



Til: Follorådet

Fra: Rådmannskollegiet

SAKSFREMLEGG – SAK 22/20 – HØRINGSINNSPILL NTP 2022 - 2032

Innspill til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

Forslag til vedtak:

Follorådet støtter i hovedsak innspillene fra Viken fylkeskommune til det pågående arbeidet med NTP 2022-2033. I tillegg oversendes følgende innspill fra Follorådet:

1. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022, utbyggingen av dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad og videre Intercity-utbygging med dobbeltspor mot Halden, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. Follorådet mener den sterke satsingen på jernbane i forrige NTP må videreføres og forsterkes i ny Nasjonal transportplan 2022-33, inkludert sikring av videre fremdrift for Intercity-utbygging i sørkorridoren.
2. Follorådet forventer sterk innsats og høy prioritering av Follobanen slik at ikke ytterligere forsinkelser inntreffer. Videre forventer Follorådet at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på Østfoldbanens indre linje (Vestby-Oslo), blir høyt prioritert fra 2023, slik at det kan legges til rette for hyppigere avganger for de fullstoppende lokaltogene på denne strekningen når Follobanen åpner og kapasitet frigjøres.
3. Follorådet mener ny jernbanetunnel Oslo-Lysaker må prioriteres og sikres videre fremdrift i ny NTP. Kapasiteten gjennom Oslo er i dag en flaskehals for å kunne øke togtrafikken inn og ut av Oslo.
4. Follorådet viser til at selv om jernbanen er viktig, er bussen selve arbeidshesten i transportsystemet. For mange innbyggere i både Follo og Viken er bussen det eneste kollektivtilbudet der de bor. Hyppige avganger, god fremkommelighet i veisystemet, sanntidsinformasjon og universell utforming av holdeplasser, samt gode overganger til andre transportmidler er viktig for at bussen skal være et reelt alternativ til bilen i distriktene. Fylkeskommunene må sikres tilstrekkelig finansiering til å kunne prioritere et godt busstilbud til alle.
5. Mange byer og tettsteder i Follo er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i tråd med regional plan for areal og transport krever ombygging av fylkesveier til bygater. Follorådet mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet for tilrettelegging for myke trafikanter og fremkommelighet for buss, slik at man unngår at manglende finansiering til disse fylkesveiene blir en flaskehals i byutviklingen.
6. Follorådet mener det må settes av større økonomiske rammer for å ivareta trafikksikkerheten og manglende vedlikehold langs fylkesveier. Mange av disse fylkesveiene er også skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
7. Follorådet støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Byvekstavtalen er ment som en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Byvekstavtalene bør styrkes og videreføres i ny NTP.
8. Follorådet forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og blir prioritert høyt i ny NTP. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.

9. Follorådet mener det må prioriteres en ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark. Dette vil avlaste og forhindre at tungtransporten ledes gjennom Vestby sentrum og gi bedre trafiksikkerhet og kapasitet i veinettet.
10. Vedrørende Konseptvalgutredning for ny veiforbindelse øst for Oslo, viser Follorådet til sin høringsuttalelse til Statens vegvesen av brev 06.04.2020.
11. Follorådet støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Follorådet er imidlertid bekymret for hva planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil bety for støybelastningen i de tettbygde strøkene og prioriterte vekstområder i bybåndet, når det her fortettes og bygges ut i tråd med regional plan for areal og transport. Det oppfordres til å sette i gang arbeid med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanens indre linje.
12. Follorådet oppfordrer til videre utredninger av en ny togtrasé mellom Oslo og Stockholm, med mål om reisetid på i underkant av 3 timer, jf. utredning av selskapet Oslo-Stockholm 2.55 og tidligere utredning gjort av det svenske Trafikverket.

Innledning

En ny Nasjonal transportplan (2022-2033) er under arbeid og vil legges frem for Stortinget våren 2021. Samferdselsdepartementet har invitert fylkeskommunene og de største byområdene til medvirkning i flere runder, både ved å gi innspill på de største samferdselsutfordringene (våren 2019), på *prioriteringer* (våren 2020) og nå på transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene fra Samferdselsdepartementet (frist 1. juli 2020).

I forbindelse med innspill til prioriteringer på transportområdet inviterte Viken fylkeskommune regionale aktører og kommuner til å komme med innspill til Viken innen 2. mars 2020. Fra Folloregionen sendte Vestby, Nordre Follo og Enebakk kommuner inn innspill, disse ligger vedlagt i saken. Et felles innspill fra Viken til Samferdselsdepartementet ble behandlet i fylkestinget 20. mai 2020. Innstillingen fra fylkesrådet kan leses i denne linken (**bytte ut med protokollen når den blir lagt ut!**); <https://prod.elementscloud.no/eInnsyn.VikenFylkesting/RegistryEntry/ShowDocument?registryEntryId=523&documentId=1712>

I etterkant av at denne innspillsrunden har Samferdselsdepartementet invitert til høring på transportvirksomhetenes svar på NTP- oppdragene fra Samferdselsdepartementet, inkludert oppdrag 9 som omhandler prioriteringer, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing--nasjonal-transportplan-2022-2033---ransportvirksomhetenes-svar-pa-oppdrag-fra-departementet/id2693954/>

Blant de inviterte høringsinstansene er fylkeskommunene og de største byene, men det er åpent for alle som ønsker å sende inn høringsuttalelse. Høringsfristen er satt til 1.juli 2020. Follorådet har hatt kontakt med Viken fylkeskommune, det er avklart at det ikke fra deres side er kapasitet til å gjennomføre en ny medvirkningsrunde med kommunene. Viken vil heller ikke avgi nye innspill i denne omgangen. Det er imidlertid avklart at Follorådet/kommunene kan sende innspill direkte til Samferdselsdepartementet dersom ønskelig.

Saksopplysninger

Samferdselsdepartementet ønsker at ny NTP skal være en mer strategisk og overordnet plan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det påpekes at det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I forrige innspillrunde ble det presisert at det er lite handlingsrom for å komme med forslag til nye prosjekter, men at man ønsker at kommunene kommer med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på, både på kort og lang sikt, og om det er nye og eventuelt kostnadsreducerende løsninger på sentrale utfordringer etc.

Gjeldende Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2029 ligger [her](#). Denne kan være nyttig lesing for å se hvilket nivå de konkrete tiltakene i NTP ligger, og på hvilket nivå innspill bør ligge. Prosjekter som er særlig prioritert i gjeldende NTP er veistrekninger med europavei- eller riksveistatus, jernbane og havneområder.

Viktige vurderinger og konsekvenser i Folloregionen

Folloregionen er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og Viken, og en stor andel person- og varetransport skjer i og gjennom de seks Follokommunene. I årene fremover forventes også en ytterligere befolkningsvekst i regionen, som også vil føre til ytterligere økning i transportbehovet, både av gods og personer. Utfordringene er mange og store, og det er nærmest ingen grenser for hvilke tiltak man kan ønske seg gjennomført. Det er det imidlertid ikke ressurser til, og det må derfor foretas harde prioriteringer av ressursene innen samferdselssektoren.

Dagens samfunn er fortsatt i stor grad tilpasset bilen. Klimagassutslippene fra biltransport, sjøtransport og lufttrafikken utgjør en svært stor andel av de totale klimagassutslippene. Vi vet nå at disse utslippene forurensrer og medfører klimaendringer som vil få dramatiske konsekvenser. Det er derfor helt nødvendig at vi gjør store endringer i måten vi organiserer samfunnet vårt på, og finner klimavennlige løsninger. Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene betydelig. Nullvekstmålet i biltransporten (også i områder med stor befolkningsvekst) er en strategi for å begrense klimagassutslippene. I tillegg må det satses betydelig på å skifte til klimavennlige løsninger. Det er det som kalles det grønne skiftet.

Kommunene i Folloregionen planlegger for den fremtidige befolkningsveksten, og kommunenes arealstrategier legger opp til bolig- og næringsfortetting i prioriterte utbyggingsområder langs togstasjonene i bybåndet og ved øvrige kollektivknutepunkter, i tråd med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (RATP). Skal kommunene som arealmyndighet få til en vellykket klimavennlig by- og tettstedsutvikling er imidlertid samarbeid med de statlige og regionale transportaktørene helt avgjørende, ikke minst at nødvendige investeringer gjøres i statlig og regional transportinfrastruktur. Det er også helt sentralt å få til gode samarbeidsformer i forbindelse med planprosesser der både statlige, regionale og kommunale aktører, er involvert. Dette er ofte krevende prosesser og det er potensial for mer dialog, tettere samarbeid og mer effektive samarbeidsformer.

Kommunene mottar mange innsigelser fra regionale og statlige myndigheter til kommuneplaner og reguleringsplaner. Dette gjør kommunal planlegging tidvis vanskelig, tidkrevende og uforutsigbart. Lokale politikere oppfatter det til dels som en demokratisk utfordring at lokalpolitiske prioriteringer møtes med innsigelser fra statlige administrative instanser. Samordning av innsigelser og ytterligere klargjøring av når innsigelser er riktig virkemiddel, og ikke minst når det ikke er det, vil bidra til mer effektive og forutsigbare planprosesser. Det bør som hovedregel ikke være adgang til å fremme

innsigelse til forhold i kommunale planer som bygger opp om gjennomføring av prinsippene i regional plan for areal og transport.

Nærmere om Follorådets innspill til Nasjonal transportplan

1. Jernbaneinvesteringer i sørkorridoren og Intercity-utbygging

Jernbanen er selve ryggraden i transportsystemet i hovedstadsområdet og krever sterk statlig satsing. Når Follobanen åpner etter planen i desember 2022 blir Ski stasjon Folloregionens viktigste kollektivknutepunkt med 11 minutters reisetid til Oslo, noe som innebærer en lenge etterlengtet tilbudsforbedring i Follo. Ytterligere forsinkelser for banens åpning må unngås. De statlige satsingene er fulgt opp av tidligere Ski kommune gjennom to store områdereguleringsplaner og en kommunedelplan i og rundt Ski sentrum. Disse legger til rette for en kompakt byutvikling rundt knutepunktet Ski stasjon.

Follobanen er innerste del av Intercity-utbyggingen i sørkorridoren, og et premiss for den videre utbyggingen med dobbeltspor på Østfoldbanen helt til Halden. Intercity- utbyggingen er viktig for å knytte et større bo – og arbeidsmarked sammen i Viken gjennom effektiv og klimavennlig transport. Ifølge gjeldende NTP (2018-2029) skal utbyggingen skje i flere trinn, «innenfra og ut». Det er viktig at utbyggingen ikke stopper opp, og Follorådet forventer at utbyggingen sikres tilstrekkelig fremdrift og finansiering. Gode løsninger for hensettingsanlegg må også finnes i god dialog og samarbeid med berørte kommuner.

2. Oppgradering av Østfoldbanens indre linje

Når Follobanen åpner skal etter planen også indre linje av Østfoldbanen og flere av lokaltogstasjonene på strekningen Ski-Oslo få en etterlengtet oppgradering, inkludert nytt signalanlegg (ERTMS) og bygging av ny Kolbotn stasjon. Det er i Ruteplan 2027 lagt opp til en vesentlig hyppigere frekvens for lokaltogene når den indre linjen av Østfoldbanen får bedre kapasitet. Dette støtter opp under den boligfortettingen som det er lagt opp til langs togstasjonene i bybåndet. Follorådet forventer at arbeidet med Østfoldbanen starter for fullt fra 2023.

ERTMS

Innføring av det nye signalanlegget ERTMS (European Rail Traffic Management System) på norske jernbanestrekninger vil sikre mer stabilitet på jernbanen, og vil bety mye for både persontogtrafikken og godstogtrafikken. Det vil kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk avstand mellom togene. Follorådet ber om at planlagt framdrift må holdes.

3. Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.

Kapasiteten gjennom Oslo er i dag en flaskehals for å kunne øke togtrafikken til og fra Oslo. Flere kan pendle med tog framfor bil dersom det går oftere tog. Det gjelder ikke bare til og fra Oslo, men mellom alle stasjoner på linjene. Det blir også relevant å reise kollektivt for flere dersom det er kortere ventetid ved overgang mellom tog eller mellom tog og buss eller bane. Ny Oslotunnel ligger i gjeldende NTP og må prioriteres og sikres fremdrift videre.

4. Økt frekvens og bedre fremkommelighet for bussen

Terskelen for å velge bussen framfor bilen som foretrukket reisemåte blir lavere ved å tilby hyppig frekvens, god fremkommelighet, og sømløse overganger til andre transportmidler. Sanntidsinformasjon, leskur på holdeplassen og universell utforming er også med på å øke attraktiviteten. Selv om det bygges svært mange nye boliger i sentrum av byene og tettstedene i Follo, er det fortsatt en stor andel av befolkningen som ikke bor i sentrumsområder eller nær jernbanen, og slik vil det fortsatt være. Eksisterende boligområder skal ikke rives eller legges ned, men vil fortsette å eksistere, og gradvis utvides med vedlikeholdsvekst. Videre satsing på busstilbudet er helt nødvendig for å sikre befolkningen her et reelt transportalternativ til bilen, både gjennom gode bussforbindelser mot Oslo, men også mot andre kommuner/tettsteder i Follo.

Bussen er arbeidshesten i kollektivtransporten og krever ingen omfattende infrastrukturtiltak, slik jernbanen gjør. Hyppige bussavganger inn til sentrumsområdene og stasjonene vil også bygge opp under de store investeringene i by- og tettstedsutvikling og jernbaneutbygging som gjøres i hele Viken. Når Follobanen åpner er det vesentlig å ha på plass et effektivt og sømløst matebusstilbud inn mot Ski stasjon fra omkringliggende tettsteder/kommuner.

5. Tilstrekkelig finansiering til fylkesveier

Mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, dette gjelder også i Folloregionen. Bolig- og næringsutvikling i tråd med regional plan for areal og transport krever ofte omdanning av fylkesveistrekkninger til bygater, der bedre tilrettelegging for myke trafikanter og fremkommelighet for bussen må prioriteres. Dette er helt avgjørende for å legge til rette for økt andel syklende og gående, gode transportbytter på knutepunktene og økt kollektivandel. Follorådet mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende finansiering til disse fylkesveiene blir en flaskehals i byutviklingen.

6. Trafikksikkerhet/skoleveier

Det er et mål at så mange barn og unge som mulig kan gå og sykle til skolen. Mange skoleveier er fylkesveier og gjennom prosjektet «Trygging av skoleveier i Akershus» har det vært laget en handlingsplan for prioritering av strekkninger i perioden 2014-2024. Det er fortsatt et stort behov for trafikksikkerhetstiltak langs mange skoleveier, men det er ikke satt av tilstrekkelig midler til alle. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter, må det satses ytterligere på tiltak langs fylkesveiene.

Det er også viktig med godt vedlikehold av fylkesveinettet for å trygge busstransporten av barn som bor lenger unna skolen. Fylkesvegene preges av ujevn vegstandard og til dels stort vedlikeholdsetterslep.

8. Byvekstavtalen for Oslo og Akershus

Byvekstavalene ble lansert i forrige NTP som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet og sikre bedre samordnet areal og transportplanlegging i byområder på tvers av forvaltningsnivåer. Gjennom byvekstavtalen forplikter staten seg til å gå inn med økte midler til kollektiv, sykkel og gange, mot at kommunene forplikter seg til å fortette nær kollektivknutepunkter i tråd med regional plan. Arbeidet med byvekstavtaler bør videreføres og forsterkes i ny NTP.

9. Gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet

Follorådet forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt, og at utbyggingen prioriteres i kommende NTP. I følge SVV vil Ås og Nordre Follo kommuner etter planen motta forslag til bompengeproposisjon før sommeren. Etter vedtak i kommunene skal det utføres en kvalitetskontroll av beslutningsgrunnlaget (KS2) før bompengeproposisjonen sendes Stortinget for endelig vedtak. Det er tidligere varslet byggestart i 2023. Strekingen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfarts-trafikken ledes utenom byer og tettsteder.

10. Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

En egen avkjøring for tungtransporten fra E6 til Vestby næringspark vil avlaste trafikkbelastningen gjennom avkjøringen ved Vestby syd, som er adkomst til Vestby sentrum. En ny avkjøring vil gi bedre trafiksikkerhet og bedre kapasitet i veinettet. En slik avkjøring må uansett etableres ved en eventuell framtidig satellitt-jernbaneterminal i tilknytning til næringsområdet, men vil ha stor nytte for godstransporten også uten en satellitt-terminal på jernbanen.

11. Bedre veiforbindelse øst for Oslo

KVU Veiforbindelser øst for Oslo, som var på høring våren 2020, anbefaler en minimumsløsning for å sikre en alternativ rute som kan avlaste E6 gjennom Oslo, samt benyttes av modulvogntog og andre trafikantgrupper ved hendelser på vegnettet gjennom Oslo. Løsningen innebærer en forbedring av eksisterende veitraséer, deriblant RV 151 og RV 120 fra Såner til E18 ved Elvestad (konsept 5). Det vises til Follorådets høringsuttalelse av 6.4.2020 til Statens vegvesen.

12. Godstransport på Østfoldbanen

Follorådet støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Follorådet er imidlertid bekymret for planene om økt godstransport på Østfoldbanen og at denne banen skal bære hovedtyngden av godstrafikken i sørkorridoren i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Follorådet oppfordrer samferdselsmyndighetene til å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanens indre linje.

13. Utredning av ny togstrase Oslo- Stockholm

Det svenske Trafikverket utførte i 2017 en konseptvalgstudie som så på mulighetene for en ny togstrekning mellom Oslo-Stockholm med redusert reisetid. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bidro inn i utredningen fra norsk side. Redusert reisetid med tog mellom de to hovedstedene ble fremhevet som gunstig for å redusere klimagassutslipp og bedre konkurranseforholdet for næringsliv og samarbeid på tvers av landegrensen. Det ble også konkludert med at det er et godt økonomisk grunnlag for en ny togstrekning. En utredning gjort at selskapet Oslo-Stockholm 2.55 viser at reisetiden kan komme ned i underkant av 3 timer ved en kombinasjon av eksisterende og nye togstrekninger. Follorådet oppfordrer samferdselsmyndighetene til å utrede dette nærmere.

Vedlegg

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Vestby kommune

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Enebakk kommune

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Nordre Follo kommune