

Vedlegg til sak nr. 33/10, styremøte 7.9.2010

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen Rapport om status for oppfølging.

Vedlegg (s. 12-40):

1. Mål og strategier i samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen
2. Statusinnspill Østfold fylkeskommune
3. Statusinnspill Halden
4. Statusinnspill Nedre Glomma
5. Statusinnspill Mossregionen
6. Statusinnspill Folloregionen
7. Statusinnspill Oslo
8. Statusinnspill Akershus fylkeskommune
9. Statusinnspill Nedre Romerike
10. Statusinnspill Øvre Romerike
11. Statusinnspill Hadeland
12. Statusinnspill Vestregionen

Innledning

Osloregionens styre fattet i møte 27. april et vedtak der man ba sekretariatet legge frem "en rapport til styrets møte 7. september med en oversikt over status for gjennomføring av Osloregionens prioriterte tiltak i ATP- strategien."

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen inneholder tre overordnede strategipunkter:

1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.

2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.

3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Disse overordnede strategipunktene er konkretisert og detaljert gjennom formuleringen av to delstrategier, én for by-/tettstedsutvikling og arealbruk, og én for utvikling av transportsystemet (jfr vedlegg 1).

By-/tettstedsutvikling

Kursendringer i by og tettstedsutvikling er langsomme prosesser, og fysiske resultater av strategiske føringer vil i liten grad kunne observeres i marken allerede i et to-årsperspektiv. Rapporteringen innen dette området er av denne grunn avgrenset til en oversikt over gjennomførte eller igangsatte prosesser innen regional og samordnet kommunal planlegging der Osloregionen ATP-strategi følges opp.

Utvikling av transportsystemet

Det er særlig i delstrategien for utvikling av transportsystemet det er formulert konkrete føringer i forhold til gjennomføring av prosjekter og tiltak. I tråd med styrets bestilling er det derfor denne delstrategien som er gitt hovedfokus i denne rapporteringen. Delstrategien består av 9 punkter, og det gis en kortfattet oppsummering av status for hvert av disse punktene.

Statusrapporten er i hovedsak sammenstilt på grunnlag av mer detaljerte notater og innspill fra hver enkelt delregion. Disse ligger som vedlegg til rapporten (vedlegg 2-12).

Regional og samordnet kommunal planlegging som følger opp ATP-strategien

Det er i perioden 2008-2010 gjennomført og startet opp en rekke prosesser innen regional og samordnet kommunal planlegging der føringer og prinsipper fra samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen har vært et viktig utgangspunkt.

Østfolds fylkesplan, vedtatt i 2009, omfatter en arealstrategi for hele fylket som bygger på prinsippene i Osloregionens felles areal- og transportstrategi. Videre utbygging skal i all hovedsak skje i byene og tettstedene langs kollektivaksene. I fylkesplanen er det gitt føringer

til kommunene om redusert arealbruk. Det er angitt en arealkvote for et 40-års-perspektiv til hver region, og kvoten må fordeles mellom kommunene i fbm rullering av kommuneplanene. Det er gjort en avgrensning av byene og tettstedene mot omlandet med en langsiktig tettstedsgrænse.

Samordning av kommuneplanprosesser i Østfold:

I forhold til oppfølging av Østfolds fylkesplan på kommuneplannivå er følgende status:

- I Mosseregionen har kommunene kommet langt i en samordnet prosess med felles planprogram vedtatt og felles samfunnsdeler til kommuneplanene under utarbeiding. Kommuneplanenes arealdeler skal også koordineres.
- I Nedre Glomma er et felles forprosjekt, «framtidsscenario for Storbyen Nedre Glomma», startet opp.
- I Indre Østfold er en prosess startet opp i forhold til utarbeiding av felles planforutsetninger og -utfordringer.
- Halden kommune har utarbeidet transport- og arealstrategi basert på de intensjoner og føringer som ligger i fylkesplanen for Østfold. Ny arealplan forventes vedtatt 1. halvår 2011.

Kommuneplan Oslo, vedtatt 2008, setter bl.a. fokus på regional integrasjon og vekstutfordringer, og Osloregionens muligheter i forhold til økonomisk utvikling i en nasjonal og internasjonal sammenheng.

- Kommuneplanen inneholder en målsetting om tilrettelegging for miljøvennlig og effektiv varetransport, og denne er blitt fulgt opp gjennom vedtak om regulering for utvikling av Sydhavna og terminalområdet på Alnabru.
- Kommuneplanens målsetting om at Osloregionen utvikles som en internasjonal ledende kunnskapsregion, er blitt fulgt opp gjennom sikring av arealer til FoU- og kunnskapsinstitusjoner sentralt i byen.

Akershus fylkesplan: Akershus fylkeskommune er i arbeid med planstrategi for fylket. Planstrategien skal avklare hvilke planer aktørene i regionen skal arbeide med for å møte de viktigste utfordringene innen prioriterte tema som bomiljø, inkludering og mangfold, klima samt kompetanse og næringsutvikling. Arbeidet gjennomføres koordinert med plansamarbeidet om areal- og transport i Oslo og Akershus (se under).

Samordning av kommuneplanprosesser i Akershus:

- Follorådet har i 2009 vedtatt felles regionale føringer for areal- og transportutviklingen i Follokommunene som innebærer at befolkningsveksten konsentreres om tettstedene i regionen. De regionale føringene legges til grunn for pågående kommuneplanrulleringer, og det legges opp til samarbeid i utarbeidelse av planbestemmelser.
- Nedre Romerike har et aktivt samarbeid mellom de planfaglig ansvarlige i kommunen, men ikke noe formalisert samarbeid på arealplansiden.
- Øvre Romerike Utvikling er inne i slutfasen av arbeidet med en ny regional samferdselsstrategi. Målsettingen er at strategien skal være regionens plattform for videre utvikling av en konkurranse- og bærekraftig samferdselsstruktur.

Plansamarbeidet Oslo og Akershus: Som et resultat av forvaltningsreformen har Miljøverndepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune igangsatt et plansamarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus. Hensikten er å få til en mer koordinert areal- og transportpolitikk i Osloregionen med utgangspunkt i mål om å utvikle en flerkjernet region og et transportsystem som på en rasjonell måte knytter regionen sammen. Det skal legges til rette bl.a. for økt bruk av kollektivtransport, reduksjon i utslipp av klimagasser og lokal forurensning, og å bevare marka, grønne lunger og verdifulle

landbruksarealer. Planstrategi og –program skal etter planen legges ut på høring høsten 2010.

Samordning av kommuneplanprosesser i Buskerud/Oppland:

- Gjennom Buskerudbysamarbeidet er det igangsatt prosess der det skal utarbeides en felles areal- og transportplan for kommunene i Buskerudbyen (Lier – Kongsberg). Buskerudbysamarbeidet bygger på at regionale vekst skal kunne skje uten at biltrafikken øker, samtidig som det ivaretas god framkommelighet samlet sett. Det legges til grunn helhetlig virkemiddelbruk (konsentrert arealbruk, satsing på kollektivtransport, bilrestriktive tiltak). Styrking av togtilbudet Lier – Kongsberg, inkludert knutepunktsoppgradering, er en viktig forutsetning i arbeidet
- Arbeidet med Regional plan for Hadeland vil starte opp i høst. Planforslag forventes ferdig og sendt på høring i jan. 2011. Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen vil bli lagt til grunn for den arealrelaterte delen av planarbeidet.

Markaloven: Stortinget vedtok i 2009 ny lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner. Loven er først og fremst en miljø- og friluftslav. Hensikten med loven er å sikre en helhetlig forvaltning av marka.

Oppfølging av delstrategi for utvikling av transportsystemet

Delstrategien består av ni punkter, og rapporteringen er forsøkt systematisert i henhold til disse:

1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.

Status:

Under dette punkt gis en oversikt over overordnet planlegging og strategiarbeid innen transport og samferdsel. Rapportering på mer konkret tiltaks/prosjektnivå finnes under etterfølgende punkter:

Nasjonal transportplan: Arbeidet med å rullere Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023) pågår. Rapport fra fase 1, transportetatens utredningsarbeid, skal overleveres i januar 2011. I arbeidet er det satt et særskilt fokus på Osloregionen bl.a. gjennom utredningsarbeidet "Langsiktige utfordringer i Osloområdet".

Utviklingsstrategier/Intercity strategi: Jernbaneverket arbeider med en utviklingsstrategi for intercityområdet med særlig fokus på Østfold og Vestfoldbanen, som ledd i arbeidet med neste NTP. Et sentralt spørsmål er om banene skal dimensjoneres for hastigheter på 200 eller 250 km/t. Det er gjennomført studier av nye traséer, og det skal gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) for disse.

Høyhastighetsutredning: Jernbaneverket har igangsatt arbeidet med en høyhastighetsutredning som del av arbeidet fram mot neste NTP. Alle hovedbaner ut fra Oslo inngår, dvs mot Stavanger, Bergen, Trondheim, Stockholm og Gøteborg.

Østlandspakka: Knyttet til rulleringen av Nasjonal Transportplan har Østlandssamarbeidet igangsatt arbeid med å revidere Østlandspakka. Sentralt i arbeidet er fortsatt fokuset på intercity-strategien. Kongsvingerbanen betraktes i denne sammenheng som del av en slik strategi.

Oslopakke : Oslopakke 3 ble vedtatt av Stortinget samtidig med NTP 2010-2019. Arbeid pågår med å konkretisere innholdet, og bakteppet er at man mangler penger i forhold til å følge opp alle de tiltak innen kollektivtilbud og infrastrukturprosjekter som opprinnelig var planlagt som del av pakken.

Utredning østre linje gjennom Østfold: Fylkeskommunen har igangsatt utredning av status og muligheter på østre linje, og kommunene i indre Østfold er trukket med i prosessen. Utredningen har vært ute på høring, og det foreligger sak til politisk behandling. Fylkesplanen for Østfold legger opp til å bygge opp under persontrafikken på østre linje, både mot Oslo og Nedre Glomma.

Jernbaneforum: Det er etablert Jernbaneforum for sentrale banestrekninger i Osloregionen; Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Fylkeskommunene er sentrale i organiseringen, og i tillegg deltar kommuner¹ og andre interessenter som NHO og LO. Hensikten med jernbaneforum er å bidra til økt trykk og tempo på jernbaneutbyggingen.

Konseptvalgutredninger: Arbeid med konseptvalgutredninger er igangsatt for transportsystemet for Nedre Glomma, for Moss og Rygge, forbedret forbindelse over Ytre Oslofjord, og for godsterminal for jernbanen i nedre Buskerud. Det er også under oppstart konseptvalgutredning for transportsystemet i "Buskerudbyen".

Stoppemønsteret på flere jernbanestrekninger er under vurdering. Dette gjelder bl.a. Kongsvinger- og Gjøvikbanen. Gjennom Buskerudbysamarbeidet vurderes også stoppmønsteret for strekningen Lier – Kongsberg.

Ruter K2010: Ruters strategiske kollektivtrafikkplan fokuserer på hvilke løsninger kollektivtrafikken kan tilby på utfordringene Oslo og Akershus står overfor. Planen har i hovedsak en strategisk horisont fram mot 2030.

2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetrafikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.

Status:

Det pågår flere prosjekter og utredningsarbeider knyttet til tilgjengelighet for stoppestedene i det regionale transportsystemet:

- Østfold: Innfartsparkering er etablert/utvidet ved en rekke stasjoner ved jernbanenettet og langs de regionale busstraseene til Oslo og flyplassene. Frekvensene på disse bussrutene har økt betydelig de siste par årene. Pågående arbeidet med konseptvalgutredning for transportsystemet for Nedre Glomma fokuserer på knutepunktsutvikling og oppgradering av sykkelnettet.
- Oslo: Oslo kommune vurderer muligheter for å legge bedre til rette for overgangsmuligheter mellom jernbanenettet og T-banenettet i Oslo ved enkelte stasjoner. Dette er imidlertid fortsatt en utfordring for Oslo som nav i transportsystemet.
- Akershus øst: Det arbeides lokalt for å få etablert store innfartsparkeringer i tilknytning til knutepunktstasjoner på Kongsvingerbanen.

¹ Jernbaneforum Sør, som dekker vestfoldbanen, har kun fylkeskommunal deltakelse.

- Vestregionen: Planarbeider pågår knyttet til utvidelse av kapasiteten på innfartsparkering til stasjoner på Drammensbanen, Østeråsbanen og Kolsåsbanen. I Buskerudbysamarbeidet arbeides det med å øke tilgjengeligheten til sentrale stasjoner, inkludert å utvide kapasiteten på innfartsparkering. Parallelt pågår kommunalt planarbeid for å bedre tilgjengelighet til stasjonsområder via sykkelveier og gangveier.

3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneløstutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbaneløst forbedres.

Status:

Under dette punkt gis status for igangsetting av tiltak og planprosesser for de ulike strekningene.

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski ligger innen i gjeldende NTP, og planprosess er igangsatt. I 2010 skal planprogram vedtas, og deretter skal alternative traseer konsekvensutredes. Planleggingen av nytt dobbeltspor Oslo-Ski vil bli samordnet med utredning av høyhastighetsbane. Sannsynlig byggestart for dobbeltsporet er satt til 2013.

Østfoldbanen: Tunnel gjennom Moss til Rygge ligger inne i første fase i gjeldende NTP. Pga økt prioritering av vedlikehold av eksisterende linjer er det imidlertid signalisert fra JBV's side at prosjektet vil måtte skyves ut i tid.

Østfold fylkeskommune v/fylkesordføreren har nedsatt et eget koordineringsutvalg med ordførerne for kommunene langs vestre linje for å sikre en koordinert planlegging av nytt dobbeltspor til Halden. Målet er ferdigstilling av strekningen innen 2022.

Kongsvingerbanen: Jernbaneløst legger opp til at Kongsvingerbanen omfattes av Jernbaneløstets høyhastighetsutredning, gjennom at Stockholmsbanen skal være en del av denne utredningen. Jernbaneløstforum Kongsvinger jobber for etablering av regiontogtilbud med timesfrekvens samt økt frekvens på lokaltog, noe som forutsetter etablering av kryssningsspor.

Hovedbanen og Gardermobanen: Pågående planarbeidene både for hovedflyplassen, Gardermoen næringspark og Samferdselsstrategien for Øvre Romerike forutsetter at det etableres en mulighet for sambruk av hovedbanen og Gardermobanen for å kunne løse pendlerutfordringene i regionen, jfr at Hovedbanen og Gardermobanen splittes ved regionsenteret på Øvre Romerike.

Gjøvikbanen: Togtilbudet fra Gjøvikbanen vil fra 2011 bli redusert med en avgang om morgenen og færre togløp gjennom Oslo til Skøyen. Reduksjonen er begrunnet i stor slitasje på tilgjengelig materiell. Trafikken på banestrekningen er lagt ut på anbud og departementet har godkjent reduksjonen. Utredningsarbeid for å vurdere samfunnsnyttene av tiltak som kan redusere kjøretiden er igangsatt i regi av Jernbaneløstforum Gjøvikbanen, og gjennomføres i nært samarbeid med Jernbaneløstet og NSB Anbud.

Ringeriksbanen: Trase gjennom Bærum og Hole kommuner er fastlagt i kommuneplanenes arealdel. Reguleringsarbeidene gjenstår. I Nasjonal Transportplan er forutsatt byggestart i siste halvdel av planperioden (2015-2019). Det er Jernbaneløstet og Samferdselsdepartementet sitt mål at KS1 og nødvendige tilleggsarbeider skal være

gjennomført slik at Ringeriksbanen kommer med i prioriteringen/vurderingen i NTP 2014 – 2023.

Drammensbanen/Oslotunnel: Nytt dobbeltspor til Asker er ferdig utbygget mellom Asker stasjon og Sandvika. Strekningen Sandvika – Lysaker skal stå ferdig i 2011. Det er imidlertid ikke satt i gang formelle planprosesser med tanke på å øke kapasiteten med nytt dobbeltspor gjennom en ny Oslotunnel. Forbindelsen mellom øst og vest gjennom Oslo vil dermed utgjøre en kapasitetsmessig flaskehals. Et vendespor er under planlegging ved Høvik stasjon for å øke kapasiteten fra Lysaker og østover.

Vestfoldbanen: Dobbeltspor er i dag utbygd fra Kobbervikdalen utenfor Drammen fram til Holm. Anleggsstart for tunnel strekningen Holm-Nykirke skjer i august 2010. Også strekningen Barkåker –Tønsberg samt Eidangerforbindelsen ligger inne i NTP 2010-2019.

Sørlandsbanen: Gjennom Buskerudbysamarbeidet arbeides med å utrede behov for kryssningsspor/dobbeltspor og utbedringer av stasjoner og knutepunkt mellom Drammen og Kongsberg.

Oppgradering/vedlikehold i Osloområdet: Det pågår omfattende arbeider med oppgradering og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, linjer og signalanlegg, inn mot og gjennom Oslo. Arbeidene skal være ferdigstilt i 2012, og skal få stor betydning for driftsikkerhet og punktlighet for togene gjennom Oslo.

Utvikling av metro/banenett:

- Bybane til Bjørvika er planlagt som del av utbyggingen i området.
- Tverrforbindelse på i Groruddalen (Økern – Furuset) vil utredes i forbindelse med Ruters arbeid med nytt strategidokument K2012.
- Fornebubanen har ikke fått avklaring hverken om valg av transportsystem eller trasé. Fylkestinget i Akershus har bestilt utredning fra Ruter for valg av framtidig løsning. Forslag skal foreligge sommer 2011. Arbeid med planprogram for banetrasé over og under bakken er under avslutning høsten 2010.
- Kolsåsbanen: Oppgraderingen til metrostandard forventes ferdigstilt til Kolsås i 2014. Trasé for Kolsåsbanens forlengelse til Rykkinn, Bærums Verk og Sandvika er fastlagt i kommuneplanens arealdel. Forlengelse av Kolsåsbanen vil være tema i forbindelse med Ruters arbeid med nytt strategidokument K2012.
- Baneløsning til Ahus: Akershus fylkeskommune har fått utført en utredning (Norconsult) av en mulig baneløsning til Ahus. Denne konkluderer med at det foreløpig ikke er tilstrekkelig passasjergrunnlag for en slik bane. Utredningen har vakt politiske reaksjoner, og saken ble utsatt da den var oppe til behandling i fylkestinget i juni. Ruter vil utrede baneløsning i forbindelse med sitt arbeid med nytt strategidokument K2012.

Annet:

NSBs ruteplan 2012 og Ruters K2010 signaliserer en vesentlig bedring av dagens situasjon når det gjelder kapasitet og frekvens for banetilbudet, men det er knyttet usikkerhet til gjennomføringen av flere av de tiltak og planer som ligger i disse dokumentene. Det er også mye uavklart i forhold til stasjons-/stoppestedmønster mv.

4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen

Status:

Etter bestilling fra Stortinget har jernbaneverket igangsatt en utredning av høyhastighetsbaner som del av arbeidet fram mot neste NTP. Fase en, en oppsummering av alle relevante utredningsarbeider gjort i senere tid, er ferdigstilt. Alle hovedbaner ut fra Oslo inngår, dvs mot Stavanger, Bergen, Trondheim, Stockholm og Gøteborg. Planleggingen av nytt dobbeltspor Oslo-Ski samordnes med utredning av høyhastighetsbaner.

5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstreknings på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.

Status:

E 18, Østfold: I handlingsprogrammet til NTP 2010-2019 er det lagt inn midler til videre utbygging av E18 gjennom Østfold. I Statens vegvesens forslag til riksvegbudsjett for 2011 er det skapt usikkerhet om strekningen E 18 Melleby – Momarken vil bli fulgt opp, som forutsatt. Kommunene lang E18 og Østfold fylkeskommune er blitt enige om et omforent finansieringsopplegg som sikrer videre utbygging av E18. Samferdselsdepartementet vil legge fram en ny stortingsproposisjon om finansiering av de gjenstående strekninger av E18 gjennom Østfold.

Moss – Hortenforbindelsen: Rv 19 fra E6 til Moss havn er gitt status som stamveg. Det er tatt initiativ lokalt og regionalt til en forsert utbygging av havneveiene i Moss og Fredrikstad knyttet til Østfoldpakka fase 1. Utbygging av Rv 19 (og fv 120 videre til E18) vurderes også i KVU for Moss/Rygge. Riksvei 310 fra Horten til E-18 er ferdigstilt. Finansiert med bompenger.

Rv 22 er fremdeles en uavklart utfordring. Strekningen Fetsund – Lillestrøm ligger inne i Oslopakke 3, men i den delen av pakka som er mest usikker i forhold til finansiering. For kryssingen av Glomma er det liten framdrift i planleggingen.

Rv4: Gjennom Gran kommune foreligger planavklaringer. Gran nord – Lygna vil i følge NTP 2010 – 2019 bli påbegynt i 2013 og ferdigstilt i siste 4-års periode. Det er ikke avsatt midler til strekningen Gran nord – Lunner grense. Gjennom Lunner er ny planprosess igangsatt, og planavklaring ventes slik at prosjektet vil kunne innarbeides i NTP 2014-2023. Fossumdiagonalen i Oslo og utbygging av Rv4 gjennom Nittedal ligger inne i Oslopakke 3, men gjennomføringstidspunkt er svært usikkert.

Rv35: Trasevalg Jevnaker – Olimb forventes avklart i løpet av året, og endelig planavklaring i 2011. Prosjektet ligger inne i gjeldende NTP med planlagt gjennomføring i 2013-14. Det foreligger ikke godkjente planer for Rv35 gjennom Ringerike.

Bjørvikatunnelen er tatt i bruk, men koblingen mot E-18 øst er ikke ferdigstilt.

E18, Asker/Bærum: Planarbeidet har hatt forsinkelser i forhold til manglende avklaring hos Vegdirektoratet på omfang av tunnel-løsninger. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Lysaker – Asker grense pågår. En byggestart på delstrekning, evt. en tverrforbindelse er mulig i første del av handlingsplanen for NTP 2010 – 2019.

E16: Planarbeidet og etablering fra Sandvika til Skaret i Hole kommune har god fremdrift, anleggstart forventes i andre halvdel av NTP 2010-2019. Alle strekninger i Bærum har godkjent kommunedelplan. Arbeid med reguleringsplan for strekning Sandvika-Vøyenenga pågår. Anleggsstart forventes her i andre del av NTP 2010-2019. Planarbeid for videreføring av E16 fra Skaret i Hole til Hønefoss startet opp i februar 2010 med utarbeidet planprogram for hele strekningen.

Rv 23: Det er gjort prinsippvedtak i Buskerud fylkeskommune og Røyken og Lier kommuner om brukerfinansiering av parsellen Dagslett – Linnes. Reguleringsplan er under arbeid, og det antas en mulig ferdigstilling av prosjektet ca 2018. Videreføringen av RV23 til E18 og Drammen er ikke finansiert i denne omgang.

6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.

Status:

Fylkestinget i Østfold har vedtatt at 50 % av investeringsmidlene til de nye fylkesveiene skal gå til framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk.

Det pågående arbeidet med konseptvalgutredning for transportsystemet for Nedre Glomma har framkommelighet for buss som et særlig innsatsområde. (Mer her fra andre prosesser/prosjekter – sjekk med Ruter)

7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.

Status:

Nytt takst og sonesystem i Oslo og Akershus. Ruter arbeider for å få på plass et nytt og enklere takst og sonesystem innen Oslo og Akershus. Det foreligger et forslag til politisk avklaring. Det er i mindre grad jobbet med å utvikle samarbeid mellom Ruter og kollektivtrafikksselskaper i fylkene som omkranser Oslo/Akershus, og det er dermed fremdeles langt fram i forhold til målsettingen om et felles informasjons-, takst- og billettsystem i hele Osloregionen.

Komité for kollektivtrafikk og samferdsel øst for Glomma er etablert med representanter fra kommunene Fet, Aurskog-Høland, Eidskog og Rømskog. I tillegg har berørte fylkeskommuner deltatt. Komitéen arbeider med å finne løsninger på busstilbudet på tvers av fylkesgrenser fra Eidskog/Rømskog gjennom Akershus til Oslo.

8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.

Status:

Nasjonal Transportplan 2014-2023: Gods og logistikk er så langt satt på dagsorden i forbindelse med NTP-prosessen gjennom en tverrsektoriell utredning av "effektive godsknutepunkt".

"*Gods- og logistikk i Osloregionen*" er samarbeidsalliansens eget prosjekt som skal fylle ut ATP-strategien. Prosjektet fokuserer helhetlig på utvikling av infrastruktur, lokalisering av terminaler og arealutvikling knyttet til logistikkvirksomhet. Tilrettelegging for mer gods på sjø og bane er viktige mål. Prosjektet gjennomføres samordnet med plansamarbeid om areal og transport i Oslo og Akershus.

COINCO: Formålet med Interregprosjektet COINCO North er å fremme utvikling gjennom å redusere transaksjonskostnader knyttet til gods og persontransport på bane. Et av fokusområdene er "grønn godstransport", og i forbindelse med prosjektet er det beregnet et potensial for en betydelig økning av godstransport på Østfoldbanen, dersom kapasiteten på banen bygges ut.

Halden havn er planlagt flyttet ut fra indre bykjerne, og vil få oppgradert tilknytning til det offentlige jernbanenettet. Nødvendige reguleringsplaner er vedtatt og selve investeringsbeslutningen vil etter planen fattes i løpet av 2010. I så fall vil den nye havnen være ferdig medio 2012.

Borg Havn er av de sentrale havnemyndigheter foreslått oppgradert til stamnetthavn. Det foregår for tiden arbeider med utbedring av farleden til Borg Havn Øra. I vegutredningen for Nedre Glomma er vegforbindelse mellom havna og bil/baneterminal ved Valle prioritert.

Moss havn har fått status som stamnetthavn og har i vedtatt strategiplan i 2010 lagt strategier for å utvikle havna som intermodal knutepunkt med direkte jernbanetilknytning.

Oslo havn: Det er utarbeidet reguleringsplan for vekst på Sydhavna og for adkomst.

Alnabru: Jernbaneverket har igangsatt en utredningsprosess med sikte på å etablere tilstrekkelig kapasitet på Alnabru for håndtering av containere på jernbane. Oslo kommune har utarbeidet reguleringsplan for vekst på deler av terminalområdet.

Framføringskapasitet:

- Status er at begrenset banekapasitet gjør at det ligger en potensiell konflikt mellom framføring av gods og persontransport på jernbane mot Oslo. Blant annet er dette en utfordring for strekningene mot Sverige, dvs. Østfold- og Kongsvingerbanen. Økt import av gods på bane vil forutsette tiltak som kan øke framføringskapasiteten.
- Østfoldbanen: I forhold til framføringskapasitet for gods er det bygget et nytt krysningsspor ved Berg stasjon i 2009.
- Gjøvikbanen: Nytt kryssingsspor bygges ved Jensrud i Nittedal. Vil være ferdig i 2011. Kryssingssporet vil ikke føre til redusert reisetid på Gjøvikbanen men øke kapasiteten for framføring av gods Oslo - Bergen. I Jernbaneverkets handlingsprogram er i tillegg forlengelse av kryssingsspor på Harestua planlagt gjennomført i 2012 og 2013.
- Lillestrøm stasjon: JBV er i ferd med å etablere et "spor 13" på Lillestrøm stasjon for å bedre kapasiteten for godsframføring på baner som passerer stasjonen.

Godsterminal Drammensregionen: Jernbaneverket gjennomfører i 2010-11 en konseptvalgutredning for godsterminal m.m. i Drammensregionen. Konseptvalgutredningen vil danne grunnlaget for å avgjøre om og eventuelt hvor det kan utvikles en godsterminal i Drammensregionen, og samspillet med godsterminalen på Alnabru.

9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

Status:

I og med åpningen av Rygge lufthavn i 2008, har Osloregionen nå en struktur der et triangel av lufthavner, bestående av Gardermoen, Torp og Rygge, dekker regionens etterspørsel etter flytransport. De to sistnevnte er imidlertid meget små i forhold til Gardermoen (i størrelsesorden 10%), og har ikke samme bredde i tilbudet. Gardermoen ivaretar funksjonen som nasjonalt nav, mens Torp og Rygge primært er et tilbud om billige utenlandsflygninger for regionens befolkning. Strukturen med tre lufthavner bidrar til at alle deler av regionen nå har god nærhet til transporttilbudet. Samtidig innebærer strukturen, i kombinasjon med konkurransesituasjonen mellom lufthavnene, utfordringer i forhold til å ivareta en bærekraftig utvikling, bl.a. i forhold til tilbringersystem. Det er så langt i liten grad utviklet samarbeid om kollektive transporttilbud mellom lufthavnene.

Gardermoen: Flyplassens kapasitet skal utvides, og arbeid med områdeplan pågår. Trinn 1 i utvidelsen vil øke kapasiteten til 28 mill personer pr år (antall reisende i 2008 var drøft 19 mill). Et eventuell trinn 2 vil øke kapasiteten ytterligere, til 35 mill. personer, og det er søkt om konsesjon i forhold til dette. Til grunn ligger prognoser om betydelig økning i trafikkgrunnlaget.

Flytoget, som har hovedæren for at Gardermoen i verdensmålestokk er en av lufthavnene med flest trafikkante som benytter kollektivtransport til og fra (ca 60 %), har utvidet reisestrekningen for gjennomgående tog til Drammen. Det vurderes å utvide vognkapasiteten innenfor dagens rutestruktur.

Moss Lufthavn Rygge: Har hatt god utvikling og vurderer/planlegger tiltak for videre vekst i flytrafikken. Parkeringskapasitet er en utfordring. Gratis pendelbuss mellom Moss Lufthavn Rygge og Ryggejernbanestasjon er etablert, og flybuss mellom byene Oslo, Sarpsborg, og Fredrikstad og Moss Lufthavn Rygge er i drift. Likevel er transporten til lufthavnen i stor grad bilbasert.

Vedlegg 1

Styret i Osloregionens behandlet forslag til "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" i møte 18.01.08. Det ble vedtatt at følgende mål og strategier skal ligge til grunn for areal og transportutviklingen i Osloregionen:

Overordnede mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.*
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.*
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.*

Overordnet strategi for areal- og transportutviklingen

- 1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.*
- 2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samsillet med landdistriktene skal ivaretas.*
- 3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.*

Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk

- 1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurranseevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.*
- 2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.*
- 3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.*

4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.

5) Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.

6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

Delstrategi for utvikling av transportsystemet

1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften, dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.

2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.

3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.

4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrækningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen

5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstrækninger på begge sider av Moss- Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.

6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.

7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettssystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.

8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.

9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

Oppfølging av Osloregionens samordnede areal- og transportstrategi – Østfold. Status, juni 2010

Oppfølging av delstrategi for by- og tettstedsutvikling og arealbruk

1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurransevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.

Status:

- Østfolds fylkesplan, vedtatt 26.02.09, har en arealstrategi for hele fylket som bygger på disse prinsippene, dvs. at videre utbygging i all hovedsak skal skje i byene og tettstedene langs kollektivaksene.

- Avgrensning av byene og tettstedene er vist i fylkesplanen med en langsiktig tettstedsgrense. Det stilles krav til kommunene om å detaljere tettstedsgrensen gjennom rullinger av kommuneplanene, og det anbefales at kommunene gjør dette i samordnede prosesser i regionene.

- I Mosseregionen har kommunene kommet langt i en slik samordnet prosess med felles planprogram vedtatt og felles samfunnsdeler til kommuneplanene under utarbeiding. Kommuneplanenes arealdeler skal også koordineres.

- I Nedre Glomma er et felles forprosjekt startet opp - framtidsscenario for Storbyen Nedre Glomma).

- I Indre Østfold startes det nå opp en prosess med utarbeiding av felles planforutsetninger/ felles planutfordringer.

2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.

Status:

- I fylkesplanen er det stilt krav om kollektivdekning og frekvens mellom bysentra og lokalsentre, hvor det er tillatt en begrenset vedlikeholdsutbygging (utbygging for å opprettholde servicetilbudene, for eksempel barneskole).

- Det tillates at en liten prosentandel av boligbyggingen kan skje som spredt utbygging – størst er prosentandelen i små fraflyttingstruede kommuner i Indre Østfold.

3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.

Status:

- I fylkesplanen er det gitt føringer til kommunene om redusert arealbruk. Det er angitt en arealkvote for et 40-års-perspektiv til hver region, og kvoten må fordeles mellom kommunene i fbm rulling av kommuneplanene, samt at det skal angis rekkefølgebestemmelser om hvordan arealkvoten skal fordeles over tre kommuneplanperioder i 40-årsperioden.

Arealkvoten innebærer en fortetting og redusert arealbruk på 2,5 kvm pr. innbygger pr. år.

- I tillegg er det gitt retningslinjer om fortetting og transformasjon – eksempelvis at fortetting og transformasjon skal foretas før dyrka mark tas i bruk og framfor annen utbygging.

- I fylkesplanen er det også tatt inn kjøpesentersbestemmelse – nye kjøpesentre/utvidelse av eksisterende er kun tillatt i de seks byene – innenfor disse byenes sentrumsgrenser. I tillegg

er det avgrenset områder for plasskrevende varegrupper – ett område i hver av de fire delregionene, i tilknytning til områder hvor det allerede er etablert kjøpesentra.
- Det er gitt innsigelser til kommuneplaner og kommunedelplaner som ikke følger disse føringene.

4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.

Status:

I fylkesplanens arealstrategi er det gjort en avgrensning av byene og tettstedene mot omlandet med en langsiktig tettstedsgrænse (40-års-perspektiv), for å styrke og sikre sammenhengende grønnstruktur og for å sikre effektiv arealutnyttelse i byene og tettstedene.

5) Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.

Status:

I fylkesplanen er det gitt føringer for kystsonen og vassdragsnære områder med krav om at ny fritidsbebyggelse bare kan skje gjennom regulering, at det ikke kan oppføres ny fritidsbebyggelse i strandsonen (RPR-O) og at vassdragsnære områder nærmere vann og vassdrag enn 100 m, skal skjermes for alle typer utbygging.

I tillegg har Østfold en regional kystsoneplan og en regional plan for vannforvaltning, som gir føringer for forvaltning i kystsone og langs vassdragene.

6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

Status:

Se kommentar til pkt. 4.

I tillegg legges det i juni fram for fylkettinget til vedtaksbehandling en regional plan for fysisk aktivitet, som også omfatter friluftsliv med vilt- og fiskeforvaltning. Som en del av handlingsprogrammet til planen er det foreslått å utarbeide forvaltningsplaner for de store sammenhengende utmarksområdene.

Oppfølging av delstrategi for utvikling av transportsystemet

1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.

Status:

- I Østfold er det enighet om å gå sammen om en forsert utbygging av nytt dobbeltspor gjennom byene på Østfoldbanens vestre linje – Dobbeltspor til Halden 2022. Jernbaneverket har igangsatt et arbeid med revisjon av IC-strategien som ledd i arbeidet med neste NTP. Det er gjennomført studier av nye traséer, og det skal gjennomføres en KVVU for disse.

- Østfold fylkeskommune v/fylkesordføreren har nedsatt et eget koordineringsutvalg med ordførerne for kommunene langs vestre linje for å sikre en koordinert planlegging av nytt dobbeltspor gjennom kommunene. Østfolds samstemte mål er nytt dobbeltspor til Halden innen 2022, med stasjoner i alle byene for å sikre framtidig byutvikling.
- En KVVU for transportsystemet for Nedre Glomma har vært ute på høring, og det er nylig igangsatt arbeidet med en KVVU for Moss og Rygge. Fylkestinget har vedtatt at 50 % av investeringsmidlene til de nye fylkesveiene skal gå til framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk.

2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.

Status:

- NSB og Jernbaneverket har varslet mulig nedleggelse av 4 holdeplasser på østre linje mellom Ski og Mysen. Dette gjelder Drømtorp, Langli, Langnes og Slitu.
- Fylkesplanen vurderer å bygge opp under persontrafikken på østre linje, både mot Oslo og Nedre Glomma. Østfold fylkeskommune har fått Railconsult til å utrede status og muligheter på østre linje. Utredningen har vært på høring i kommunene i Indre Østfold.
- Østfold står sammen om at også framtidens dobbeltsporet intercitytog må ha stasjoner i alle byene og at disse blir forstrekede knutepunkter mellom buss og bane.
- KVVU Nedre Glomma er nå på høring. Denne fokuserer på slik knutepunktsutvikling, prioritering av framkommelighet for buss, og oppgradering av sykkelnettet. Det legges opp til brukerfinansiert utvikling av dette transportnettet.
- I Nedre Glomma foreligger planer for utvikling av et sykkelveinettet som også "mater" knutepunkter i kollektivnettet.
- I planprogrammet for regional plan for kollektivtrafikk prioriteres en styrking av tilbudet der det mulig å etablere et tilstrekkelig publikumsgrunnlag (se også fylkesplanens arealstrategi).
- Park'n ride er etablert/utvidet ved en rekke stasjoner ved jernbanenettet og langs de regionale busstraseene til Oslo og flyplassene. Frekvensene på disse bussrutene har økt betydelig de siste par årene.

3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.

Status:

- Dobbeltspor Oslo-Ski ligger innen i gjeldende NTP.
- Planleggingen av Oslo-Ski pågår, med forslag om statlig regulering. I 2010 skal planprogram vedtas og alternative traseer konsekvensutredes.

4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen

Status:

Jernbaneverket har igangsatt arbeidet med en høyhastighetsutredning til neste NTP, hvor bl.a. strekningen Oslo – København inngår.

5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For

Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstreknings på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.

Status:

- I handlingsprogrammet til NTP 2010-2019 er det lagt inn midler til videre utbygging av E18 gjennom Østfold.
- I Statens vegvesens forslag til riksvegbudsjett for 2011 er det skapt usikkerhet om strekningen E 18 Melleby – Momarken vil bli fulgt opp, som forutsatt. Kommunene lang E18 og Østfold fylkeskommune er blitt enige om et omforent finansieringsopplegg som sikrer videre utbygging av E18.
- Samferdselsdepartementet vil legge fram en ny stortingsproposisjon om finansiering av de gjenstående strekninger av E18 gjennom Østfold.

6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.

Status:

Ingen særskilte kommentarer.

7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.

Status:

Ingen særskilte kommentarer.

8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.

Status:

- Viser til prosjektet "Gods- og logistikk i Osloregionen" der gods på sjø og bane vil være helt sentrale temaer.
- I forbindelse med COINCO-prosjektet er det beregnet et potensial for en 5-dobling av godstransport på Østfoldbanen, dersom kapasiteten på banen bygges ut.

9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

Status:

- Gratis pendelbuss mellom Moss Lufthavn Rygge og Ryggejernbanestasjon er etablert.
- Flybuss mellom byene Sarpsborg/Fredrikstad og MLR er i drift

Vedlegg 3 – innspillsnotat fra Halden

NOTAT

Dato: 02.06.2010

Oppfølging av delstrategiene for SATPO – Halden regionen

Generelt om delstrategiene:

Halden kommune baserer sin transport- og arealstrategi på de intensjoner og føringer som ligger i fylkesplanen for Østfold som i hovedsak støtter opp under samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.

Arealøkonomisering inngår som et viktig element i det regulerings- og utbyggingsarbeid som nå er iverksatt for de sentrale byområdene i Halden med havn og bane knyttet direkte til sentrale områder i Halden og kommunens næringsarealer.

Halden satser på utbygging av sentrale byområder med betydelige investeringer i ny infrastruktur knyttet til jernbane, vei og havn. Halden havn er tilknyttet til både vei og bane med stor kapasitet som sikrer mulighet for effektiv og rask godsbehandling/konteinerhåndtering.

Halden tilrettelegger nå sin infrastruktur slik at tungtrafikk i minst mulig grad berører sentrale områder i tettbebygde områder samtidig som det etableres lett og avstandsmessig kort tilgang til havne- og jernbanområdet.

Halden mener det er viktig at Osloregionens ATP vektlegger de områder som allerede er tilrettelagt fremfor å satse på utbygging av nye områder.

Status planarbeid:

Klimaplanen er sendt ut på høring

Kommuneplanens samfunnsdel sendes ut på høring juni 2010

Arbeidet med kommuneplanens arealdel restarteres (var igangsatt i 2008, men pga av andre prioriteringer ble planlagt framdrift forlatt) igjen juni 2010 og ventes slutført våren 2011.

Gjennom dette følges de øvrige delstrategiene opp.

Nærmere om oppfølging av delstrategi for utvikling av transportsystemet

1. Utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.

Status: Haldenregionen ser opprustingen av eksisterende banenett med utbygging til dobbeltspor gjennom Akershus og Østfold fra Oslo til riksgrensen som det viktigste i de nærmeste årene.

Det er nødvendig og utrede alternative banetraser i visse områder som f.eks. direkteforbindelse fra Råde til Sarpsborg for å redusere transporttiden. Arbeidet med utbyggingen av jernbanen må skje i tett samarbeid med det svenske jernbaneløp og svenske samferdselsmyndigheter.

2. Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder kan nås med sykkel/gange i tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetrafikk til knutepunkter. Jernbanene skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.

Status: Hovedveiforbindelsen (E6) gjennom Østfold fra Oslo-området til kontinentet er nå ferdig og har gitt en betydelig forbedring av sikkerhet og tidsavkorting. Det må forutsettes at veimyndighetene kontinuerlig følger om den veistandard og kvalitet som nå er lagt gjennom effektivt vedlikehold og forbedringer der dette er nødvendig.

3. Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneløpets stamnettutredning.... nytt dobbeltspor Oslo – Ski er viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.

Status: Krav om høyhastighetsbane bør vike for dobbeltspor for å sikre hyppighet og regularitet.

4. Høyhastighetsbaner. må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen.

Status: Enig

5. "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først"

Status: Se punkt 2 ovenfor

6. Oslo representerer "navet" i transportsystemet..... Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.

Status: Enig

7. ---- felles informasjons-, takst- og billettssystem.

Status: Enig

8. --- mest mulig gods skal gå på sjø og bane

Status: Haldenregionen mener forbindelsen /aksen Oslo – Göteborg – København med fegefornbindelse til Fredriksavn bør prioriteres i målsettingen om styrking av trekanten Oslo – Stockholm – Göteborg ned til København. Øresundregionen vil få en betydelig vekst og åpne

en rekke muligheter for området Øresund – Göteborg – Århus – Oslo. Vekstpotensialet her for Osloregionen ser Halden regionen som betydelig større enn tilvekstkorridoren Oslo – Stockholm.

Osloregionen må være en sentral samarbeidspartner for staten de staten er aktør i transport- og arealplanlegging og tilrettelegging. God og effektiv infrastruktur i Østfold sammen med Akershus er avgjørende for optimal transportøkonomi for hele landet.

Grensekommunene til Østfold og deres samarbeidskommuner bør inngå i vurderingen med hensyn til etablering av transportterminaler og effektive kryssveiforbindelser til og mellom E6 og E18.

Videre bør disse kommunene også tas med i arbeidet med jernbaneutbygging og standardheving først og fremst med tanke på frekvens og arbeidspendling. InterCity-forbindelse mellom byer i Østfold og Trollhättan bør tilrettelegges.

Fra Haldenregionens ståsted blir samarbeidet med Västre Götalandsregionene og Värmland også i transport og arealsammenheng stadig viktigere og vil ha stor betydning for utviklingen på begge sider av riksgrensen. Grenseområdene bør vurderes som en egen region.

Ulike typer transportterminaler bør knyttes banenettet nær Oslo (Vestby) og riksgrensen.

9. Gardermoen --- Flyplasser

Status: Moss lufthavn Rygge er et faktum og må ses på som en styrking av Osloregionen og bygger også opp om en flerkjernet utvikling

10. Halden havn

Denne havnen vil i nær framtid flyttes fra indre bykjerne, få oppgradert tilknytning til det offentlige jernbanenettet. Nødvendige reguleringsplaner er vedtatt og selve investeringsbeslutningen vil fattes i løpet av 2010 og i så fall vil den nye havnen være ferdig medio 2012.

Halden havn vil dermed kunne være en enda viktigere brikke i det fremtidige transportsystemet.

Vedlegg 4 – innspillsnotat fra Nedre Glomma

SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR OSLOREGIONEN. STATUSNOTAT NEDRE GLOMMA.

By og tettstedsutvikling – arealbruk.

Regional strategi for Nedre Glomma (Sarpsborg, Fredrikstad, Hvaler) bygger på fylkesplan for Østfold, vedtatt 26. feb. 2009 og innebærer at den videre utbygging i regionen skal skje med hovedvekt på byene og tettsteder langs de viktige kollektivaksene.

Det gis rom for vedlikeholdende utbygging i lokalsentrene.

Hvaler kommune opplever spesielt sterk vekst og denne forutsettes i hovedsak å skje i tilknytning til de eks. sentra. Samtidig aksepteres en noe høyere andel spredt utbygging her enn i resten av regionen.

Regionens utbyggingsmønster er fortsatt preget av tidligere kommuneinndeling (10 kommuner før sammenslutning i 1992/94). Frem mot 2050 ventes en befolkningsvekst i Nedre Glomma i størrelsesorden 50000 nye innbyggere.

Det legges opp til en reduksjon i arealbehov pr. innbygger i størrelsesorden 100m² i et 40-årsperspektiv eller 2,5m² pr. person.pr.år. Dette gir regionen en samlet arealkvote på 15,6km² for samme tidsrom. En betydelig del av dette er allerede sikret i gjeldende kommuneplaner.

Transformasjon av eldre næringsområder til boligformål fører til knapphet på egnede næringsarealer. Dette er, sammen med en et styrket jordvern en utfordring ved utformingen av kommunenes arealplaner.

Sarpsborg/Fredrikstad deltar i prosjektet fremtidens byer.

Utvikling av transportsystemet.

Regionen arbeider med konseptvalgutredning for transportsystemene i regionen og hvor status pr. juli 2010 er at man nå står foran avsluttende behandling av kvalitetssikring i tidlig fase (KS1). Utredningen inneholder prioritert utbyggingsrekkefølge for en reke sentrale prosjekter.

I Fredrikstad er det gitt politisk tilslutning til bompengefinansiert vegutbygging (Fredrikstadpakken) og ny Kråkerøyforbindelse er allerede under utbygging.

Utredningen viser et klart potensiale for utvikling av kollektivtransporten, særlig i bybåndet. Kollektivandelen i regionen er lav (ca.5%) og det historiske utbyggingsmønsteret har gitt svakt grunnlag for kollektivtransporten.

Sykkel som transportmiddel for de korte reisene (inntil 5km) bedømmes også å ha et stort potensiale bl.a. ut fra de klimatiske og topografiske forhold. Fredrikstad har nylig vedtatt egen hovedplan for sykkelnett.

Utvikling av Østfoldbanen til dobbeltspor langs dagens trace gjennom hele fylket med ny stasjonslokalisering i byene. Mål om ferdigstillelse innen 2022.

Borg Havn er av de sentrale havnemyndigheter foreslått oppgradert til stamnetthavn. Det foregår for tiden arbeider med utbedring av farleden til Borg Havn Øra.

I vegutredningen for Nedre Glomma er vegforbindelse mellom havna og bil/baneterminal ved Valle prioritert.

Vedlegg 5 – innspillsnotat fra Mossregionen

Oppfølging av Osloregionens samordnede areal- og transportstrategi – Mossregionen

Status, august 2010

Felles kommuneplanrullering

Kommunene i Mossregionen (Moss, Rygge, Råde og Våler) gjennomfører i perioden 2009-2011 en felles, samordnet kommuneplanrullering (både samfunnsdel og arealdel). Kommunene skal hver for seg vedta sin egen kommuneplan, men arbeidet og prosessen gjennomføres i fellesskap.

Rulleringen av kommuneplanene for Mossregionen tar direkte utgangspunkt i den vedtatte fylkesplanen for Østfold ("Østfold mot 2050"), og legger også Osloregionens samordnede areal- og transportstrategi til grunn. Felles planstrategi og planprogram for kommuneplanrulleringen ble utarbeidet i 2009 og vedtatt av kommunestyrene/bystyret i desember 2009.

I 2010 er det utarbeidet utkast til felles mål og strategier for samfunnsdelen innenfor de fire prioriterte satsingsområdene (miljø og energi, levekår og folkehelse, verdiskaping og kompetanse og arealbruk og kommunikasjoner). Utkastet ble drøftet i felles formannskapskonferanse i mai 2010, og danner nå basis for utarbeidelse av kommuneplanenes arealdeler og evt kommunevise suppleringer av samfunnsdelen høsten 2010. Det legges opp til høring og sluttbehandling av kommuneplanene i første halvår 2011.

Gjennom rulleringen av kommuneplanene legges det et godt grunnlag for oppfølging av Osloregionens samordnede areal- og transportstrategier i Mossregionen som et felles arbeids-, bolig og servicemarked. Det legges opp til en knutepunktsbasert utvikling med fortetting rundt de viktigste kommunikasjonssystemene.

Forhold av direkte betydning for oppfølging av Osloregionens transportstrategier:

Jernbane

Utbygging av dobbeltsporet jernbane i tunnel fra Sandbukta til Klevberget i Moss ligger inne i NTP 2010-2019 med oppstart i første planperiode (2013/14) og ferdigstilling i andre planperiode (2017/18). Det foreligger godkjent hovedplan fra desember 2008. Østfold fylkeskommune og Moss kommune har forskuttert 25 mill kr til detaljprosjektering. Det er behov for å sikre nødv. statlige midler i størrelsesorden 250 kr i planfasen og ca 2,6 milliarder kr i utbyggingsfasen (samlet kostnad 2,83 milliarder kr). Samferdselsministeren har i møter med Moss kommune / Østfold fylkeskommune gitt klare forsikringer om at tunnelen skal bygges, men kan ikke garantere for fremdriften før bebudet gjennomgang av forholdet mellom drift og utbygging er gjennomført.

I NTP ligger Carlbergtunnelen i Moss / Rygge inne med planlagt oppstart i andre periode.

Fra tidligere foreligger det planer om omlegging av jernbanen i Råde i ny trasè vest for dagens samordnet med omlegging av rv 110. For tiden pågår det utbedringer av det eksist, stasjonsområdet.

Utbygging av jernbanen syd for Moss / Rygge sees i sammenheng med regionalt initiativ for forsert utbygging av Østfoldbanen med ferdigstillelse i 2022 (jfr beskrivelse fra Østfold FK),

Vei

RV 19 fra E6 til Moss havn er i NTP 2010-2019 gitt status som stamveg, og det er tatt initiativ fra lokalt og regionalt hold for en forsert utbygging av havneveiene i Moss og Fredrikstad knyttet til Østfoldpakka fase 1.

Havn

Moss havn er i NTP 2010-2019 gitt status som stamnetthavn. Moss Havn har i 2010 utarbeidet ny strategiplan for utvikling av havna som intermodalt knutepunkt med direkte jernbanetilknytning.

Lufttrafikk

Moss Lufthavn Rygge er etablert i hht gjeldende konsesjon, og har hatt en stor trafikkvekst i 2010.

KVU

Samferdselsdepartementet har bedt Staten Vegvesen iverksette KVU for transportsystemet i byområdet Moss / Rygge. Jernbanetunnelen gjennom Moss ligger som en forutsetning for dette KVU-arbeidet. Areidet gjennomføres i 2010/2011. Som viktig del av grunnlaget for KVU-arbeidet foreligger det en forstudie fra 2008 for en bompengefinansiert bypakke i Moss, igangsatt etter vedtak i Moss bystyre.

Samferdseldepartementet har også bedt Statens Vegvesen iverksette KVU for Ytre Oslofjordforbindelsen. Dette arbeidet er under oppstart etter å ha blitt overført fra Region Sør til Region Øst i 2010. Arbeidet skal sees i sammenheng med KVU for Moss/Rygge byområde.

Vedlegg 6 – innspillsnotat fra Follo

OPPFØLGING AV DELSTRATEGI FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I FOLLOREGIONEN

1. Utvikling av raske skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt vegsystem med framkommelighet for kollektivtrafikken

Status:

Jernbanen er ryggraden i det regionale kollektivnettet i Follo. De viktigste veiene i regionen er E6, E18, Rv23 og Rv 152 (Follos interne stamvei). Regionen synes å ha fått gjennomslag i for satsing på Rv 152 i det lokale forslaget til Oslopakke 3. I tillegg har Follo persontransport med båt på Nesodden som en viktig transportåre. Denne bør også vurderes utvidet til Frogn og Vestby.

2. regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder kan nås med sykkel/gange i tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunkter.....

Status

Follorådets regionale føringer legger opp til at befolkningsveksten konsentreres om tettsteder og utvikling av disse. Det vil legges til rette for større trafikkgrunnlag og bedre mulighet til å utvikle kollektivtilbudet. Viktig å utvikle en busslinje langs E6 og E18 med ekspressavganger for å betjene Frogn, Nesodden og del av Ås kommune. Kollektivforbindelsen til Oslo nord også viktig.

3. Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning...nytt dobbeltspor Oslo – Ski er viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.

Status:

Nytt dobbeltspor Oslo Ski er under utredning. Utbygging av dette innen 2019 er et prioritert tiltak i Follorådets samferdselsstrategi som regionen vil prøve å påvirke til. Planprogram skal vedtas i 2010. Tilrettelegging av Ski stasjon er påbegynt.

4. Hyøshastighetsbaner.... må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen

Status

En viktig forutsetning for regionens utvikling. Togtilbudet må bedres. I retning Oslo – Moss er det kun timesruter.

6. Oslo representerer navet i transportsystemet.....viktig med køfri framkommelighet for bussene i alle transportkorridorer helt inn til Oslo sentrum

Status

Viktig å gjennomføre, men bussforbindelse på tvers av Follo må også styrkes, spesielt til Ski som regionsenter.

7. Osloregionen går inn for kollektivtrafikk i hele regionen.....med god samordning av rutetilbud og felles takst og billettsystem....

Status

Viktig å oppnå dette.

8. Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.

Jobbes for å oppnå dette. Det arbeides med et prosjekt som omhandler utvikling av intermodale terminaler i Østfold/Follo og Oslofjordregionen i samarbeid med svenske aktører. Vestby kan være et aktuelt lokaliseringssted for en slik større terminal.

Vedlegg 7 – innspillsnotat fra Oslo

Oppfølging av Osloregionens samordnede areal- og transportstrategi – Oslo. Status, juni 2010

Kommuneplan Oslo, vedtatt 2008

- Kommunen deltar aktivt og bredt i plansamarbeidet med Akershus fylkeskommune, kommuner i Akershus, miljøverndepartementet og statlige regionale etater.
- Målet (5.4 i kommuneplan), om tilrettelegging for miljøvennlig og effektiv varetransport er blitt fulgt opp gjennom vedtak om regulering for vekst på:
 - Sydhavna (26.08.2009)
 - Atkomst til Sydhavna (27.01.2010)
 - Del av terminalområdet på Alnabru (17.02.2010)
- Jernbaneverket har igangsatt en utredningsprosess med sikte på å etablere tilstrekkelig kapasitet på Alnabru for håndtering av containere på jernbane.
- Målet (1.9 i kommuneplan), om at Osloregionen utvikles som en internasjonal ledende kunnskapsregion, er blitt fulgt i blant annet følgende prosjekter:
 - Reguleringsarbeid pågår for Kunnskapsbyen Gaustad-Ullevålområdet, i nordre del av Gaustadbekkdalen. Det legges til rette for et nasjonalt senter for tverrfaglig FoU innenfor Life Sciences.
 - I utkastet til KDP for byutvikling og bevaring i Indre Oslo, foreslås arealene til universitet, høyskole og sykehus sikret for videreutvikling og fortetting som institusjonsarealer, bl.a. knyttet til Kunnskapsbyen.
 - Et privat reguleringsforslag utarbeides for Oslo Cancer Cluster. Det foreslås å integrere Ullern VGS med et senter for FoU i tilknytning til Radiumhospitalet.
 - Regulering av Kulturhistorisk museum ved Middelalderparken ses i sammenheng med prosessene for Munch-museet og Deichmanske bibliotek i Bjørvika og Vestbanen, som bidrag til å realisere en såkalt "kulturakse" langs fjorden fra øst til vest.

Oslopakke 3

- *Oslopakke 3*: Trinn 1, med nye og ubemannede bomsnitt med taksøkning ble iverksatt 2008.
- Det første hovedprosjektet, Bjørvikatunnelen, er under utbygging og delvis i drift.
- Trinn 2 ble vedtatt i forbindelse med St.meld. nr. 17 (2008-2009). Staten legger opp til en pakke på kr 43 mrd i perioden 2010-2019. Dette inkluderer statlig finansiering av Follobanen, estimert til kr 11,7 mrd.
- En ny styringsgruppe for Oslopakke 3 ble etablert i 2009, med Vegdirektør som leder, Jernbanedirektør, Byråd for miljø og samferdsel i Oslo og Fylkesordfører i Akershus. Det er også opprettet et eget sekretariat og arenaer med tittel "O3-fag", for utvikling av programmet.
- Eksisterende etater og virksomheter innenfor O3-samarbeidet (Ruter, SVV, JBV, SAM, mv.) har et tydelig ansvar i dag og samordningsorganer innenfor O3 skal ikke endre dette
- Det arbeides konkret med:
 - Prioritering av kollektivtilbud og infrastrukturprosjekter finansiert gjennom Oslopakke 3
 - Effektiv samordning og gjennomføring innenfor O3-arbeidet, særlig ved rullering av handlingsprogram og budsjettprosesser.
 - Innspill til planprosesser og gjennomføring/oppfølging av tiltak finansiert av O3-midler
 - Koordinering mot det regionale plansamarbeidet i Oslo og Akershus

Vedlegg 8 – innspillsnotat fra Akershus fylkeskommune

Oppfølging av Osloregionens samordnede areal- og transportstrategi.

Innspill fra Akershus, august 2010

Regional planstrategi for Akershus

Akershus fylkeskommune startet høsten 2008 arbeidet med en regional planstrategi for Akershus i tråd med reglene i ny plan og bygningslov. Den regionale planstrategien for Akershus inneholder en oversikt over prioriterte planoppgaver som skal følges opp innenfor planperioden, og utgjør grunnlaget for videre planlegging.

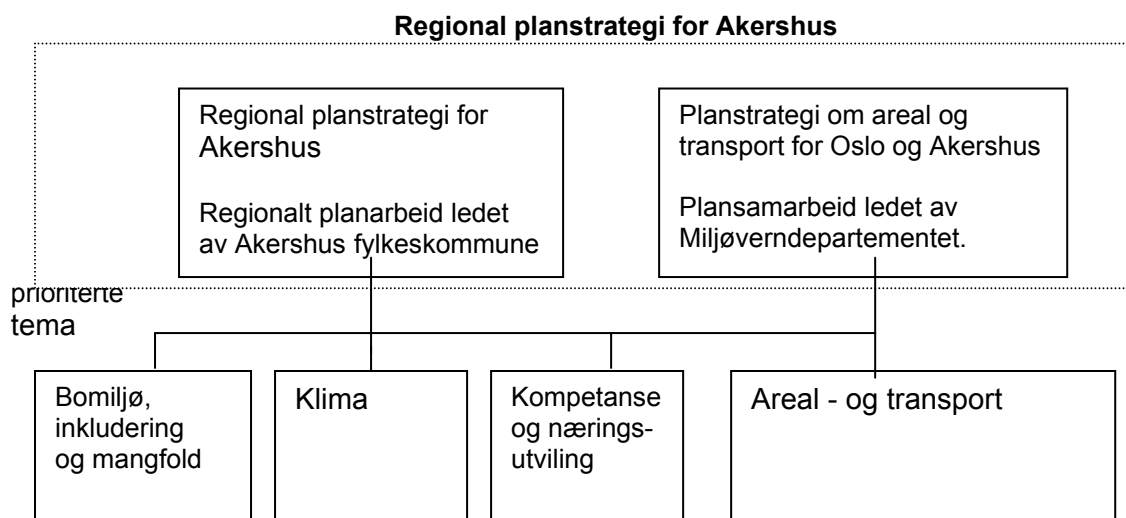
To forløp til regional planstrategi for Akershus

I tillegg har det vært arbeidet parallelt med en planstrategi for Oslo og Akershus som ledes av Miljøverndepartementet begrenset til temaet *areal og transport*. Dette arbeidet startet våren 2009 etter pålegg fra regjeringen. Bakgrunnen var behovet for en bedre koordinering av arealbruksutviklingen og transportsystemet i Oslo og Akershus. Regjeringens vedtak er en oppfølging av forvaltningsreformen 2008.

Regjeringens pålegg har resultert i et arbeid med en planstrategi om areal og transport for Oslo og Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus der formålet ehar vært å enes om videre plansamarbeid. Planstrategi om areal og transport er derfor skilt ut i en egen prosess og vil bli framstilt i eget dokument. Areal og transport er derfor ikke vektlagt iden regionale planstrategien for Akershus.

De to dokumentene bør likevel ses i sammenheng fordi de utviklingsutfordringene som skal følges opp i det videre planarbeidet i stor grad påvirker hverandre.

Figuren illustrerer hvordan regional planstrategi for Akershus og planstrategi om areal og transport henger sammen. Arbeidet med regional planstrategi har vært gjennomført i to prosesser. I forslaget til regional planstrategi er det valgt ut fire tema/problemstillinger som skal følges opp gjennom videre planlegging.



I høringsfasen vil de to dokumentene sendes ut samtidig. Regional planstrategi for Akershus og planstrategi om areal og transport for Oslo og Akershus skal behandles i fylkestinget samtidig og godkjennes av regjeringen.

Vedlegg 9 – innspillsnotat fra Nedre Romerike

Oppfølging av delstrategi for utvikling av transportsystemet – Nedre Romerike

1. Utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.

Status: Utredning av baneløsning til Ahus nær slutføring. Viktig å arbeide for at en løsning skal realiseres så raskt som over hodet mulig. I NSBs ruteplan 2012 ligger en del positive tiltak med tanke på å bedre frekvens for togpendlere fra Nedre Romerike, men det er fremdeles mye uavklart mht stasjons-/stoppestedmønster mv.

2. Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder kan nås med sykkel/gange i tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunkter. Jernbanene skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.

Status: NSBs ruteplan 2012 og Ruters K2010 antyder en bedring av dagens situasjon, men det knyttes til dels stor usikkerhet til gjennomføring av de tiltak og planer som ligger i disse dokumentene. For eks nevnes utfordringene knyttet til avklaringer av stoppstruktur langs Kongsvingerbanen for de som bor mellom Fetsund og Sørumsand, avklaring av (ny) stasjon på Frogner og avklaring av så vel vei- som tog- og matebussløsninger i Nittedal.

I 2010 er det etablert et Jernbaneforum for Kongsvingerbanen med et interimstyre bestående av ordførere langs jernbanestrekningen fra Lillestrøm til Eidskog. De arbeider for regiontog med en avgang per time fra Kongsvinger, og som kun stopper på knutepunktstasjoner. Ut over dette ønskes innsatstog i rushtid. I tillegg ønsker de lokaltog med timesfrekvens fra Årnes til Oslo. Reisetiden skal ned til hhv. 1 time mellom Kongsvinger og Oslo, og 40 minutter mellom Årnes og Oslo. Dette forutsetter etablering av 4 krysningsspor. Samtidig forutsettes etablering av store innfartsparkeringer ved knutepunktstasjonene.

3. Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning.... nytt dobbeltspor Oslo – Ski er viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.

Status: Oslo – Ski er under utredning. Som nevnt ovenfor er det gode anslag i foreliggende dokumenter og planer fra bl.a. NSB, men det er store usikkerhetsfaktorer knyttet til dette. Her gjenstår mye arbeid og tydelige prioriteringer. (Se også ovenfor)

4. Høyhastighetsbaner. må ikke komme til foretrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen.

Status: Fremdeles aktuelt!

5. "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og kjøproblemer først"

Status: Rv 22 er fremdeles en uavklart utfordring. Strekningen Fetsund – Lillestrøm ligger inne i O3, men i den delen av pakka som er mest "utsatt" i forhold til finansiering.

6. Oslo representerer "navet" i transportsystemet..... Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.

Status: Fremdeles aktuell!

7. ---- felles informasjons- , takst- og billettsystem.

Status: Mye godt arbeid på gang jf. Ruters arbeid med nytt sonesystem. Fremdeles langt fram til mål i forhold til strategien.

Det er etablert en komité for kollektivtrafikk og samferdsel øst for Glomma med representanter fra kommunene Fet, Aurskog-Høland, Eidskog og Rømskog. I tillegg har berørte fylkeskommuner deltatt. De arbeider særlig med å finne løsninger på busstilbudet på tvers av fylkesgrenser fra hhv Eidskog og Rømskog gjennom Akershus til Oslo.

8. --- mest mulig gods skal gå på sjø og bane

Status: Ingen særlige punkter for Nedre Romerike her.

9. Gardermoen ---

Status: Ikke noe særskilt å bemerke fra Nedre Romerike

Vedlegg 10 – innspillsnotat fra Øvre Romerike

Tilbakemelding på oppfølging av delstrategier – Osloregionen

Øvre Romerike Utvikling (ØRU) er inne i slutfasen med utarbeidelse av en ny samferdselsstrategi for Øvre Romerike (presiseres ikke vedtatt pr 02.06.10). Denne skal erstatte dagens strategi fra 2005 og har som målsetning å være regionens plattform for videre utvikling av en bærekraftig samferdselsstruktur på Øvre Romerike. Som innspill fra vår region for oppfølging av delstrategier for "utvikling av transportsystemet" henvises det i all hovedsak til denne. Strategien er bygget opp rundt følgende 5 målsetninger:

- Selvstendig region
- Konkurranseskraft
- Bærekraftig
- Tverrforbindelser
- Felles bo- og arbeidssted med visse preferanser og lokale særpreg

1. Utvikling av kollektivmidler med stor kapasitet samt vegsystem med god fremkommelighet for lokaltrafikken

Status: Det er ikke samsvar mellom muligheter for å bruke kollektiv for lokale arbeidsreiser fra tettstedene og til det store arbeidskraftsentrumet Gardermoen utgjør i regionen.

Vi oppfatter at det er et stort etterslep på Øvre Romerike. Gjelder generelt fra boområder til arbeidsplasser i øvrige større tettsteder f.eks "kommunesentrene" og regionsenteret Jessheim. Dette er spesielt dårlig "på tvers" av regionen og gjelder både ruter og kapasitet gjennom døgnet (vi får også tilbakemelding fra pendlerne om at busstilbudet inn mot Oslo svekkes).

Kortere sikt: Det er uheldig når gjennomføringen av varslede forbedrede tilbud, som NSB's ruteplan 2012, skyves stadig ut i tid. Dette ser også ut til å gjelde Ruters nye planer om busstilbud/omlegging på Øvre Romerike.

Videre utvikling av flyplassen samt Gardermoen næringspark vil medføre at lokalvegsystemene må utbedres for at god fremkommelighet for lokalvegtrafikken skal sikres.

2. Regional kollektivtrafikk

Status: Det henvises i hovedsak til eget kapittel om kollektivtrafikk i samferdselsstrategien, men presiseres at manglende koblinger mellom hovedbanen og Gardermobanen gir i dag ikke et tilfredsstillende kollektivtilbud

Det er laget ned betydelige ressurser i en sykkelbysatsning både for Kløfta og Jessheim (ref. at sistnevnte er utpekt som en av fire sykkelbyer i Akershus). Videre er det behov for å legge til rette for gående/syklende/kollektivreisende generelt i tettstedene på Øvre Romerike og spesielt regionsenteret Jessheim (ref "Midt i Jessheim"- prosjektet hvor fokus på oppbygging av et sentralt knutepunkt rundt et nytt stasjonsområde har hovedfokus).

Videre ligger diskusjonen om innfartsparkeringer klart inn under dette, samt kollektivfelt (største tettstedene).

Sentralt i diskusjonen ligger også den manglende lokaltogforbindelsen på hovedbanen mellom Jessheim og Eidsvoll og ikke minst utviklingen av et dobbeltspor mellom Eidsvoll og

Langset som vil være et godt oppsamlingssted for innfartsparkering øst, vest og nord for Minnesund.

3. Jernbaneutbygging

Status: Det henvises i hovedsak til vedlagt forslag til samferdselsstrategi, men presiseres at punktlighet og oppgradering av Oslo tunnelen er et sentralt punkt for å opprettholde kapasitet. Sentralt står etter hvert planleggingen av en ny tunnell (må planlegge langsiktig grep ettersom Oslo-tunnelen uansett har begrenset kapasitet. Vi får ikke vesentlig bedre togtilbud på Øvre uten gjennom et nytt tunnelløp e.l.) Dette har også tydelig kommet frem i prosessen med KU arbeid for utvidelsene av hovedflyplassen relatert til karv/mål om høy kollektivandel. Videre må koblingen mellom regionsenteret og hovedflyplassen løses i form av en kobling mellom hovedbanen og Gardermobanen.

4. Høyhastighetsbaner....må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet

Status: Fremdeles aktuelt. Gardermoen som NAV i et nettverk med Øst/Vest, Nord/syd forbindelse.

5. Stamveg utbyggingen

Status: Det henvises i hovedsak til vedlagt forslag til samferdselsstrategi, men presiseres at det forbindelse med KU arbeidet for hovedflyplassen er fremkommet et fremtidig behov for oppgradering til 6 felts veg opp til Gardermoen. For øvrig er øst/vest forbindelsene sentrale for regionen.

6. Oslo representerer "navet" i transportsystemet...

Status: Fremdeles aktuelt. For at dette navet skal fungere tilfredsstillende må kollektivsatsningen økes både på lokale forbindelser (mellom og på tvers av tettsteder) i regionen og spesielt via regionsenteret og de større tettstedene, samt med flere og hyppigere avganger inn mot Oslo i form av buss og tog. Videre pekes det på at kollektivsatsning i arealplanleggingen vil være viktig eks gjennom tilrettelegging for kollektivfelt og lignende i de større tettstedene som gjør det både enklere og raskere og velge kollektivt.

7. Felles info, takst- og billettsystem...

Status: Fremdeles aktuelt. Viktig punkt: "trøkket" må holdes oppe for å sikre at den "oppvoksende slekt" velger kollektive reisemidler (gjelder både tilgjengelighet i vid forstand og takster (Pga soneinndelingen koster det relativt mye å reise korte avstander).

8. Mest mulig gods på sjø og bane...

Status: Fremdeles aktuelt.

9. Gardermoen er hovedflyplass og nasjonalt nav

Status: Det henvises i hovedsak til vedlagt forslag til samferdselsstrategi, men da dette er et relativt omfattende punkt som både omfatter forholdet mellom OSL og øvrige flyplasser i regionen, samt miljøvennlig tilbringersystem og bevisst parkeringspolitikk er det nok en del momenter som ikke fanges opp av strategien. OSL har klare fortrinn med miljøvennlig tilbringersystem (i fht andre flyplasser i Osloregionen) i form av spesielt flytoget hvor andelen som reiser kollektivt er over 60 prosent. Utredningene i forbindelse med utvidelsen av flyplassen (T2) viser at ca. 90 prosent av de reisende som reiser over flyplassen skal sørover etter at de har landet.

Foruten utvidelsen av terminalen med en kapasitet i utredet på 35 millioner passasjerer som i første byggetrinn som skal stå ferdig i 2016 tar 28 millioner utvikles det nå en områdeplan for

Gardermoen (utvikles av OSL i et "kommunalt" plansamarbeid mellom Nannestad og Ullensaker), dette planarbeidet vil legge til rette for ytterligere utvikling av hovedflyplassen. Denne vil blant annet ta opp næringsutvikling mellom rullebanene (OSL hevder å ha ca 2000 dekar med potensielt areal) og mer rundt parkeringsproblematikken foruten generell videre utvikling av flyplassen.

Vedlegg 11 – innspillsnotat fra Hadelandsregionen

Oppfølging av delstrategi for utvikling av transportsystemet.

Nedenfor kommenteres forhold med spesiell betydning for Hadeland.

3.

Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i østlandspakka 2007.

Det er ikke iverksatt tiltak på Gjøvikbanen som bidrar til at kjøretiden reduseres. Utredningsarbeid for å vurdere samfunnsnyttene av slike tiltak er igangsatt i regi av Jernbaneforum Gjøvikbanen. Utredningsarbeidet foregår i nært samarbeid med Jernbaneverket og NSB Anbud.

Gjøvikbanen er ikke en del av Inter City området. Å få Inter City-satsingen til også å omfatte Gjøvikbanen vil være et prioritert område for Hadeland.

Dessuten er manglende overgangsmulighet til T-banenettet i området Grefsen – Storo et uløst problem.

Togtilbudet fra Gjøvikbanen vil fra 2011 bli redusert med en avgang om morgenen og færre togløp til Skøyen. Reduskjonen er begrunnet i stor slitasje på tilgjengelig materiell. Trafikken på banestrekningen er lagt ut på anbud og departementet har godkjent reduksjonen.

5.

Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først. For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16; Rv4 og hele E18 øst. Må suppleres med prioriteringer av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv 23 Drammen - Frogn osv.

Rv4 Gran kommune.

Hele strekningen er planavklart.

Gran nord – Lygna vil i følge NTP 2010 – 2019 bli påbegynt i 2013 og ferdigstilt i siste 4-års periode.

Ikke avsatt midler til strekningen Gran nord – Lunner grense.

Rv4 Lunner.

Ny planprosess igangsatt. Planavklaring ventes slik at prosjektet kan innarbeides i NTP 2013-2022.

Rv4 i Oslo og Akershus.

Fossumdiagonale i Oslo ligger inne i O3. Planlagt gjennomført i perioden 2014-2019.

Utbygging av Rv4 gjennom Nittedal er også en del av O3 men innarbeidet i siste gjennomføringsperiode. Gjennomføringstidspunkt svært usikkert.

Begge disse prosjektene vil ha stor betydning for framkommeligheten til/fra vår region.

Rv35 Jevnaker

Trasevalg Jevnaker – Olimb forventes i løpet av året – planavklaring i 2011.

Prosjektet ligger inne i gjeldende NTP med planlagt gjennomføring i 2013 og 2014.

Svært høy bompengefinansiering (76%)

Rv35 Ringerike.

Det forligger ikke godkjente planer for Rv35 gjennom Ringerike.

Rv35 blir ingen god avlastingsveg nord for Oslo før utbygging er fullført gjennom Ringerike. Å få bygd ut denne strekningen vil også være avgjørende for brukbar standard på planlagt ny E16 Bergen – Gävle.

6.

Oslo representerer navet i transportsystemet.

Se kommentarer over vedr:

- Gjøvikbanen som en del av Inter City-satsingen.
- Overgangsmuligheter fra Gjøvikbanen til T-banenettet før Oslo S
- Utbyggingen av Rv4 gjennom Oslo og Akershus:
 - Fossumdiagonalen
 - Rv4 gjennom Nittedal.

8.

Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig av gods skal gå på sjø og bane

Nytt kryssingsspor bygges på Gjøvikbanen ved Jensrud i Nittedal. Vil være ferdig i 2011. Kryssingssporet vil ikke føre til reisetid på Gjøvikbanen men øke muligheten for framføring av gods Oslo - Bergen.

I Jernbaneverkets handlingsprogram er forlengelse av kryssingsspor på Harestua planlagt gjennomført i 2012 og 2013. Dette kryssingssporet er også begrunnet i ønske om mer gods på banestrekningen.

For å øke muligheten til framføring av både person og godstrafikk på strekningen Oslo – Trondheim bør en vurdere sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen.

EDS
01.06.10

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregion

Oppfølging av "Delstrategi for utvikling av transportsystemet",
vedtatt i Styret i Osloregionen 18.01.2008:

Kommentarer fra Vestregionen/ Vestområdet om status våren 2010.

1. *"Transportsystemet i osloregionen skal styrkekonkurranseskraften, dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken."*

Myndighet:

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune v/ Ruter har investerings- og driftsansvar for kollektivtransporttilbudet i Vestområdet. Kommunene har planmyndigheten innen kommunegrensene.

Status:

Dobbeltsporet til Drammensbanen er ferdig utbygget mellom Asker stasjon og Sandvika. Strekningen Sandvika – Lysaker står ferdig i 2011. Videre planavklaring fra Lysaker til Skøyen/ Oslo foreligger ikke. Et vendespor er under planlegging ved Høvik stasjon for å øke kapasiteten fra Lysaker og østover.

Ringeriksbanens trasè gjennom Bærum, Hole kommuner er fastlagt i kommuneplanenes arealdel. Reguleringsarbeidene gjenstår. I Nasjonal Transportplan er forutsatt *en start på reguleringsarbeidet i siste halvdel av planperioden (2015-2019). Det er Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet sitt mål at KS1 og nødvendige tilleggsarbeider skal være gjennomført slik at Ringeriksbanen kommer med i prioriteringen/ vurderingen i NTP 2014 – 2023.*

Fornebubanen har ikke fått sin avklaring verken om valg av transportsystem eller trasè. Banetilbudet kunne stått bruksklart i 2011 hvis avtaler om finansiering og baneløsning var blitt fulgt. Prosjektet er nå nærmere 10 år forsinket. Banetilbudet vil få en optimal kundetilgang med høy andel arbeidsreiser i begge retninger i rushtid. *Fylkestinget i Akershus har bestilt utredning fra Ruter for valg av framtidig løsning. Forslag skal foreligge sommer 2011 med en påfølgende avklaring valg av banetype og trasè. Arbeid med planprogram for banetrasè over og under bakken er under avslutning høsten 2010.*

Kolsåsbanens oppgradering til Metrostandard forventes å bli ferdigstilt til midlertidig endeholdeplass ved Kolsås i 2014. Trasè for Kolsåsbanens forlengelse til Rykkinn og Bærums Verk er fastlagt i kommuneplanens arealdel. Akershus fylkeskommune er tilskrevet for igangsettelse av videre planarbeid om Kolsåsbanens forlengelse.

Sandvikabanens trasè fra Sandvika til Kolsås med mulighet for videre forlengelse til Rykkinn (felles trasè med Kolsåsbanen fra Kolsås). Banetilbudet vil kunne få en optimal kundetilgang med høy andel arbeidsreiser i begge retninger i rushtid og et godt tilbud om tilgjengelighet til større regionale tjeneste- og servicetilbud.

2. *"Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder kan nås med sykkel og gange i tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunkter. Jernbanene skal være*

”ryggraden” supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.”

NSBs ruteplan 2012 og Ruters K2010 signaliserer en bedring av dagens situasjon, men det knyttes til dels stor usikkerhet til gjennomføring av de tiltak og planer som ligger i disse dokumentene. Det er stat og fylkeskommuner som har ansvar og myndighet til å utvikle og etablere et kollektivtransporttilbud som imøtekommer intensjonene i Osloregionens planstrategi. Kommunene kan tilrettelegge lokalt for at tilgjengelighet til stasjonsområdene optimaliseres.

I kommunene pågår planarbeid med utvidelse av kapasiteten på innfartsparkering til stasjoner. I Bærum gjelder dette Østeråsbanen, Kolsåsbanen og Drammensbanen.

I Buskerudbysamarbeidet (omfatter geografisk kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg) arbeides det med å øke tilgjengeligheten for alle brukergrupper, inkludert å utvide kapasiteten på innfartsparkering ved flere stasjoner.

Parallelt pågår planarbeid i kommunene for å bedre tilgjengelighet til stasjonsområder via sykkelveier og gangveier. Når det gjelder arbeidsreiser *med sykkel* foregår disse i stor grad langs hovedveisystemet hvor stat og fylkeskommune har ansvar for utførelse av nødvendig planarbeid, investering og selve etableringen.

Ved Drammen stasjon er Strømsø torg under ombygging, der en del av hensikten er å skape et triveligere og mer funksjonelt knutepunkt for kollektivreisende, gående og syklende. Stasjonsbygningen skal også bygges om.

3. *”Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski er viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.”*

Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen forutsettes *planarbeidet* igangsatt igangsatt i 2. periode av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Ringeriksbanen er av stor regional betydning for flerkjerneutvikling Oslo – Sandvika – Hønefoss, samt et banetilbud til Bærums utbyggingsretning til Avtjerna.

Drammensbanen med ferdigstilling av dobbeltspor mellom Asker og Oslo har mulighet for å avlaste E18 ved en sterkere satsing på innfartsparkering på strekningen Asker – Lysaker. En prioritering av Sandvika som stoppested for regionale tog har stor betydning for å gjøre togtilbudet mer attraktivt. I dag må storparten av Bærums befolkning reise til Asker for å benytte deler av det regionale togtilbud/ *intercitytog*.

I Buskerudbysamarbeidet arbeides det for å øke frekvensen på toglinjen Drammen – Hokksund til halvtimes avganger, og etter hvert videre fra Hokksund til Kongsberg. På lang sikt vurderes kryssningsspor/dobbeltspor og utbedringer av stasjoner og knutepunkt mellom Lier og Kongsberg. I dette perspektiv vurderes også ulike togkonsept, hvor de mest aktuelle er intercitytog med 4-5 stopp mellom Lier og Kongsberg, eller lokaltog med inntil 15 stopp i den samme korridoren. Det legges stor vekt på at valg av togkonsept/stasjonsstruktur henger sammen med arealbrukskonsept. Dette gjøres gjennom utarbeidelse av felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. Vurderingene gjøres i et samarbeid mellom ATM-prosjektet Buskerudbyen og Jernbaneverket.

4. *”Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen.”*

Vestregionen er opptatt av at fremdrift og etablering av pågående prosjekter følger Osloregionens planstrategi på dette punkt.

5. *”Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamevegutredningen fra Statens vegvesen: ”Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først”. For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv.4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss – Jessheim, Rv23 drammen – Frogn og Rv111/22 Sarpsborg – Mysen – Lillestrøm, samt at riksvegstrekninger på begge sider av Moss – Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.”*

Planarbeidet for E18 har hatt forsinkelser i forhold til manglende avklaring hos Vegdirektoratet på omfang av tunnel-løsninger. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Lysaker – Asker grense pågår. En byggestart på delstrekning, evt. en tverrforbindelse er mulig i første del av handlingsplanen for NTP 2010 – 2019.

Planarbeidet og etablering av E16 fra Sandvika til Skaret i Hole kommune har god fremdrift. Anleggsstart forventes i andre halvdel av NTP 2010-2019. Alle strekninger i Bærum har godkjent kommunedelplan. Arbeid med reguleringsplan for strekning Sandvika Vøyenenga pågår. Anleggsstart forventes her i andre del av NTP 2010-2019.

Planarbeidet for videreføring av E16 fra Skaret i Hole til Hønefoss startet opp i nov. 2009. Utarbeidet planprogram for hele strekningen foreligger.

6. *”Oslo representerer ”navet” i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.”*

Grunnet forsinkelser med valg av transportsystem, planlegging og etablering av banetilbud til og fra Fornebu, er det av vesentlig betydning at midlertidig transporttilbud etableres, framkommelighet sikres og terminalkapasitet besørges. Dette er en situasjon som vil vedvare i 5 – 10 år fremover og som vil skape store problemer for framkommeligheten på E18 hvis manglende banetilbud ikke får en behøvsdekkende erstatning.

7. *”Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem--- felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.”*

Mye godt arbeid på gang jf. Ruters arbeid med nytt sonesystem, men fremdeles langt fram til mål i forhold til strategien. Spesielt fremstår det som en utfordring å utforme et billettsystem som ikke skaper takst- og systemskiller ved fylkesgrensen mellom Akershus og Buskerud. Det etterlyses et takstsamarbeid mellom Ruter og kollektivtrafikksselskaper i fylkene som omkranser Oslo/Akershus.

8. *”Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.”*

Prosjektet ”Felles strategi for godslogistikk i Osloregionen” har stor betydning for Vestregionen, spesielt for kommunene Drammen og Lier. Jernbaneverket gjennomfører i 2010-11 en konseptvalgutredning for godsterminal m.m. i Drammensregionen. Konseptvalgutredningen vil danne grunnlaget for å avgjøre om og eventuelt hvor det kan utvikles en godsterminal i Drammensregionen, og hvilken rolle denne eventuelt skal ha i.f.t. godsterminalen på Alnabu.

Drammen havn er i 2009 utvidet med en ny containerhavn på Holmen i Drammen.

9. *"Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene."*

Vestregionen har ingen bemerkninger til dette.

Oppfølging av "Delstrategi for by- og tettstedetsutvikling og arealbruk", vedtatt i Styret i Osloregionen 18.01.2008:

Kommentarer fra Vestregionen/ Vestområdet om status våren 2010.

1. *En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkningen og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurransevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud."*

Utbyggingsretninger.

Bærum kommune holder fast ved tidligere vedtatte utbyggingsretninger:

Utvikling av Fornebu/ Lysaker som et større næringsområde og omfattende boligbygging, samt aksene Sandvika/ Vøyenenga langs E16 som neste utviklingsområde. En senteranalyse for kommunen er påbegynt.

Asker kommune vurderer en større utbygging av bolig og næringsområde langs Billingstadsletta (parallelt med E18 og Drammensbanen) fra Slepanden til Vollen. Endelig planvedtak er ennå ikke fattet høsten 2010.

2. *"Andre tettsteder med muligheter for god kollektivdekning skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes."*

Vedtatt kommuneplanens arealdel i Bærum kommunestyre 24.03.2010:

Bærum kommune har vedtatt å begrense fortetting i bilbaserte boligområder (urban sprawl areas) ved å innføre strengere plankrav og strengere krav til tomtestørrelser og tomtefradeling.

Over 700 da med utbyggingsformål, som ville blitt bilbasert og legge beslag på LNF-områder, ble vedtatt tilbakeført til LNF.