



Indre Østfold regionråd

Indre Østfold regionråds innspill NTP 2022-2033

Innledning

Indre Østfold interkommunale politiske råd (IØR) består av kommunene Indre Østfold, Rakkestad, Marker og Skiptvet.

IØR har et stort potensial for vekst og arbeidsplassutvikling som del av Osloregionen, men det avhenger av å få på plass velfungerende samferdselsløsninger. Det er behov for oppgradering/tiltak på eksisterende infrastruktur og det er behov for nytenkning om fremtidsrettede løsninger, ikke minst for klimavennlig transport på bane.

Generelt

IØR er godt fornøyd med det samlede innholdet i NTP 2022-2033. De prosjektene som er viktigst for oss er videreført fra forrige NTP (ferdigstilling E18 Retvet – Vinterbro, ny avgreining til Østre Linje sør for Ski og ny Glommakryssing på Fetsund), men vi ser samtidig med bekymring på at flere av prosjektene utsettes i tid i forhold til gjeldende NTP.

IØR er i utgangspunktet positive til økt porteføljestyling, men grepet skaper uforutsigbarhet, og må ikke brukes som en utsettelsesmekanisme. IØR mener at det må tydeliggjøres hvilken medvirkning som det legges til rette for når transportvirksomhetene minst én gang i året skal legge fram revidert portefølje prioritering.

Vei

På veisiden vil IØR trekke fram behovet for prioritering av samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprojekter som er viktig for næringslivets transport, som [Ring 4 samarbeidet](#) rundt Oslo. Ring 4 binder Viken sammen, og er viktig for veitransporten for person- og godstrafikken rundt Oslo.

Rv. 22 Glommakryssing, Lillestrøm kommune

Ny firefelts bru over Glomma skal bidra til bedre framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk langs rv. 22 over Glomma. Rv. 22 er en viktig regional transportåre nordøst for Oslo og betjener både lokal- og fjerntrafikk (se «Ring 4» ovenfor). Det er viktig at prosjektet iverksettes tidlig i 6-års-perioden slik at det blir økt framkommelighet for alle innbyggerne som bor øst for Glomma. Dette er også et prosjekt som vil bidra til økt trafiksikkerhet, færre ulykker og bedre miljø.

Tverrforbindelser

I NTP'en savner vi en omtale av hvordan den nylig fremlagte «Konseptvalgutredningen for veiforbindelser øst for Oslo» skal følges opp. Riksvei 22 er den viktigste omkjørings- og avlastningsvei for E 6 rundt Oslo, og oppfølging av KVVU'en blir derfor helt avgjørende. KVVU'en legger på kort sikt opp til at veien skal utbedres etter det såkalte Minimumsalternativet (0,4 mrd.kr), mens det på lenger sikt anbefales en trinnvis utbygging av RV 22 i tråd med Konsept 4, som vil styrke tilgjengeligheten til det regionale arbeidsmarkedet og bidra til utvikling og vekst i regionen.

Vi vil for øvrig påpeke den viktige rollen tverrforbindelsene FV 21 og 120 har for vår region. Det forutsettes at den nye tilskuddsordningen til fylkesveier som beskrives i NTP'en innrettes slik at disse veiene kan få nødvendig utbedring og standardheving i første 6-årsperiode.

Jernbane

Jernbanen som er ryggraden i transportsystemet må utvikles til å bli førstevalget for transport av både mennesker og gods i Norge, men da er det behov for et større krafttak for jernbane enn den foreliggende planen legger opp til.

Påkobling Østre Linje

Satsing på grenbanene vil forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til næringsvekst i hele Oslo-regionen. Grenbanene har en viktig funksjon som bidragsyter til en flerkjernet utvikling. Østfoldbanens påkobling til Østre linje har ikke fått noen spesifikk bevilgning i NTP, men er nevnt under «tilbudsforbedringer rundt Oslo», effektpakken «Ny rutemodell Østlandet». Vi presiserer at det er helt avgjørende at planskilt avgreining til Østfoldbanens Østre linje og togparkering sør for Ski kommer på plass i første 6 års perioden.

Grensekryssende jernbaneforbindelser – viktig for hele landet

Moderne jernbaneforbindelser mellom de nordiske hovedstedene (det nordiske triangel) er av stor nasjonal interesse.

Vi mener meldingen kunne gått mye lenger i å sette fremtidsrettede løsninger for grensekryssende jernbane på dagsorden. Vi synes at formuleringene om grensekryssende jernbane, både Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm, bør forsterkes gjennom NTP-behandlingen på Stortinget. Da disse banene kan være kommersielt gunstige å utvikle kan de i stor grad finansieres utenom NTP.

Et miljøvennlig og konkurransekraftig grenseoverskridende jernbanesystem vil utvilsomt være et svært viktig felles bidrag for å redusere klimautslippene i henhold til Paris avtalen og nasjonale mål om reduksjon av klimagassene. For å oppnå disse målene må det til en betydelig reduksjon av flyreiser (og bilreiser) mellom de nordiske storbyer.

Vi mener det at norske myndigheter bør ta initiativ til en svensk-norsk mulighetsstudie i korridoren Oslo – Gøteborg, på samme måte som man har igangsatt en mulighetsstudie for Oslo -Stockholm.

Vi mener det er naturlig at fremtidige jernbaneløsninger fra Oslo til henholdsvis Stockholm og Gøteborg sees i sammenheng. Ved å legge til rette for en felles trase mellom Follotunellen og Indre Østfold så vil man både oppnå en betydelig synergi på jordvernensiden og på kostnadssiden.

IØR ønsker å bidra til at det etableres gode og miljøvennlige jernbaneløsninger til våre naboland.

Person- og godstrafikk på Østfoldbanens Østre linje, Rakkestad - Sarpsborg

Jernbanedirektoratet har uttalt at de planla å gjennomføre en utredning om nødvendige tiltak og markedspotensialet for gods- og persontrafikk på Østfoldbanens Østre linje i 2020.

Kunnskapsgrunnlaget vil inngå i arbeidet med mer koordinert lokalt og regionalt samarbeid for å vurdere alle sidene av det å få person- og godstransport på Østfoldbanens Østre linje, og i arbeidet med mer effektiv og miljø- og klimavennlig transport generelt på vei og bane.

Vi ber om at arbeidet med å belyse muligheter og utfordringer knyttet til økt person- og godstrafikk på Østre linje gjennomføres i første 6 års periode av planen slik at dette ligger som et grunnlag til neste rullering av NTP. Vi vil bidra konstruktivt til dette arbeidet.

By- og tettstedssatsning

Vi mener at planen i for liten grad setter fokus på grønn mobilitet utenfor byområdene. Her savner vi f.eks. konkrete virkemidler som kan tilrettelegge for økt bruk av sykkel og gange, også på steder man ikke har byvekstavtaler. Flere el-sykler betyr at sykkel blir et viktig alternativ på lengre strekninger enn før. Satsing på mobilitetstiltak som bidrar til utslippskutt; kollektivtrafikk, sykkel og gange, vil ha stor effekt på nasjonale klimamål.