særlig viktig for næringslivstransport øst/vest mellom Sverige og Sør-Norge, over Moss – Horten. Strekingen er stedvis smal, med smale og svake veiskuldre, svingete og med ugunstige stigningsforhold, noe som medfører redusert hastighet. Transportetatene peker også på utfordringer på strekingen Fv 120 Tomter- Lillestrøm. Indre Østfold Regionråd påpeker at også strekingen Fv 120 Elvestad til Tomter har store utfordringer mht. veistandard og trafiksikkerhet. Det er stor befolkningsvekst i denne del av regionen, og det forventes at lokaltrafikken øker. Veiens kurvatur og nærføring med boligbebyggelse og tettstedet Tomter gjør imidlertid strekingen lite egnet som avlastningsvei for tungtransport.

Rv 22 er en viktig tverrforbindelse for næringslivet i hele regionen. Trøgstad er den ene av de tidligere kommunene som ikke har jernbane, og rv 22 er derfor også en viktig intern kollektivtrase for buss i den nye storkommunen. Det er pendlerbuss på Rv 22 mellom Indre Østfold og Lillestrøm, og det ser ut til å være grunnlag for å øke med flere avganger. Det er behov for fremkommelighetstiltak i nordre del for å sikre at ikke bussene blir stående fast i kø i rushtiden. Rv 22 er også i dag brukt som avlastningsvei for tungtransport mellom sør-Norge/Gøteborg og Nord-Norge, utenom Oslo.

Tiltak for å bedre fremkommelighet på fylkesveiene vil kunne ha stor betydning for blant andre skognæringen. Kommunene i Indre Østfold-regionen bør videre vurdere å gi tillatelser til økt lengde og økt vekt på tømmertransport på kommunale veier. Dette er tiltak kommunen selv vil kunne gjennomføre og som vil kunne styrke næringens konkurransevne. Tiltaket gjør det mulig å redusere antallet transporter.

Prioritet 4: Gode mobilitetsløsninger i og mellom byer og tettsteder

I arbeidet med tilrettelegging av kollektivtransport bør det også fokuseres på etablerte mindre byer som planlegger for større vekst. Dette for å sikre at man får en situasjon hvor god mobilitetsplanlegging kommer før veksten, ikke etter slik situasjonen er i mange byer som omfattes av byvekstavtaler i dag. Dette vil kunne omfatte planlegging i byene Mysen og Askim, og finansiering av blant annet kollektivknutepunkt/jernbanestasjoner.

Manglende lenker av gang/sykkelveier må ferdigstilles, og de strekningene som har størst potensiale for bruk må prioriteres. For Indre Østfold vil dette gjelde gang/sykkelveier inn mot og gjennom sentrum av byene og tettstedene, og gang-/sykkelveiforbindelsen gjennom kommunen langs Fv128, som kun mangler noen korte delstrekninger før den er gjennomgående. Mange av fylkesveiene er skoleveier, og lav veistandard er en utfordring samtidig som det legges opp til at flere skal gå og

sykle. Å bedre forholdene for gående og syklende handler derfor også om å heve standarden på fylkesveiene.

Prioritet 5: Vedlikehold av fylkesveier som er viktige for næringslivet

Det ble i statsbudsjettet for 2020 bevilget 100 mill kr. til en ny tilskuddsordning for fylkesveier med særlig stor næringstransport av nasjonal interesse (post 65). Det skal gjøres en kartlegging av transportetatene som vil danne grunnlag for prioritering av fylkesveier i den nye tilskuddsordningen. Fv 120 på strekningen mellom Patterød og Elvestad og Tomter- Lillestrøm er foreløpig foreslått av transportetatene og Indre Østfold-kommunene gir tilslutning til at særlig strekningen mellom Elvestad og E6 er viktig.

Kommunene i Indre Østfold stiller seg positive til den nye tilskuddsordningen. Indre Østfold mener ellers at regionale myndigheter også bør kartlegge fylkesveier ut fra regionale og lokale interesser, og sette inn tiltak ut fra dette. Mindre punktvisse tiltak på fylkesveier vil kunne være av stor betydning for det lokale næringslivet.

Regionrådet ber om at kommunene blir involvert i kartlegging av fylkesveier både ut fra nasjonale og mer lokale interesser. Aktuelle fylkesveier som bør vurderes bør blant andre være:

- Fv 122 gjennom Spydeberg fra Tomter sentrum til Sydeberg sentrum
- Fv 114 - 115 over Trøsken/Skiptvet til tidligere Akershus grense
- Fv 21 Halden, gjennom Marker til Rømskog

Prioritet 6: Utrede tiltak og markedspotensiale for gods og persontrafikk på Østre linje

Jernbanedirektoratet har uttalt at de tar sikte på å gjennomføre en utredning om nødvendige tiltak og markedspotensialet for gods- og persontrafikk på Østre linje i 2020. Indre Østfold-kommunene ber om at Viken fylkeskommune er pådriver for at en slik utredning blir gjennomført. Regionrådet mener Indre Østfold-regionen bør være positive til å åpne banen for person- men også for godstrafikk ut fra klimahensyn (blant annet gods på bane) også fordi dette kan bety muligheter for vekst og utvikling i regionen. Det er imidlertid en forutsetning at persontrafikk får prioritet fremfor gods. En utredning bør drøfte hvilke positive og negative konsekvenser dette kan medføre (eks. muligheter for næringslivet, støyproblematikk).

Spørsmål om å åpne for person- og godstransport på denne strekningen ble fremmet av Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget og besvart av Samferdselsdepartementet i brev 6.mai 2019, se [forslag og svar her](#). Fellesnemnda i Indre Østfold kommune 2020 vedtok også i [sak 19/1673](#) en anmodning om åpning av togstrekningen mellom Mysen og Sarpsborg. På jernbanedirektoratets sider fremkommer at de ser det som ønskelig å på sikt fremføre godstransport på Østre linje. Det fremkommer at at strekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg pr. dags dato av ulike grunner ikke kan betjenes av verken gods- eller persontog.

Prioritet 7: Igangsette KVV for grensekryssende jernbaneforbindelser, herunder hurtigtogforbindelse Oslo-Stockholm

Det må igangsettes en KVV for å se på ulike alternativer for utvikling av jernbanenettet over landegrensene. I Vikens beskrivelse av utfordringer er det kun aksene Oslo-Gøteborg som er tatt med. Indre Østfold vil fremheve at en overordnet utredning også må omfatte aksene Oslo-Stockholm.

Det er de nasjonale myndigheter som har det overordnede ansvaret for å forbedre de grensekryssende jernbaneforbindelsene og forpliktende tiltak på dette området bør inn i nasjonal

transportplan. Det vises til Grensekomiteen Värmland-Østfold sitt innspill om dette til NTP 26.mars 2019. De fremholder blant annet følgende:

- Fremtidsrettede jernbaneforbindelser mellom landene får for lite oppmerksomhet i nasjonale transportplaner
- Til tross for bred enighet om klimamål og om at jernbanen bør ta mer passasjerer og gods, så synker jernbanens markedsandel. Antall flyreiser i Norge ligger 10 ganger høyere enn sammenliknbare land
- Samferdselsministeren har i et brev 2018, påpekt overfor EU at hele korridoren Oslo-Stockholm bør tas inn som en prioritert korridor i TEN-T, som del av Scan-Med korridoren. Dette bør følges opp også i NTP sammenheng.
- I Granavold-enerklæringen står det at man vil ta initiativ til en skandinavisk jernbanestudie i samarbeid med Sverige og Danmark.

Indre Østfold er særlig opptatt av mulighetene for en hurtigtogforbindelse Oslo-Stockholm.

[Utredning om prosjektet](#) viser at et jernbaneprosjekt med reisetid Oslo-Stockholm via Ski på rett under 3 timer vil være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil dermed kunne finansieres av de reisende helt uavhengig av NTP. Storebeltforbindelsen ble realisert på samme måte, hvilket viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelig miljøeffekter. Forbindelsen Oslo-Stockholm kan finansieres som et separat prosjekt uavhengig av nasjonale transportplaner i de to land.

Fylkeskommunenes rolle som pådriver for fremtidens mobilitet må styrkes

Indre Østfold Regionråd støtter at fylkeskommunen har en viktig pådriverrolle innen teknologi og nye forretningsmodeller innen mobilitet og transport, slik fylkeskommunen selv påpeker.

Utfordringen må være å få ulike aktører, etater og nivåer til å samhandle om helhetlige tilbud. Felles billetteringssystem med RUTER vil gi mye større fleksibilitet og burde kunne gi fri overgang mellom for eksempel buss og jernbane lokalt og regionalt, og mulig også mot andre transportmidler i Oslo.

Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi pågår i stort tempo og er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologiu utvikling, nye miljøkrav, endrete transportbehov og reisevaner vil utfordre etablerte systemer. Transportsektoren står for mye utslipp og det er viktig at noen går foran og driver forsøksvirksomhet og stimulerer til klimavennlig næringstransport.

Vedlegg:

Invitasjon fra Viken Fylkeskommune datert 16.12.2019

Notat: Oppsummering av innspill fra næringslivet i Indre Østfold til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033.