

Innspill til høring av grunnlag for Nasjonal Transportplan 2018-2029

Sak: 10/2016

Saksbehandler: Askim kommune v/Sølve Bjørkevoll og Trøgstad kommune v/Marit L. Haakaas

Forslag til vedtak:

1. Kontinuerlig utbygging av ny E18 må prioriteres høyt. «Høy ramme» med oppstart i perioden 2024-2029 kan ikke oppfattes som akseptabelt for kommunene i Indre Østfold, med en anleggsstopp som i beste fall varer til 2024. Anleggsstart for strekningen Retvet til Vinterbro må senest bli i 2018 med ferdigstilling av hele strekningen senest 2023.
2. Planskilt påkobling av Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen sør for Ski stasjon må prioriteres høyt. «Høy ramme» må velges for dette prosjektet slik at den planskilte påkoblingen kan gjennomføres som en direkte utvidelse av Follobaneprosjektet. Det må ikke bli slik at reisende med tog på Østfoldbanens Østre Linje kort tid etter at Follobanen mellom Ski og Oslo er tatt i bruk, risikerer å få økt reisetid mellom Ski og Oslo. Det må heller ikke bli slik at de som reiser med tog på Østfoldbanens Østre Linje må bytte tog på Ski for å få redusert reisetid.
3. Indre Østfold Regionråd beklager at tverrforbindelsen Rv22/Rv111 vektlegges lite i NTP 2018-2029. Vi understreker betydningen av denne tverrforbindelsen, og forventer at intensjonen fra NTP 2016-2019 følges opp i NTP 2018-2029.
4. Fv111 (strekningen Elvestad-Moss) og Fv115/Fv114 (strekningen Askim-Grålum) bør få endret status til riksveg.
5. De økonomiske rammene i Nasjonal Transportplan 2018-2029 må gjøre det mulig å prioritere nødvendig oppgradering av tverrforbindelsene mellom Ytre og Indre Østfold.
6. Det må settes av økonomiske rammer til forsvarlig vedlikehold av Riksvegnettet, til utbygging av gang-/og sykkelveinettet, til belysning, samt til utvikling av kollektivtilbudet. Offensiv utvikling av gang-/og sykkelveinettet og kollektivtilbudet er nødvendig for å redusere klimagassutslippene forårsaket av veitransport.
7. Tiltak for å bygge ut et bedre kollektivtilbud i Osloområdet har stor betydning for innbyggere fra Indre Østfold som pendler til Oslo og Akershus. Det er viktig at fremtidig transportkapasitet bygges i ringer rundt hovedstaden, ikke bare inn mot hovedstaden. Slik vil et større omland kunne ta noe av både befolkningsvekst og næringsutvikling som avlastning for pressområdene.
8. Innbyggere som ikke har privatbil har store utfordringer med å komme fram til de ulike tjenestetilbudene i og utenfor kommunen. Grunnlaget for NTP 2018-2029 mangler vurderinger og prioriteringer rundt et kollektivtilbud utenom bynære strøk og mellom by- og tettstedsområdene. Et godt fungerende kollektivtilbud er avhengig av fleksible løsninger som ivaretar innbyggernes behov og minsker avhengigheten av privatbil.

9. Behovet for ny rullebane på Gardermoen på grunn av økt lufttrafikk kan erstattes ved å øke bruken av rullebanene på Rygge i Østfold og Torp i Vestfold. Begge disse rullebanene har kapasitet for økt flytrafikk. For mange flypassasjerer sør for Oslo gir dette kortere reisevei enn til Gardermoen. Det blir heller ikke nødvendig med en ressurskrevende bygging av en ny rullebane.

Bakgrunn:

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har lagt fram sitt felles plangrunnlag til Nasjonal Transportplan(NTP) for årene 2018-2029. Fylkeskommunene og de fire største byene i landet har fått plangrunnlaget på høring. Andre som ønsker å komme med uttalelser kan også gjøre dette på Samferdselsdepartementets nettsider.

Fylkeskommunen skal komme med uttalelse på vegne av Østfold. I brev datert 04.03.16 inviteres kommunene til å komme med innspill til høringsuttalelsen. Kommunene oppfordres til å samarbeide og samordne innspill i regionrådene. Indre Østfold Regionråd skal vedta sin uttalelse i møte 22.04.16,

NTP 2018-2029 er omfattende med et hoveddokument på 333 sider, 7 større vedleggsrapporter og diverse andre dokumenter. Plandokument og vedleggsrapporter finnes på www.ntp.dep.no. I dette saksframlegget er valgt å legge vekt på de deler av dokumentet som har direkte tilknytning til vår region.

Saksopplysninger:

Arbeidet med grunnlaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 er delt inn i to faser; analyse- og strategifasen og planfasen. Transportetatene og Avinor presenterte en analyse- og strategirapport 25. februar 2015. I plangrunnlaget som nå er på høring presenteres resultatet av arbeidet i planfasen. Plangrunnlaget bygger på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år og dette er femte gang planen fremmes. Regjeringen planlegger å legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan våren 2017.

Samferdselsdepartementet ønsker innspill som i størst mulig grad innebærer reelle prioriteringer. I det videre arbeidet skal departementet gjøre en rekke valg og prioritere tiltak innenfor den økonomiske rammen som regjeringen finner forsvarlig. Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2018-2029 skal etter planen oversendes Stortinget våren 2017.

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er gjennomført med utgangspunkt i en felles økonomisk planramme, og prosjektlisene i plandokumentet er rangert etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging.

Prosjektlisene i plandokumentet er rangert etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging. Prosjektlisene er vist med «Lav ramme», «Basisramme», «Middels ramme» og «Høy ramme» innenfor planperiodene 2018-2021, 2022-2023 og 2024-2029.

Vurderinger:

Av prosjekter som direkte berører Indre Østfold er det særskilt følgende som er av spesiell interesse:

- Videre utbygging av ny E18 Retvet-Vinterbro når strekningen Knapstad-Retvet blir tatt i bruk høsten 2016.
- Kapasitetssterk planskilt påkobling av Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen sør for Ski stasjon.
- Prioritering av tverrforbindelsen Rv22/Rv111 og øvrige tverrforbindelser
- Kollektivtiltak i Oslo-Navet av betydning for trafikkavvikling og kollektivtilbudet i Indre Østfold.
- Satsing på kollektivtilbud generelt.

E18 Retvet-Vinterbro

I planen er oppstart av ny E18 Retvet-Vinterbro vist som aktuelt prosjekt under «Høy ramme», med oppstart i perioden 2024-2029. Det er da forutsatt 3,5 mrd. kroner i statlige midler og 2,8 mrd. kroner i annen finansiering. Dette innebærer en lang periode før siste utbyggingsetappe blir startet opp. Det er svært viktig at videre utbygging av ny E18 blir gjennomført kontinuerlig, uten at det blir opphold mellom utbyggingsetappene. Kontinuerlig utbygging av den siste strekningen av ny E18 fra Retvet til Vinterbro blir ikke mulig dersom forutsetningene i grunnlaget for Nasjonal Transportplan 2018-2029 blir lagt til grunn. Anleggsstart for strekningen må senest bli i 2018, med ferdigstilling av hele strekningen senest 2023.

Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen

Kommunene i Indre Østfold har i flere år arbeidet med sikte på å få en kapasitetssterk planskilt påkobling (benevnt «Planskilt avgreining» i NTP) av Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen sør for Ski stasjon. Dette har blant annet resultert i innsigelser, mekling og løfter om at dette skal ivaretas (ref. meklingsprotokoll vedr. utbygging av Ski stasjon). Det er derfor beklagelig at vi gang på gang ser at andre alternativ vurderes når planer legges ut på høring. Det er nylig vedtatt uttalelser til «Konseptvalgutredningen Oslo – Navet» der andre alternativ var skissert. Nå kommer dette opp igjen i NTP. Planskilt påkobling av Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen er prioritert i «Middels ramme» og «Høy ramme», men i «Lav ramme» og «Basisramme» er dette ikke prioritert. Dette vil medføre at rutemodellen for Østfoldbanen må justeres. Resultatet blir da enten færre tog i rush på Østfoldbanens Vestre Linje og/eller økt reisetid mellom Ski og Oslo for tog til og fra Østfoldbanens Østre Linje.

Det må derfor på nytt kreves at en kapasitetssterk, planskilt påkobling av Østfoldbanens Østre Linje til Follobanen prioriteres høyt. «Høy ramme» må velges for dette prosjektet slik at dette kan gjennomføres som en direkte utvidelse av Follobaneprosjektet. En løsning som innebærer at reisende med tog på Østfoldbanens Østre Linje risikerer å få økt reisetid mellom Ski og Oslo kan ikke aksepteres. Det må heller ikke bli slik at de som reiser med tog på Østfoldbanens Østre Linje må bytte tog på Ski for å få redusert reisetid.

Tverrforbindelsen Rv22/Rv111 og øvrige tverrforbindelser

Regionrådet og kommunene i Indre Østfold er svært opptatt av tverrforbindelsene mellom Ytre og Indre Østfold. Tverrforbindelsene er viktige for å binde fylket sammen. Regionrådet har i sine tidligere vedtak prioritert Rv22/Rv111.

Kommunene i Indre Østfold har ulike oppfatninger av hvilke tverrforbindelser som skal prioriteres. Askim og Skiptvet ønsker at Fv115/Fv114 (strekningen Askim-Grålum) prioriteres og at denne veistrekningen omklassifiseres til riksveg. Spydeberg og Hobøl ønsker at Fv111 (strekningen Elvestad-Moss) prioriteres. Denne veistrekningen er nå aktuell for omklassifisering til riksveg. Alle de aktuelle tverrforbindelsene er viktige regionale og nasjonale veiforbindelser.

Rv22/Rv111 (strekningen Fetsund- Skjønhaug- Mysen- Sarpsborg) er beholdt som riksveier på grunn av sin nasjonale betydning. Forøvrig har ikke denne tverrforbindelsen fått mye omtale i rapporten, men de skriver at «Den interregionale veglenken Rv111/Rv22 fra Sarpsborg til Lillestrøm har for smal vegbredde og har dårlig vertikalkurvatur». I rammeforslagene er det ikke prioritert noen utbedringer mellom Sarpsborg og Fetsund, men det er lagt inn midler til ny bro over Glomma i Fet. I lav ramme er det lagt til grunn statlige midler til å starte bygging av ny bru på Rv 22 over Glomma, mens det i de øvrige alternativer er lagt til grunn fullfinansiering av dette prosjektet i planperioden. Plandokumentet utdyper ikke konsekvensen av lavalternativet. De økonomiske rammene i Nasjonal Transportplan 2018-2029 må gjøre det mulig å prioritere nødvendig oppgradering av tverrforbindelsen Rv22/Rv111 mellom Ytre og Indre Østfold. Dette må også inkludere nødvendig utbygging av gang- og sykkelveier og ressurser til utvikling av kollektivtilbudet.

NTP 2014-2023 ga følgende føring: «Det legges opp til å gjennomføre en KVV for Rv 22/Rv111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad. I tillegg til at vegen har mye lokal- og regionaltrafikk, er dette også en alternativ rute til E6 nord ved Lillestrøm og E6 sør ved Fredrikstad». Østfold fylkeskommune har også øvd påtrykk for å få igangsatt dette arbeidet. Det er derfor beklagelig å se at dette ikke er igangsatt og et KVV-en ikke er nevnt i høringsforslaget til NTP 2018-2029.

Trøgstad kommune v/ordfører sto som initiativtager til et møte mellom kommunene, fylkeskommunene, stortingsbenken for Østfold, Statens vegvesen og næringslivet høsten 2015. Temaet for møtet var å sette fokus på tverrforbindelsen RV22/111 både for befolkningen generelt og for næringslivet. På møtet ble det bestemt at kommunene og næringslivet skulle utarbeide en rapport for å belyse strekningens betydning, slik at man kan få øvd påtrykk på bevilgende myndigheter for å få en sterkere prioritering av strekningen.

Kollektivtilbud i Oslo-Navet.

Investerings tiltak på kollektivtilbudet i Oslo og omegn er nærmere beskrevet og vurdert i KVV Oslo-Navet (Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo). Tiltak for å bygge ut et bedre kollektivtilbud i Osloområdet har særlig stor betydning for innbyggere fra Indre Østfold som pendler til Oslo og Akershus. Det er viktig at fremtidig transportkapasitet bygges i ringer rundt hovedstaden, ikke bare inn mot hovedstaden. Slik vil et større omland kunne ta noe av både befolkningsvekst og næringsutvikling som avlastning for pressområdene.

Kollektivtilbud generelt.

Kollektivtilbudet vies stor plass i dokumentet. Dette har mange årsaker, bl.a. hensynet til miljøet og en bærekraftig utvikling, kapasiteten på veinettet, kostnadseffektiv drift, transporttilbud til alle, osv.

For å få en ønsket overgang fra bil til kollektivtransport er det ifølge NTP-en nødvendig å utvikle et kollektivtilbud som er konkurransedyktig med personbilen på reiser over tre kilometer. Det innebærer at kollektivtransporten må bli raskere og mer forutsigbar, den må gå oftere og den må bli enklere.

I grunnlaget for NTP 2018-2029 vises det også til at transportetatene anbefaler innføring av et enklest mulig og godt tilgjengelig system for billetter og priser for alle transportformer i det kollektive transportnettverket. Trøgstad er den eneste av kommunene i Indre Østfold som har et busstilbud knyttet til Ruter sitt billettssystem. Det bør være mulig å utvide dette systemet for alle kollektivreiser uavhengig av fylkesgrenser.

Det er likevel en stor utfordring å bygge ut et kollektivtilbud i de mindre folkerike områdene. Innbyggere som ikke har privatbil har store utfordringer med å komme fram til de ulike tjenestetilbudene i og utenfor kommunen. Grunnlaget for NTP 2018-2029 mangler vurderinger og prioriteringer rundt et kollektivtilbud utenom bynære strøk og mellom by- og tettstedsområdene. Et godt fungerende kollektivtilbud er avhengig av fleksible løsninger som ivaretar innbyggernes behov og minsker avhengigheten av privatbil.

Vedlegg:

Sak 10_2016 - NTP 2018-2029 Sammendrag