

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Høringsuttalelse behandlet i Vestregionens rådmannsgruppe 28.4. 2016

Vestregionen er et strategisk samarbeid som omfatter kommunene Asker, Bærum, Drammen, Hole, Hurum, Krødsherad, Lier, Modum, Nedre Eiker, Ringerike, Røyken, Sande, Sigdal, Svelvik, og Øvre Eiker, samt Akershus og Buskerud fylkeskommuner.

Buskerud og Akershus fylkeskommuner har ikke deltatt i behandlingen av saken.

Vestregionens vekstutfordringer

Vestregionen står – som resten av Osloregionen - overfor vekstutfordringer som har et omfang vi ikke tidligere har opplevd i Norge. I tillegg til en eksepsjonelt høy forventet befolkningsutvikling, har Samferdselsdepartementet beregnet at godstransporten i og gjennom regionen vil øke med 50% fram til 2030. Bare i E18 Vestkorridoren gjennom Asker og Bærum påfører denne nasjonale flaskehalsen i dag godstransporten årlige kostnader på opp mot 1 mrd. Over en 20 års periode vil de akkumulerte kostnadene for næringslivet nærme seg 30 mrd. om lite gjøres.

Vestregionens strategi for å håndtere vekstutfordringene på en mest mulig bærekraftig og klimavennlig måte, er å legge til rette for en flerkjernet stedsutvikling, bygget opp rundt transportsystemets kollektivknutepunkter. Veksten må styres i retning av et mer arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til regionens byer og knutepunkter. Et transportsystem som på en rasjonell måte knytter den flerkjernede regionen sammen, vil være en avgjørende forutsetning for å lykkes med en slik utvikling. Transportsystemet må være effektivt, miljøvennlig og med lavest mulig bruk av bil. Dette kan bare oppnås gjennom hurtig og kapasitetssterk jernbane, samt et vegsystem med god framkommelighet for busstransport og næringstransport. Ikke minst blir det viktig å utvikle transportkjeder som optimaliseres med hensyn til reisetid og muligheter for å kunne arbeide underveis.

Ambisjonene for jernbanen må være høye

Jernbanen må være stammen i utviklingen av transportsystemet i Vestregionen. Transportetatens prioritering av drift og vedlikehold av infrastrukturen for skinnegående transport er positiv, men for at jernbanesystemet skal kunne understøtte en bærekraftig utvikling av Vestregionen, er imidlertid følgende tiltak helt nødvendige:

- Ny Ringeriksbane; oppstart i 2019 med ferdigstillelse i 2024
- Kongsbergbanen tilrettelegges for halvtimes frekvenser, og oppgraderes til dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg
- Opprusting av stasjonene i Hokksund og Mjøndalen i tråd med Buskerudpakke 2
- Ny stasjon på Lierstranda planlegges og realiseres
- Videreutvikling av Spikkestadbanelen med hyppigere frekvens og kortere reisetid gjennom omlegging av vekslingsspor ved Asker stasjon
- Randsfjordbanen klargjøres for persontrafikk som ledd i en flerkjernet regional utvikling, og avlastningsbane for gods

- Videreutvikling av et samordnet, helhetlig billett- og takstsystem, for alle kollektivtransportører, i hele regionen

Et styrket kollektivtransporttilbud nødvendig for å minske veksten i bilbruken
I tillegg til opprusting av jernbanesystemet, må matingen av jernbanen forbedres radikalt. Dette skjer gjennom utvikling av effektive knutepunkter, der det tilrettelegges for gode overganger mellom buss og bane, og mellom bil og bane. Det forventes en sterk satsing på innfartsparkeringsanlegg, for både bil og sykkel.

Buss er viktigste kollektive transportmiddel i store deler av Vestregionen. Framkommeligheten for buss må sikres i vegnettet, gjennom etablering av kollektivfelt og andre tiltak som sikrer bussenes prioritet framfor privatbilen. Økt frekvens av båt som transportmiddel i Indre Oslofjord vil også bidra til avlastning av bilbruk. Elektriske båter bør bli kollektivbærerne i Drammensfjorden og Oslofjorden. Framkommelighet og komfort for gående og syklende må utvikles som en del av kollektivsystemet, og gis høy prioritet. Den tidligere Sølvsveien mellom Røyken og Kongsberg opparbeides som egen gang- og sykkeltrasé.

Det er behov for et sterkere statlig engasjement både knyttet til investeringer og drift av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp den veksten som nå forventes. Støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportsystemer må følges opp. Videre er det viktig med et godt samarbeid med fylkeskommunene på driftssiden slik at blant annet NSB og regionale kollektivtransportaktører i felleskap lager et mest mulig attraktivt og effektivt kollektivtilbud.

Oslo-navet

Kapasiteten inn mot og gjennom Oslo sentrum er vesentlig for utviklingen av kollektivsystemet for Vestregionen. Det er viktig at skisserte løsninger i KVU Oslo-navet med forsterket kapasitet for T-bane, tog og buss gjennomføres slik KVUen anbefaler. Her fremheves det at utbedring av sikringsanlegg og bygging av ny T-banetunell må realiseres for å sikre framkommelighet i Oslo. Vestregionen vil også understreke viktigheten av at arbeidet med planlegging og utbygging av ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker holder anbefalt fremdrift, slik at mulighetene for et bedre transporttilbud på lokaltog, regiontog og InterCity-strekningene kan realiseres.

Ringeriksbanen og E16 Sandvika – Hønefoss

Ringeriksbanen vil forkorte reisetiden mellom Oslo og Bergen med én time, og knytte øst- vest tettere sammen, prosjektet er derfor av nasjonal betydning. Bygging av Ringeriksbanen vil sammen med utbygging Voss – Bergen og en del mindre tiltak mellom Hønefoss og Voss, bidra til en total reisetid mellom Oslo og Bergen ned mot 4 timer.

Tilsvarende er E16 mellom Sandvika og Hønefoss et nasjonalt viktig prosjekt. Strekningen er sentral som del av forbindelsen mellom øst og vest i Norge. For å sikre gjennomføring og ferdigstillelse i 2024, er det enighet om at planleggingen av disse prosjektene skal gjennomføres som statlig plan.

Endelig valg av trasé for hele strekningen må gjøres snarest for at det ikke skal få

konsekvenser for fremdriften i prosjektet. I basis ramme er det lagt til grunn statlige midler til anleggsstart på prosjektet E16 Skaret-Hønefoss. Fra middels ramme legges det til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. I lav ramme er det ikke midler til prosjektet. Bygging av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss forutsettes gjennomført som et fellesprosjekt med Ringeriksbanen.

Ringeriksbanen ligger inne som et bundet prosjekt i grunnlagsdokumentet, men det krever middels eller høy ramme for å få byggestart – som lovet – i 2019, med ferdigstillelse i 2024. Vi forutsetter at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen gjennomføres med byggestart i 2019 og ferdigstillelse i 2024. Effektiv planframdrift er derfor avgjørende. Vi forutsetter også at E16 Bjørum – Skaret og Olum – Eggemoen ferdigstilles i første del av planperioden.

Nye E18,

Når Vestregionen vektlegger nødvendigheten av å bygge ut E18 gjennom Asker og Bærum er økt framkommelighet for buss gjennom å etablere en separat bussvei langs E18 et av hovedargumentene. Utbyggingen vil samtidig bedre framkommeligheten for varedistribusjon. Planene for ny E18 inkluderer separat sykkelvei gjennom Asker og Bærum, noe som gir en vesentlig forbedring for transportsykling.

Målsetningen for ny E18 er å åpne for god, bymessig knutepunktsutvikling i Sandvika og i Asker, Høvik og Holmen slik at en betydelig andel av befolknings- og næringsveksten kan skje i disse sentrale knutepunktene. Ny E18 med bussvei og sykkelvei vil også medvirke til tettstedsutvikling i definert bybånd og ved mindre knutepunkter langs banen, og bidra til at transportveksten kan betjenes kollektivt. En slik utvikling er i henhold til både statlige og regionale planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Andre viktige veistrekninger

- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Fv 319 Svelvik – Drammen
- E 134 mot rv 23
- Rv 35

Effektiv godstransport

Vestregionen støtter forslaget om en større utredning av fremtidig nettverksstruktur for godstransport på jernbane, som en videreføring av KVU godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og NTP Godsanalyse.

Drammen er et viktig nav i transportsystemet, både mht veg, jernbane og sjøtransport. I Drammen møtes E18, E134 og Rv 23 (Oslofjordforbindelsen), og det er god kobling mot Rv35 via Fv283. For å få den ønskede avlastningseffekten må det satses bevisst på utviklingen av transportkorridoren vest for Oslo. Opprusting av Rv 23, Rv 35 og Randsfjordbanen vil være gode alternativ for transport som skal nordover eller vestover i forhold til Oslo.

Bymiljø- og byutviklingsavtaler

Vestregionen støtter forslaget om at nullvekstmålet for personbiltrafikk utvides til å gjelde alle byområder der miljø- og kapasitetsutfordringer tilsier at persontransportveksten bør tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at disse byområdene da blir aktuelle for bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler, og at det kommer ekstra midler til disse. Jernbaneinvestering for persontransport må forplikte berørte kommuner til at vekst i boliger og arbeidsplasser i all hovedsak skal kanaliseres til kollektivknutepunkter. I denne sammenheng må offentlige myndigheter gå foran som et godt eksempel i sin lokaliseringpolitikk. Vestregionen er enig i at vegprosjekter som øker kapasiteten for personbiler i byområdene krever mottiltak for å nå nullvekstmålet.

Forskning, utvikling og innovasjon

Transportetatene etterlyste I forkant av NTP 2014 – 2023 en målrettet satsing innenfor FoU-området, og har som del av grunnlagsarbeidet for NTP 2018 – 2023 utarbeidet en tverretattlig strategi for forskning og utvikling. Strategien peker på mulighetene for mer målrettet felles FoU-satsing samtidig som etatenes egne spesifikke FoU-behov må løses internt i den enkelte etat. Men strategien inneholder ingen vurderinger av behovet for at også bymiljø- og byutviklingsavtalene gir rom for forskning og innovasjon. Skal vi lykkes i å utvikle framtidige bærekraftige transportløsninger, bør også disse avtalene inkludere et FuOI-fokus og finansiering av slike tiltak.

Økonomiske rammer og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Vestregionen vil understreke at de økonomiske rammene for planen må innrettes slik at alle bundne prosjekter gis tilstrekkelig statlig bevilgning i første 4-årsperiode.

Vestregionen ser alvorlig på spriket mellom økonomiske rammer og behovet for midler til investering og drift. For å sikre størst mulig effekt av ressursbruken, ser vi det som positivt at transportetatene har planlagt innenfor en felles ramme, og at prosjekter i større grad enn tidligere er prioritert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Vi vil påpeke at metodikken som er benyttet, har betydelige svakheter. Blant annet fanger beregningene ikke opp reell verdi for forsinkelseskostnader, kollektivtransport, sykkeltransport og helsegevinster. Det ser heller ikke ut til at virkninger for regional og lokal utvikling, som potensialet for byutvikling/knutepunktutvikling, er vektlagt. Ved vurdering av samfunnsnytte bør byutviklingspotensial inngå, da kompakte byer ved kollektivknutepunkt danner grunnlag for miljøvennlig transport, jf Statlig planretningslinje for samordnet bolig, areal og transportplanlegging.

I den samfunnsøkonomiske rangeringen er prosjektene vurdert på tvers av etatene, etter fallende netto nytte per budsjettkrone. Rangeringen er gjort uavhengig av finansieringsform, det vil si at prosjektene er rangert uten bruk av bompenger også for de prosjektene som er forutsatt finansiert ved bompenger. Det er også små forskjeller i lønnsomhet mellom mange av prosjektene, og usikkerheten i beregningene er betydelig. Dette gjelder både trafikkprognoser, nytteberegninger og kostnadsvurderinger. I tillegg skal flere ulike typer av tiltak sammenlignes.

