

Sak: 17/2020 - Innspill om prioriteringer på transportområdet (ref Sak 4/2020)

Indre Østfold regionråd beslutter følgende:

Indre Østfold vil at følgende skal innarbeides i uttalelsen fra Viken fylkeskommune til Samferdselsdepartementet:

1. 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 Rv 22 og Fv 120
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
2. Utredninger tilsier 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. Øresundforbindelsen 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 betydelige miljøeffekter. I tråd med høringsbrevets påpeking av behov for nytenking i hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for å nå klimamålene, bør det følgelig i forbindelse med NTP vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt uavhengig av nasjonale transportplaner i de to land.
3. Indre Østfold regionråd mener at det er avgjørende at fylkeskommunenes rolle som pådriver for gode fremtidsrettede samferdselsløsninger må styrkes. Indre Østfold støtter at fylkeskommunen må sikres tilstrekkelige ressurser og kompetanse og at det også må avsettes midler i NTP som sikrer mulighet for testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger.

Indre Østfold regionråd viser til invitasjon fra fylkeskommunen til å komme med innspill på prioriteringer på transportområdet, med frist 2. mars. Viken fylkeskommune er av Samferdselsdepartementet invitert til å komme med innspill om prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033, og har bedt kommunene om råd.

Sak om innspill har vært til behandling i kommunestyret for Indre Østfold kommune 13. februar 2020, [sak 16/20](#). Saken er drøftet i regionrådet 7.2.2020 og behandlet på nytt 26.2.2020.

Indre Østfold gir tilslutning til hovedutfordringene som Østfold fylkeskommune peker på og mener de gir en god ramme for Indre Østfolds prioriteringer på transportområdet. Regionen har et stort potensiale for vekst og arbeidsplassutvikling som del av Osloregionen men det avhenger av å få på plass 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.

BEGRUNNELSE FOR INNSPILLENE

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

Indre Østfold regionen viser til et enstemmig vedtak i Stortinget så langt tilbake som i juni 2014, der Stortinget ber regjeringen sikre at det blir planlagt og bygd en kapasitetssterk forbindelse som sikrer at reisende på Østfoldbanens Østre linje kan benytte Follobanen. I følge BaneNOR, som har igangsatt arbeidet med reguleringsplan, vil påkoblingen nå kunne være klar til bruk i 2026. Indre Østfold regionråd er fornøyd med at planarbeidet endelig er igangsatt, og påpeker samtidig at 2026 er den absolutt siste sluttdato for ferdigstilling som regionen kan akseptere.

Det er svært viktig for Indre Østfold-regionen at bygging av avgreiningen sør for Ski stasjon blir ferdig i tide slik at det kontinuerlig går direktetog mellom Indre Østfold og Oslo, og at det ikke blir slik at reisende fra Indre Østfold må bytte tog på Ski stasjon. Det er allerede i dag stor persontrafikk på Østre linje og togreisene har kraftig vekst. Togforbindelsen er viktig for å knytte Indre Østfold sammen med Osloregionen i et felles bo- og arbeidsmarked. Et velfungerende kollektivsystem er et viktig argument for utvikling i tettsteder og byer i Indre Østfold. Tiltaket bidrar til at en stor andel av økningen i transportbehovet som følge av befolkningsvekst kan tas kollektivt med jernbane. 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.

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. Indre Østfold regionråd krever at parsellen må være ferdig til bruk i 2025, helst før. Strekingen er den siste av totalt 9 delstrekinger 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 (iht. Statens Vegvesen) åpner for tidligere anleggsstart.

Transportetatene har omtalt strekingen 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 motorvei er blant annet å få tungtrafikk og fjerntrafikk utenom tettstedene. Det er et mål å oppnå bedre trafiksikkerhet og spesielt en reduksjon i de mange alvorlige møteulykkene.

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

Uavhengig av hvilke vedtak som gjøres om valg av avlastningsvei for E6 (pågående KVU) er det et stort behov oppgradering av tverrforbindelsene. Veiene har gjennomgående dårlig fremkommelighet med mange kurver, avkjørsler og nedsatt hastighet. Veiene er ulykkesutsatte med mange møteulykker og utforkjøringer. Begge veiforbindelsene er særlig viktige for næringslivet lokalt og regionalt men har også en nasjonal betydning som gjennomkjøringsvei for godstransport. Dårlig veistandard medfører at modulvogntog ikke er tillatt gjennomgående på verken rv 22 eller fv 120.

Rv 22 er i dag benyttet som avlastningsvei for tungtransport mellom sør-Norge/Gøteborg og Nord-Norge utenom Oslo. Rv 22 er også en viktig intern kollektivtrasé for buss i den nye storkommunen, i tillegg til pendlerbusser mellom Indre Østfold og Lillestrøm. Trafikkgrunnlaget tilsier at det er potensiale for flere avganger. Det er behov for fremkommelighetstiltak i nordre del for å sikre at dette blir et attraktivt tilbud og at ikke bussene blir stående fast i kø i rushtiden.

Fv 120 mellom Elvestad – Patterød (Mosseporten) er av transportetatene pekt på som viktig fylkesvei for næringslivet der den binder sammen E18 og E6. Strekningen er særlig viktig for næringslivstransport øst/vest mellom Sverige og Sør-Norge, over Moss – Horten. Strekningen er stedvis smal med svake veiskuldre. Veien er svingete og har ugunstige stigningsforhold, noe som medfører redusert hastighet og er et trafiksikkerhetsproblem.

Transportetatene beskriver også utfordringer på strekningen Fv 120 Tomter- Lillestrøm. Indre Østfold regionråd påpeker at hele fv 120 fra Elvestad til Lillestrøm har store utfordringer mht. fremkommelighet og ikke minst 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 strekningen lite egnet som avlastningsvei for tungtransport.

Tiltak for å bedre fremkommelighet på fylkesveiene vil kunne ha stor betydning for blant andre skognæringen. Tiltak kommunene selv kan gjøre er en gjennomgang av kommunale veier der det kan tillates økt lengde og vekt, noe skognæringen har etterspurt. Tiltaket gjør det mulig å redusere antallet transporter.

Prioritet 4: Gode mobilitetsløsninger i og mellom byer og tettsteder

Det må i langt sterkere grad satses på utvikling av et godt kollektivtilbud i Indre Østfold, med bedret busstilbud, bygging av utvalgte gang-/sykkelveier og tidlig mobilitetsplanlegging i byene.

Buss er et svært viktig kollektivtilbud i Indre Østfold-regionen. Dersom man ønsker å få til endringer og tilby et miljøvennlig transportalternativ, er det mulig å sette inn nye bussruter som umiddelbare tiltak fordi det ikke er avhengig av omfattende infrastrukturtiltak som jernbanen. Buss er et fleksibelt transportalternativ som har en umiddelbar effekt for å redusere dagens utslipp og bedre trafiksikkerheten på utsatte veier i Indre Østfold. Et godt busstilbud bidrar til tettstedsutvikling, minsker ulikhet mellom innbyggerne og oppdrar barn og unge til å benytte kollektive transportmidler. Rutetilbudet i Indre Østfold er i dag svært mangelfullt. Selv om over 20% av tidligere Østfold fylkes innbyggere bor i Indre Østfold har ikke regionen vært tilgodesett med satsing på verken forbedret rutetilbud eller reduserte billettpriser. Særlig kommunene Skiptvet, Marker og Rakkestad mangler et fungerende busstilbud.

Fylkeskommunen burde vært rustet og langt mer offensiv i å også vurdere og prøve ut alternative løsninger for å øke kollektivandelen i tilknytning til mindre byer og mer spredtbygde områder. Det gjelder for eksempel el-biler ved jernbanestasjonene, elsykler, buss-on-demand, samarbeid med taxinæringen mm. Se også argumentasjon for punkt 3 under.

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. Askim og Mysen er sykkelbyer og har allerede et forpliktende samarbeid med Statens Vegvesen om økt innsats for å få flere til å bruke sykkel som transportmiddel. Gang-/sykkelveiforbindelsen langs Fv128 gjennom Indre Østfold mangler to korte delstrekninger før den er gjennomgående, den ene mellom sykkelbyene:

- Gang- /sykkelvei langs Fv 128 over Slitusletta.

- Gang-/sykkelvei fra Knapstad til Løvestad i Spydeberg

Mange av fylkesveiene er skoleveier, og lav veistandard er en utfordring når det samtidig legges opp til at flere skal gå og sykle. Det er også av den grunn behov for å heve standarden og øke trafikksikkerheten på fylkesveiene.

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

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 i regi 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-regionråd gir tilslutning til at særlig strekningen mellom Elvestad og E6 er viktig.

Indre Østfold regionråd 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, fra Tomter sentrum til Sydeberg sentrum
- Fv 114 – 115, fra Trøsken via Skiptvet til tidligere Akershus grense
- Fv 21, Halden - 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 regionråd ber om at Viken fylkeskommune er pådriver for at en slik utredning blir gjennomført. Indre Østfold-regionen er i utgangspunktet positive til å åpne banen for person- men også godstrafikk ut fra klimahensyn men 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 konsekvenser (eks. støyproblematikk) men også hvilke muligheter en slik satsing vil kunne ha lokalt/regionalt.

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 september 2019 ([sak 19/1673](#)) en anmodning om åpning av togstrekningen mellom Mysen og Sarpsborg for persontrafikk. På jernbanedirektoratets sider fremkommer at de ser det som ønskelig å på sikt

fremføre godstransport på Østre linje. Det fremkommer at strekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg pr. dags dato av ulike grunner ikke kan betjenes av verken gods- eller persontog.

2. Realisering av jernbaneprojekt Oslo – Stockholm

[Utredninger](#) tilsier at et jernbaneprojekt 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. Øresundforbindelsen 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. I tråd med høringsbrevets påpekning av å behov for nytenking i hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for å nå klimamålene, bør det følgelig i forbindelse med NTP vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt uavhengig av nasjonale transportplaner i de to land.

Det bør vurderes å igangsette 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. Aksene Oslo-Stockholm er like viktig, og vil erstatte store mengder flyreiser. 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 eller besluttes realisert utenfor NTP dersom det er bedriftsøkonomisk mulig. 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 Granavoldenerklæringen står det at man vil ta initiativ til en skandinavisk jernbanestudie i samarbeid med Sverige og Danmark.

I en KVV for utenlandsforbindelsen må jernbanetrasé gjennom Indre Østfold tas med.

3. Fylkeskommunenes rolle som pådriver for fremtidsrettede samferdselsløsninger må styrkes

Indre Østfold regionråd mener videre at det er avgjørende at fylkeskommunenes rolle som pådriver for gode fremtidsrettede samferdselsløsninger må styrkes. Indre Østfold støtter at fylkeskommunen må sikres tilstrekkelige ressurser og kompetanse og at det også må avsettes midler i NTP som sikrer testing og pilotering av nye mobilitetsløsninger.

Indre Østfold regionråd støtter at fylkeskommunen har en viktig pådriverrolle innen teknologi og nye forretningsmodeller innen mobilitet og transport. Det er betenkelig at fylkeskommunen mangler kompetanse, kapasitet og ressurser til å innta en førende rolle i samfunnsutviklingen og være i forkant av utviklingen, slik regionreformen forutsetter.

For Indre Østfolds del vil dette kunne omfatte tiltak og løsninger for å stimulere til mindre bruk av privatbil og økt bruk av kollektivreiser. Utfordringen er også å få ulike aktører 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.