



Fylkesmannen i Vestfold

Vestfold fylkeskommune
Postboks 2163
3103 TØNSBERG

Vår saksbehandler / telefon:
Gunnar Kleven
33 37 11 85

Deres referanse:

Vår referanse:
2016/4947
Arkivnr: 421.6

Vår dato:
30.11.2018

Uttalelse til fylkeskommunens planforslag; Regional plan for transport

Fylkesmannens miljø- og samfunnssikkerhetsavdeling kommenterer og gir i brevet innspill til planforslaget. Vi anser at planens innretning og innhold er godt hva gjelder å følge opp nasjonal klima- og transportpolitikk. Vi peker på at Forsvarets transportbehov må drøftes i lys av konseptet Totalforsvaret og NATOs krav om robuste transportsystemer. Videre har vi understreket de betydelige transportutfordringene som skogbruksnæringen har i en tid med endrede/nye vilkår og muligheter for tømmerindustri og eksport.

Vi viser til fylkeskommunens brev datert 03.10.2018, og til møte om saken den 27.11. i år.

1. Plansaken

Planforslaget består av en skriftlig rapport på 147 sider med følgende kapitler:

1. Utfordringer og mål
2. Analyser og vurderinger
3. Strategier og retningslinjer
4. Handlingsprogram

Vi forstår det slik at en del av stoffet i kapittel 2, som rommer mye av kunnskapsgrunnlaget, vil få en mindre framtredd plass i det endelige planforslaget.

2. Fylkesmannens rolle

Fylkesmannens miljø- og samfunnssikkerhetsavdeling vil med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl) §§ 3-2 og 8-3 påse at den regionale planen ikke er strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, samfunnssikkerhet, landbruk, folkehelse eller barn og unges interesser.

3. Miljø- og samfunnssikkerhetsavdelingens vurdering

Vi vil nedenfor kommentere planforslagets mål på ulike nivåer og gi innspill innenfor enkelte temaer. Dette gjelder især temaer som vi mener bør styrkes i planen. I denne sammenhengen vil vi ta opp et nytt tema: transportsystemet rolle for *Totalforsvaret*, og føringer som dette gir innenfor transport.

3.1 Hovedutfordringer og målstruktur

Planen peker på tre områder/perspektiver hvor dagens transport har betydelige utfordringer i Vestfold:

- Et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
- Reduserte negative virkninger fra transport
- Tilstrekkelig med økonomiske midler til å utvikle transportsystemet i ønsket retning

Til det siste punktet peker rapporten på at større investeringer ikke kan finansieres uten bompenger.

Planen utpeker Vestfoldbanen som ryggraden i transportsystemet i Vestfold. Sentral stasjonslokalisering i byene markeres som viktig for å støtte arbeidsplasser og sentrale funksjoner i sentrumsområdene.

Planen peker på behovet for universell utforming av kollektivkjøretøyer, holdeplasser og gangnett i byene. Videre pekes det på dilemmaet at økt veikapasitet - for å tilgodese busstransport, gående og syklende - tenderer klart til å medføre uønsket økning i biltrafikken.

Målene for transport er strukturert i tre nivåer: samfunns mål, effektmål og resultatmål. Samfunns målet er formulert slik: «Et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling». De fem effektmålene omfatter prioritert framkommenlighet for kollektiv- og næringstransport i byene og at veksten i persontransporten i byene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Vår vurdering

Vi mener planforslaget inneholder en god beskrivelse av status og utfordringer for transport i Vestfold. Vi støtter forslaget til samfunns mål, likeså effektmålene. Vi har merket oss at planen her foreslår et høyere ambisjonsnivå enn i nasjonal politikk ved at veksten i persontrafikken - som følger av forventet befolkningsvekst i fylket - skal løses med kollektivtransport, sykkel og gang i byene i fylket (ikke begrenset til Norges største byer).

Videre støtter vi effektmålet om prioritert framkommelighet for kollektivtransport og næringstransport (inkl. varelevering) i byene, om reduserte klimagassutslipp i tråd med Norges klimamål, om høy trafikksikkerhet og god mobilitet for alle trafikantgrupper og om et robust og samfunnsikkert transportsystem.

3.2 Vestfoldbanen

Planforslaget peker på syv utfordringer knyttet til Vestfoldbanen, så som at manglende planavklaring for stasjoner og traséer skaper usikkerhet, at arealbruken rundt stasjonene må underbygge deres funksjon som knutepunkter, at Sandefjord lufthavn Torp må understøttes m.fl.

Dette er i planforslaget fulgt opp med tiltak, kfr. nr. 15.2.5 om helhetlige planer for knutepunktene.

Vår vurdering

Vi støtter vurderingen av potensiale, utfordringer og forslag til tiltak knyttet til Vestfoldbanen.

Prinsipielt deler vi ønsket om at Vestfoldbanen bør betjene Sandefjord lufthavn Torp på en langt bedre måte enn i dag, fordi kollektivandelen i tilbringertjenesten til flyplassen er lav.

Som kjent vil Bane NOR SF i desember i år legge fram forslag til kommunedelplan fulgt av konsekvensutredning og egen anbefaling på strekningen Stokke – Larvik. Vi vil vente med vår

endelige konklusjon om linjeføring og stasjonsplassering ved Torp inntil dette planmaterialet foreligger.

3.3 Godstransport

Plandokumentet peker på fem utfordringer for godstransport; behov for å overføre gods fra vei til bane- og sjøtransport, mangel på tømmerterminaler og tilhørende infrastruktur, finansiering av infrastruktur tilrettelagt for gods, press på nødvendig havneareal, effektiv veitilknytning og behov for raskere utbygging av jernbanen.

Vår vurdering

Vi har merket oss at noen av disse utfordringene er fulgt opp i pkt. 3.1.1 *Strategier*, kfr. punktene om utvikling av godstransport som gir mer gods på sjø og bane for å avlaste veinett og tettbygde områder.

Det er imidlertid ikke formulert retningslinjer eller tiltak innfor godstransporten, og vi anbefaler å styrke planens operative kapitler på dette området.

Tømmertransporten på Østlandet er nevnt som en av utfordringene og vi vil utdype dette noe. Ut fra skogproduksjonen på Østlandet inkl. Vestfold, ut fra status og planer i tømmerindustrien samt de betydelige eksportvolumene vil skogbruksnæringen nå starte analyser med sikte på mer treffsikre planer for industrietablering, terminaler og utskipingshavner. Fylkestinget i Buskerud har på sin side vedtatt å starte planprosess for ny utskipingshavn for tømmer i Drammens- eller Oslofjorden.

Vi anbefaler at Vestfold fylkeskommune avklarer hvilken rolle den regionale transportplanen kan spille med sikte på å bidra til å løse skogbruksnæringens transportbehov. En mer kjent, men viktig del av dette, som fylkeskommunen kan bidra til å løse, er tømmertransportens krav til vogntog-lengde og aksellast på veinettet.

3.4 Kollektivtrafikk

Plandokumentet beskriver ti utfordringer på dette området, bl.a. at finansiering ikke står i forhold til nødvendig tilbudsøkning som følger av nullvekstmål for biltrafikk i byene, mangel på kollektivfelt som gir dårlig framkommelighet i rushtid m.fl.

Innenfor dette temaet beskriver planen strategier, retningslinjer (spes. nr. 1 og 3) og tiltak. *Bypakke Tønsbergregionen* og *Bypakke Larvik* står sentralt her. Hva gjelder gjennomføring er bompenger sentralt både som finansiering av ny infrastruktur, som bilrestriktivt tiltak og som mulig økonomisk støtte til kollektivtransporten. Ønsket om at Vestfold innlemmes i ordningen *Byvekstavtale* som innebærer statlig støtte, blir grundig behandlet.

Vår vurdering

Vi anser at planforslaget følger opp temaet kollektivtransport på en god måte. Videre er vi kjent med at Vestfold fylkeskommune arbeider aktivt for å få vestfoldbyer med i ordningen *Byvekstavtale*, som eventuelt vil innebære betydelig statlig støtte til bypakkene. Fylkesmannen i Vestfold støtter dette initiativet.

3.5 Klima og energi

Planforslaget peker på følgende utfordringer:

- Nasjonale forpliktelser gjør utslippkutt også i Vestfolds biltransport nødvendig
- Overføre godstransport fra vei til sjø og bane

- Tilpasse veinettet til større nedbørsmengder, sterkere vind og hyppigere endringer i været.

Det er under pkt. 3.1.1 i planen beskrevet en rekke strategier for å redusere klimagassutslippene fra transport. Samtlige 6 retningslinjer (pkt. 3.1.2) i planen retter seg for en stor del i favør kollektivtransport, sykkel og gange for å dempe utslippene. Likeså er størstedelen av handlingsprogrammet viet en slik utvikling.

Vår vurdering

Vi mener at planen viderefører nasjonale mål om utslippskutt på en grundig og god måte. Vi viser til at hele planen er innrettet på å dreie person- og godstransport mot lavere utslipp. Samtidig vil framkommelighet for miljøvennlige transportformer og arealutvikling profitere på en slik utvikling.

Hva gjelder klimautfordringer nevner planen ikke problemer som kan oppstå som følge av havnivåstigning i kombinasjon med springflo og bølger. Veinettet i og omkring byene Sandefjord og Tønsberg (Korten, Kilen, Semslinna), samt fv. 303 ved Hemskilen vil hyppigere bli satt under vann framover mot år 2090. Vi viser her til Kartverkets webbaserte kartløsning *Se havnivå i kart*.

4. Forsvarets transportbehov - betydning for Vestfold

Regjeringen besluttet i november 2016 å videreutvikle **Totalforsvaret**. Samtidig har NATO stilt krav til medlemslandene om økt egenberedskap. De syv grunnleggende kravene er:

- Sikre kontinuitet for myndighetene og kritiske offentlige tjenester
- Sikre en robust energiforsyning
- Sikre evnen til å håndtere ukontrollert forflytning av mennesker
- Sikre robust mat- og vannforsyning
- Sikre evnene til å håndtere masseskadesituasjoner
- Sikre robuste sivile kommunikasjonssystemer
- Sikre robuste transportsystemer

For det regionale nivået vil dette også innebære at transportsystemene må vurderes opp mot redundans og kapasitet ved kortvarige eller langvarige forstyrrelser. I oppgaven med å utvikle *Totalforsvaret* vil også evnen til å ta imot allierte forsterkninger være en kapasitet regionene må ha. For Vestfolds del har vi infrastruktur for mottak av materiell og personell. Sandefjord lufthavn Torp kan motta personell og mindre mengder materiell. Larvik havn er i fremste rekke i Vestfold for mottak av tyngre materiell og større mengder materiell.

Annen aktuell infrastruktur er jernbane- og veiforbindelse videre mot hovedstadsområdet og det indre Østlandet. Materiellet som ankommer er gjerne svært tungt materiell som krever havnekapasitet, omlastingspunkter, areal for midlertidig oppstilling, eventuelt spesiell kapasitet for midlertidig lagring av ammunisjon. Sammen med Grenland havn vil Vestfold være et aktuelt område for mottak av allierte forsterkninger. Feltøvelsen *Trident Juncture* ble i hovedsak gjennomført med mottak i Østfold og Midt-Norge.

Plandokumentet bør uansett innrettes mot å ivareta behovet for mottak av allierte forsterkninger. Dokumentet bør videre beskrive de regionale tilretteleggingene som er nødvendige for å svare på kravet fra NATO om å sikre robuste transportsystemer.

Det kan også bli behov for å tilrettelegge for mottak av allierte forsterkninger ut fra et politisk ønske om å styrke konkurransevnen knyttet til tilrettelegging for alliert støtte.

Det er Heimevernsdistrikt 01 (HV-01) med hovedbase på Rygge som har territorielt ansvar for Vestfold. HV-01 er kontaktpunktet til Forsvaret. Fylkesmannen ber om at HV-01 tas inn i prosessen med ferdigstilling av den regionale transportplanen, slik at behov og krav både for mottak av allierte forsterkninger og NATOs krav om robuste transportsystemer kan bli behandlet i planen.

Med hilsen
Miljø- og samfunnsikkerhetsavdelingen

Elisabet Rui
fylkesmiljøvernssjef

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:

Holmestrand kommune	Postboks 312	3081	HOLMESTRAND
Horten kommune	Postboks 10	3191	Horten
Færder kommune	Postboks 250	3163	NØTTERØY
Larvik kommune	Postboks 2020	3255	LARVIK
Svelvik kommune	Åsgaten 24	3060	SVELVIK
Oslofjord Heimevernsdistrikt HV-01	Flyplassveien 300	1580	RYGGE
Sande kommune	Postboks 300	3071	Sande I Vestfold
Tønsberg kommune	Postboks 2410	3104	Tønsberg
Re kommune	Postboks 123	3164	Revetal
Sandefjord kommune	Postboks 2025	3202	SANDEFJORD
Statens vegvesen - region sør	Serviceboks 723 Stoa	4808	Arendal