

Til **Samferdselsdepartementet**

**Akershus fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune**

## Nasjonal transportplan 2018-2029

### Høringsuttalelse fra Spikkestadutvalget

Spikkestadutvalget er et felles samferdselspolitisk utvalg mellom kommunene Asker og Røyken. Utvalget jobber for å fremme planlegging og utvikling av gode kollektivordninger (sykkel, buss, båt og bane) og infrastrukturtiltak i korridoren til beste for innbyggere og næringsliv i regionen.

Spikkestadutvalget har i møte 19. april 2016 behandlet følgende uttalelse til NTP 2018-2029:

#### Oslofjordforbindelse

Transportetatene skriver at en har lagt til grunn og valgt statlige midler til bygging av nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen på Rv 23 i Akershus og Buskerud. Dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet og at det blir konkludert med at det skal bygges nytt tunnellop framfor bru for kryssing av Oslofjorden. Konseptvalgutredningen konkluderte med en anbefaling om å bygge bru. Høringsinstansene anbefalte i stor grad bygging av nytt tunnellop, med bakgrunn i tidspunkt for realisering. Saken ligger til avgjørelse i Samferdselsdepartementet.

**Spikkestadutvalget** ber om rask avklaring og høy prioritet for en fremtidsrettet fjordkryssning i kommende NTP.

#### E-18 Vestkorridoren

I Transportetatenes plangrunnlag er prosjekt E18 Ramstadsletta–Slependen og Slependen–Drengsrud definert i høy ramme. Prosjektet er en del av E18 Vestkorridoren i Oslo og Akershus. Utbyggingen forutsettes delvis bompengefinansiert både fra Oslopakke 3 og fra en egen bompengoordning.

**Spikkestadutvalget** ber om at Samferdselsdepartementet prioriterer og avsetter midler til E18 Ramstadsletta–Slependen og Slependen–Drengsrud i Vestkorridoren i kommende NTP-periode.

#### Rv 23 mellom Linnes og E18 i Ler

I fagetatenes plangrunnlag er prosjektet definert i høy ramme for nye prosjekt. Prosjektet omfatter bygging av firefelts vei mellom Linnes og krysset med E18 i Lier kommune i Buskerud. Prosjektet er siste parsell mellom Oslofjordforbindelsen og E18 og en forlengelse av vedtatte utbyggingen av parsell Dagslett–Linnes. Med denne siste parsellen vil Rv 23 fremstå med sammenhengende standard og forbedret trafiksikkerhet og framkommelighet. Videre vil prosjektet bidra til å skille fjerntrafikk og lokaltrafikk.

**Spikkestadutvalget** ber Samferdselsdepartementet prioritere sammenhengende utbygging av Rv23, ved at parsell Linnes - E18 Lier gjennomføres i kjølvannet av prosjekt Dagslett – Linnes (igangsettes i 2016).

## Ny Røykenvei

I Transportetatens plangrunnlag vedrørende **omklassifisering av fylkesveg til riksveg** er Ny Røykenvei (fv 167) ikke inkludert. Dagens Røykenvei er sterkt belastet med gjennomgangstrafikk i Asker sentrum. Slemmestadveien (Fv 165) er hovedfartsåre mellom Røyken/Hurum med tilkobling til E18 ved Holmen i Asker kommune. I det geografiske omlandet som benytter disse veiene daglig bor det rundt 60 000 innbyggere. Årsdøgntrafikken er nå ca 20 000 ved henholdsvis Asker sentrum og Holmen. Den høye trafikkbelastningen medfører store lokale miljøulempen i tillegg til bussforsinkelser, da kollektivfelt ikke er etablert.

**Spikkestadutvalget** mener fremtidig utvikling av veisystem og transporttilbud (bil, buss, båt, tog, sykkel) i «sørkorridoren» må vurderes helhetlig. Spikkestadutvalget ber om at utarbeidelse av en systemanalyse som omfatter Oslofjordforbindelsen, Riksvei 23, E18 Lier, Røykenveien og Slemmestadveien innlemmes i NTP 2018-2029.

## Utvikling av jernbanenettet; Spikkestadbanen som en del av Østlandstjerna

Den såkalte Østlandsstjerna dannes av Ringeriksbanene, Indre IC til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad og grenbanene Kongsbergbanen, **Spikkestadbanen**, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Lillestrøm til Dal/Eidsvoll. Banene utgjør timesregionen rundt Oslo.

I fagetatens plangrunnlag er prosjektet definert i vedlegg til NTP; **Jernbanestrategi for persontransport/ langsiktig jernbanestrategi**.

### UTVIKLINGSSTRATEGI REGIONTOG ØSTLANDET VEST

Det langsiktige målbildet for det regionale togtilbudet i vestkorridoren innebærer blant annet fire tog i timen til Hønefoss og Spikkestad. Anstrengt kapasitet mellom Asker og Drammen, dersom det kjøres godstrafikk på strekningen, og i Oslo-navet, gjør det nødvendig å prioritere mellom de ulike markedene. Med kapasitetssterk tilkobling til Asker stasjon kan Spikkestadbanen betjenes av regiontog med kortere reisetid til Oslo enn i dag.

Utviklingsstrategien definerer behov for å konkretisere strategien og «utvikle infrastrukturløsninger for en del markeder, blant annet Asker–Spikkestad».

I Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt i 2015, synliggjøres perspektiver for Osloregionen mot 2050 med et Ringby-konsept, basert på utbygging av begge sider av fjorden.

**Spikkestadutvalget** mener at Østlandsstjerna bør være strategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Fullføring av indre IC-utbyggingen og Østlandsstjerna, inkl. Ringeriksbanen, har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet.

I et langsiktig perspektiv mot 2050, bør Ringby-konseptet legges til grunn. En slik utvikling forutsetter en sterk vei- og kollektivforbindelse mellom byene på begge sider av fjorden.

## Båt; el-ferge på Oslofjorden

I fagetatenes plangrunnlag kan prosjektet defineres inn under vedlegg 1 Grunnlag for klimastrategi og kapittel 5.2 Null- og lavutslippsteknologi: sjø og bane Nødvendig handling:

- A. Dagens mål om lav- og nullutslippsferjer på det statlige vegnettet må oppnås både for statlige og fylkeskommunale ferjer. Lav- og nullutslippsløsninger må også innføres for passasjerbåter.
- B. Landstrøm og ladestrøm må bygges ut med tilstrekkelig kapasitet i havnene og på ledningsnettet til havnene.

Hurtigbåt er etablert som et populært kollektivtilbud til en liten del av Indre Oslofjord-regionen. Dagens drift av hurtigbåt som er basert på drivstoff som er fossil diesel er både forurensende og dyr i drift. Ny miljøteknologi i form av elektriske hurtigbåter er under utvikling og det kommer bedre skrog som i større grad tåler is i Oslofjorden. El ferger vil korte ned pendleravstanden, føre pendlere over fra bil til kollektivreiser, redusere belastningen på veiene, redusere utslipp av klimagasser fra transportsektoren og bidra til næringsutvikling innenfor maritim sektor.

**Spikkestadutvalget** ber om at Samferdselsdepartementet setter av midler til forsøksordninger for ny miljøvennlig ferjetrafikk i Oslofjorden.

## Sluttkommentar

**Spikkestadutvalget** vil engasjere seg i forbindelse med Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 vår/ sommer 2017.