

Gode intensjoner, men etterslepet fortsetter

Vi vil innledningsvis rose regjeringen for at de i sitt NTP-forslag har lagt inn flere samferdselsprosjekter i Østfold som er viktige både nasjonalt og for vårt fylke. Spesielt utbygging av dobbeltspor fra Råde til Seut vil være viktig for å forbedre jernbanetilbudet i Østfold og har allerede blitt positivt mottatt. Vi blir imidlertid bekymret for både tidshorisont og manglende økonomisk satsing innen flere viktige områder.

Vedlikehold av fylkesveiene

Selv om det er foreslått ekstra vedlikeholdsmidler i NTP, vil ikke det langt fra være tilstrekkelig for å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Østfold. Som et resultat av dette vil vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Østfold være større ved utgangen av NTP-perioden.

Regjeringen ønsker å forbedre tilstanden på veinettet, blant annet ved å utbedre bruer og tunneler. Her bør tilstand på fylkeskommunale konstruksjoner bli vurdert på lik linje som de statlige. Over 40 % av alle bruene i Østfold er mer enn 50 år gamle og har en kortere brukstid enn bruer av nyere dato. Mange bruer er flaskehalser og sårbare elementer i vårt transportnett. Østfold fylkeskommune etterlyser også en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveier og fylkesveier, som Stortinget ba regjeringen lage i samarbeid med fylkeskommunene som del av Nasjonal transportplan.

Savner knutepunktutvikling i Intercity-planlegging

At det er satt av 23 milliarder til dobbeltspor fra Haug i Råde til Seut i Fredrikstad er bra, men dobbeltsporet bør føres helt inn til bykjernen for å støtte opp under knutepunks- og byutvikling. Dersom dobbeltsporutbyggingen stopper ved Seut, uten innføring til ny sentrumsnær stasjon, vil Fredrikstad miste muligheten for å kunne realisere helhetlige og bærekraftige mobilitetsløsninger.

RV19 i Moss (fra E6 til ferjekai)

Riksvei 19 gjennom Moss påfører byen betydelige trafikk- og miljøbelastninger, med luftforurensing og store utslipp. Trafikkutfordringene har i flere år vært en stor belastning for befolkningen, og er en barriere for god framkommelighet og byutvikling.

Riksvei 19 gjennom Moss er ikke bare en lokal transportåre, men dekker også transportstrømmer fra Vestfold, Telemark, Agder og Sør-Vestlandet som skal videre ut i Europa og tilbake. I tillegg dekker den også trafikkstrømmer nordover i Norge for å unngå strekningen gjennom Oslo sentrum.

Riksvei 19 gjennom Moss bør tas inn som prioritert prosjekt i NTP 2025-2036. Her har mye vært utredet og man bør i fellesskap finne en praktisk løsning på både finansiering og et omforent alternativ for utbedring/ny rv. 19.

Prosjektet ny avgrening Østre linje på Ski stasjon

Det er viktig for Østfold fylkeskommune at dette prosjektet, som er en del av effektpakke «E15 Flere tog i Oslo-navet», sikres finansiering slik at prosjektet kan ferdigstilles tidsnok for at reisende med Østre linje fortsatt skal kunne benytte Follobanen, etter en forventet tilbudsøkning mellom Oslo og Moss. Det er også et ønske fra Østfoldsamfunnet at det åpnes opp for rutegående persontransport på togstrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg, og vi ber om at mulige driftskonsepter vurderes og prioriteres som en del av denne Nasjonale transportplanen.

Gods på tog

Målsettingen om å få mer gods over på bane, spesielt på strekningen Oslo - Gøteborg, har ikke blitt prioritert høyt nok i NTP. Strekningen har nasjonal og internasjonal interesse og er en viktig sak for næringslivet i Østfold og resten av landet. En gradvis utbygging både på norsk og svensk side, kan bidra til mer bærekraftig transport av varer og gods mellom Norge og Europa. En mulighetsstudie for strekningen Oslo – Gøteborg utarbeidet av Jernbanedirektoratet og Trafikverket høsten 2023, har vist at et godskonsept med investeringer på mellom 1,5 til 2,6 milliarder på norsk side, og mellom 0,6 til 1,1 milliarder på svensk side, vil gi positiv samfunnsøkonomisk nytte. Østfold fylkeskommune vil oppfordre til at et slikt konsept realiseres, slik at jernbanens konkurransefortrinn styrkes på strekningen. Østfold fylkeskommune ber om at dialogen med Trafikverket intensiveres slik at dette konseptet kan realiseres innenfor denne Nasjonale transportplanen.

Utbygging av E18-strekningen fra Retvet til Vinterbro og Ny Glommakryssing av RV 22 ved Fetsund

Disse prosjektene er viktige for å forbedre veitilgangen og trafikksikkerheten i regionen. Å sikre at begge disse tiltakene prioriteres i første seksårsperiode og får tilstrekkelig finansiering, vil være viktig for fremdriften og for at man skal få full nytte av tidligere investering i tilknytning til disse veiene.

For strekningen E18 fra Retvet til Vinterbro gjenstår kun denne strekningen for å ha en motorveg med god standard fra riksgrensen og helt frem til Oslo. Det er svært viktig for Østfold og vår regionutvikling og arealutvikling å få på plass denne siste manglende delstrekningen. Strekningen ligger også i et område med forventet svært sterk befolkningsvekst i kommunene.

Ekstra regiontog fra Oslo til Fredrikstad i rushtiden er positivt

For å bedre kollektivtilbudet og tilgjengeligheten i Østfold, er det viktig å øke antall togavganger, spesielt i rushtiden. Dette gjelder både på Østre og Vestre linje.

Nytt løp i Oslofjord-tunnelen (E134), byggetrinn 2

En forsterket Oslofjordforbindelse vil være viktig for å styrke robustheten og redusere reisetid over Oslofjorden både for persontrafikk og godstransporten. Et nytt løp vil også bidra til å styrke trafikksikkerheten på strekningen. Det er positivt at dette arbeidet allerede er i gang. Det må påpekes at tiltaket vil få enda bedre effekt dersom det følges opp med videre arbeider for kobling til E18 i Lier

Mål om økt sykkelandel

Det arbeides i Østfold med å øke sykkelandelen, spesielt i byene. I den forbindelse kan det nevnes behov for videre utbygging av sykkelinfrastruktur langs/på tvers av de store riksvegene/europavegene. Prioriterte midler til dette savnes.

Byområdene skal nå nullvekstmålet

Det arbeides med bypakke Nedre Glomma. I den forbindelse ble det forutsatt at man skulle ha felles planlegging av jernbanen og vegen over Sarpefossen. Det ble lagt til grunn at kostnader til nødvendige grunnforsterkende tiltak ble fordelt mellom det statlige jernbaneprosjektet og fylkesvegprosjektet. Arbeid med reguleringsplanen for vegprosjektet har avdekket svært krevende grunnforhold og det viser seg at nødvendige tiltak vil bidra til å stabilisere dagens jernbane samt høyne samfunnsmessige sikkerhetsnivået generelt for beboere og for industrien i området rundt Borregård og fossen. Med manglende gjennomføring av ny jernbane over Sarpefossen blir alt av grunnforsterkende tiltak nå belastet trafikantene, da brua blir finansiert ved bompenger. Det stilles spørsmålsteget ved om det er riktig at trafikantene blir belastet med kostnader av en slik størrelse og av en samfunnsmessig art. Det etterspørres statlige tilskudd til bidrag som vil dekke opp jernbanens andel av nødvendige tiltak.

Oppsummert budskap fra Østfold:

Det ligger mange gode prosjekter inne i regjeringens forslag til NTP for perioden 2025-2036 for Østfold, men vi er bekymret for tidshorizonten til noen av disse. Det er dessuten viktig at tiltak både på vei og bane ses i sammenheng, for at samfunnsnyttene skal bli størst mulig.

Dette ønsker Østfold fylkeskommune at komiteen skal sitte igjen med etter høringen:

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet vil fortsette å øke med de foreslåtte tildelingene, og vi etterlyser særlige tiltak for erstatning av eksisterende bruer som trenger utskifting
- Dobbeltsporet jernbane bør i første omgang
- planlegges og bygges helt fra Råde til ny sentrumsnær stasjon i Fredrikstad for å sikre en god knutepunkts- og byutvikling i Fredrikstad
- Midler til planlegging og utbygging av ny Riksvei 19 fra E6 til ferjekai i Moss må prioriteres i første 6-års periode
- Godskonseptet på jernbane mellom Oslo og Gøteborg må realiseres gjennom et samarbeid mellom Norge og Sverige

For utdypende opplysninger, kontakt:

Utvalgsleder samferdsel Rune Fredriksen (Ap) - runef@ofk.no, telefon: 901 78 474.