

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010  
Dep 0030  
Oslo

e-post: [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Askim 29.juni 2012

**Høringsuttalelse. Nasjonal Transportplan 2014-2023, Høyhastighetsutredningen og KVV Intercity Østfoldbanen.**

Vi vil herved avgi uttalelse til følgende:

- Transportetatens helhetlige forslag til NTP
- Høyhastighetsutredningen
- Konseptvalgutredningen Intercity, Østfold banen

Indre Østfold Regionråd vil legge til grunn at en helhetlig strategi for transport må sikre god samhandling mellom transport på vei, bane, sjø og luft for både person- og godstrafikk, og omhandle både kortsiktige og langsiktige prioriteringer for å tilrettelegge for framtidsrettede og miljøvennlige transportløsninger.

**Jernbane**

Vi støtter planverkets prioriterte utbygging av jernbanenettet gjennom og rundt Oslo. Vi forutsetter at Follobanen ferdigstilles innen 2019 som skissert i NTP 2010-19, som et første byggetrinn i Intercity-strekningen Oslo-Halden med ferdigstilles innen 2023. Follobanen og IC må bygges slik at det legges til rette for en integrert løsning mellom høyhastighetsbane og intercitytrafikk som vil gi kortere reisetider, forbedret konkurransefortrinnet mot bil, tilrettelegge for både person- og godstrafikk og dermed større miljøgevinst.

Intercitykonseptet på Østlandet må inngå i en framtidsrettet høyhastighetsløsning, ikke bare i Norge, men også mot Skandinavia og Europa. Det er av stor betydning å knytte de skandinaviske hovedstedene sammen med et høyhastighetsnett for å avlaste veinettet, redusere flytrafikken, sikre regionforstørring og for å nå overordnede klimamål. Slik Jernbaneverket har planlagt Follobanen og Ski stasjon kan vi ikke se at dette er hensiktsmessig løst.

Vi ser ikke at overordnede nasjonale eller regionale hensyn på kort og på lang sikt er godt nok ivare tatt i dokumentene som er referert til innledningsvis og heller ikke i forslaget til reguleringsplanene for Follobanen eller Ski stasjon. Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite sier i innstilling avlevert fredag 04.12.09 følgende: «Oslo – Ski skal bygges som en del av en helhetlig strategi som en del av en skandinavisk høyhastighetslinje for minimum 250 km/t uten flaskehals».

I Transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling 13 S(2009-2010) punkt 3.14.2.3 heter det: «Fleirtallet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet

*og Kristeleg Folkeparti, viser til at nytt dobbelspor mellom Oslo og Ski er det desidert største prosjektet i Nasjonal transportplan. Fleirtalet meiner det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høghastighetslinje. Det er difor viktig at Oslo–Ski vert planlagt som ein lekk i ein heilheitleg strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må vere å unngå flaskehalsar og kurvatur med unødvendige hastigheitsbegrensingar og oppnå eit best mogleg trasévalg tilpassa hastigheiter på minimum 250 km/timen.»*

Stortinget har med dette forutsatt at det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski skal kunne vere en viktig link i en framtidig skandinavisk høghastighetslinje. Et moderne og adekvat høghastighetsnett må kunne benytte investeringene i Follobanen og nye Ski stasjon som et framtidrettet utgangspunkt for raskere forbindelser mot København og Stockholm.

Østfold Fylkeskommune, Indre Østfold Regionråd og Grensekomiteen Värmland-Østfold har bidratt til delfinansiering av en utredning fra Norsk Bane/Deutsche Bahn for Oslo-Stockholm (vedlagt). Utredningen legger til grunn høghastighet med frekvente avganger og fleksibelt stoppmønster som gjør at reisetiden Oslo-Stockholm blir rask nok til å erstatte fly, gir mange nok stopp til å sikre underveistrafikk, regionforstørrelse og regional utvikling, samt legger til rette for godstrafikk for å sikre overgang fra vei til bane. Løsningen gir, i følge Norsk Bane/Deutsche Bahn en helt annen samfunnsøkonomisk avkastning og klimaeffekt.

Utredningen påpeker videre at en mulig høghastighetsbane bør ta utgangspunkt i Follobanen og en ny Ski stasjon med 10 spor i 2 plan i fjell under bakken. Det skisseres et flerbrukskonsept hvor Intercity, lokaltog, godstog og høghastighetstog bruker samme stasjon (uten en parallell HH trase fra Vevelstad). I følge utredningen vil det være en totalløsning som gir langt større fleksibilitet og kapasitet, og som også økonomisk vil være å foretrekke uavhengig av høghastighetsbane grunnet bortfall av behov for avgreining sør for Ski stasjon.

Utredningen stiller videre spørsmål om en bortimot 20 km lang tunnel er en god løsning med hensyn til byggeperiode, økonomi og sikkerhet. Norsk Bane/Deutsche Bahn skisserer en annen tunnelløsning med flere kortere tunneller med korte dagstrekninger, og hevder at det vil kunne gi en besparelse på minimum 5 milliarder kroner, en raskere gjennomføring av prosjektet, mindre godsstøy på natten gjennom Oppegård og en baneløsning for fremtiden hvor Ski stasjon blir et viktig knutepunkt for ett skandinavisk høghastighetsnett.

Vi ønsker en begrunnelse for hvorfor de faglige innspill som taler for en slik alternativ løsning ikke er tatt hensyn til. Regionrådet ber om at det redegjøres for hvordan planforslaget forholder seg til Stortingets mål og overordnede føringer, samt vurderer i hvilken grad de forslag som skisseres i utredningen til Norsk Bane/Deutsche Bahn kan være å foretrekke ut i fra tekniske, økonomiske og sikkerhetsmessige hensyn.

Indre Østfold Regionrådet er i særdeleshet opptatt av at Østfoldbanens Østre Linje blir ivaretatt i NTP og man ønsker følgende utvikling:

- En planfri påkobling til Follobanen med mulighet for stopp på Ski stasjon og med full uttelling på reisetidsreduksjon ved bruk av Follobanen fra ferdigstillelse.
- På kort sikt utbedring av perronger, signalanlegg og kryssingsspor på de stasjoner som ikke skal avvikles og tilrettelegge for økt kapasitet for godstrafikk som foreslått i KVVU for Intercity. Legge til rette for avganger med 30 minutters frekvens så snart trafikkgrunnlaget tilsier det.
- På lang sikt bygging av ny dobbeltsporet høghastighetstrase for persontrafikk og gods fra Ski via Askim til Karlstad og Stockholm, med et fleksibelt stoppe-mønster på utvalgte stasjoner for å ta opp trafikk underveis. Dette vil bidra til regional utvikling og områdeforstørrelse.

## **Vei**

Investeringsmidler til gjenstående parseller på E18 mellom Riksgrensen og Vinterbro må sikres og arbeidet ferdigstilles uten unødige forsinkelser.

Tverrforbindelsene i Østfold og videre nordover gjennom Akershus bør styrkes som viktige avlastningsveier for nord- og sørgående trafikk for å unngå at Oslo blir flaskehals. Det bør på sikte etableres en «Ring 4» hvor den nye broforbindelsen over Oslofjorden til Moss inngår, med videre kobling til E18, nordover til Fet og Gardermoen, vestover via Jevnaker og videre til Drammen og Vestfold.

Indre Østfold Regionråd vil i denne sammenheng prioritere en ny moderne veiforbindelse mellom E6 og E18, gjennom Skiptvet kommune, som er den korteste veien mellom de tyngste befolkningskonsentrasjonene i ytre og indre Østfold. Det bør i NTP 2014-2023 avsettes planleggingsmidler til en slik tverrforbindelse mellom E6 og E18 i Østfold. Dette er også av stor betydning for den interne regionutviklingen i Østfold, både med hensyn til bosetting, næringsutvikling, arbeidsmarked og for økt tilgjengelighet for innbyggere i hele fylket til det nye sykehuset på Kalnes i Sarpsborg.

Riksvei 111/22 Sarpsborg-Mysen og fylkesvei 120 Moss-Elvestad bør begge oppgraderes med veiskuldre i pakt med trafikkutviklingen både for lokal- og gjennomgangstrafikk. Videre bør utbedring av begge disse veisystemene videreføres nordover henholdsvis gjennom Trøgstad mot Fetsund og gjennom Enebakk mot Lillestrøm.

Lengst øst ligger fylkesvei 21 som går fra Halden gjennom Aremark til Ørje og videre gjennom Rømskog mot Bjørkelangen. Denne indre veien vil med en viss oppgradering kunne ta unna en god del både langdistanse gods- og persontrafikk og den er også viktig som en avlastningsvei ved uforutsette køer og veiarbeid

## **Gods**

Indre Østfold Regionråd vil spesielt framheve muligheten for å få mer gods over på bane ved å bygge et konkurransedyktig jernbanenett for gods. Vi stiller oss undrende til at høyhastighetsutredningen ser ut til å ha konkludert med at gods ikke skal være en del av et framtidig høyhastighetsnett Deutsche Bahn/Norsk Bane hevder at et høyhastighetsnett blir mer hensiktsmessig ved at man tar med gods. Ved at det bygges et robust dobbeltsporet jernbanenett for raske tog (250km/t eller mer) som også tar med godstrafikk så kan gods komme raskt og effektivt fram fra havneområdene i Sverige eller fra andre deler av Europa.

25 % av veibasert gods til Norge kommer langs E 18 gjennom Østfold. 700 vogntog og 6000 kjøretøy totalt passerer per døgn. Hvert år øker godstrafikken med 4-5 % og persontrafikken øker også sterkt. Det er økende pendling over grensen, økende varehandel og regional transport. Vestre Värmland er i ferd med å integreres stadig mer i Østfolds økonomi og i Osloregionen.

Mosseregionen/Vestby er i ferd med å bli et viktig utgangspunkt for gods og logistikk sør for Oslo både koblet mot sjøtransport ved Moss Havn, Rygge flyplass, jernbane og E 6. Det er grunn til å tro at det blir en vekst i etablering av denne typen virksomheter i nordre Østfold.

I Osloregionens strategidokument for gods- og logistikk pekes det i tillegg til Alnabru på etablering av 2 godsterminaler sør for Oslo, en på hver side av Oslofjorden. Det bør fra sentral hold legges en plan for hvordan godsflyten skal være inn/ut av Norge, spesielt i Oslo-området. Det er viktig at gods kan gå på den nye Follobanen og ikke i hovedsak på Østfoldbanen Ski-Oslo. Det haster med å få bygget Bryndiagonalen for å unngå forsinkelser i Oslo. Litt avhengig av hva slags strategisk jernbaneløsning som velges så vil også E18 korridoren/Østre Linje få ytterligere økning av godstrafikken.

Regionrådet mener at det på sikt kan bli behov for en godsterminal langs E 18, i Indre Østfold eller Follo, hvor både godstog og vogntog kan anløpe.

### **Rygge flyplass**

Indre Østfold Regionråd vil understreke at Moss Lufthavn Rygge må gis likeverdige konkurranseforhold, herunder at taket for antall flybevegelser fjernes.

Det er viktig å se koblingene mellom transportformene sør for Oslo og unngå at passasjer sørøst for Oslo som kunne tatt fly fra Rygge henvises til Gardermoen. Dette gir økt press på veiene, på Oslo S og økte klimautslipp.

I en nasjonal sammenheng er Mosseregionen et naturlig logistikkområde og flyplassen har en god plassering på sydsiden av Oslo, Det vi har skrevet ovenfor i forhold til behovet for å få overgangsmuligheter på Ski stasjon mellom fjerntog(høyhastighetstog) og regiontog er også relevant i forhold til Moss stasjon, hvor høyhastighetstogene heller ikke er planlagt å anløpe i henhold til høyhastighetsutredningen. Vi stiller spørsmål ved at ikke Rygge flyplass er mer integrert i en helhetlig transportstrategi. Ved en framtidig høykapasitets Oslofjordforbindelse som kan bringe passasjerer fra vestsiden av fjorden og eventuelle høyhastighetstog som kommer nordfra, sydfra og østfra med passasjerer fra Norge og Sverige, kan Rygge flyplass spille en nøkkelrolle for flypassasjerer i Norge og i Skandinavia, og gi Osloregionen et betydelig kapasitetsløft i tillegg til Gardermoen og Torp.

For å unngå at utvikling av Rygge flyplass genererer unødig trafikk på veiene, er god kapasitet på jernbanesiden og at togene stopper på knutepunkter helt avgjørende.

Knut Espeland

Sign.

Leder av Indre Østfold Regionråd

Alf Johansen

Sign.

Sekretariatsleder