



Statens vegvesen

Vestfold fylkeskommune

Behandlende enhet: Region sør	Saksbehandler/telefon: Øyvind Flaatten / 33371811	Vår referanse: 16/135528-9	Deres referanse: 201606132-75	Vår dato: 10.12.2018
----------------------------------	--	-------------------------------	----------------------------------	-------------------------

Forslag til Regional transportplan (RTP) – uttalelse

Vi viser til fylkeskommunens brev datert 03.10.2018 om høring av forslag til Regional transportplan (RTP).

Vegvesenets roller

Statens vegvesen uttaler seg i denne saken ut fra statlige roller, som administrasjon for riksvegene og som sektormyndighet med et samlet ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet. I dette inngår å medvirke der andre har ansvar.

Statens vegvesen er i tillegg, fram til regionreformen er gjennomført, administrasjon for fylkesvegene.

Riksvegene i Vestfold er E18, Torpveien (del av E18), rv. 40 (fra E18 til Larvik havn) og rv. 19 (fra E18 til riksvegfergeforbindelsen Horten-Moss).

Sentrale dokumenter for vegvesenets roller og uttalelse i saken er bl. a. [Nasjonal transportplan \(NTP\)](#), [Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#); [vegloven](#) og [Instruks for Statens vegvesen](#).

Statens vegvesen har deltatt i prosessen for transportplanen, bl. a. ved uttalelse til planprogram og deltakelse i høringsmøte.

RTP – utfordringer og mål – analyser og virkemidler

Det framgår av høringsbrevet at det trengs en helhetlig areal- og transportpolitikk i Vestfold, og at RTP sammen med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) skal ivareta statens krav til samordnet areal- og transportplanlegging. Hovedmålene fra NTP er gjengitt i planforslaget.

Av fylkeskommunens høringsbrev leser vi at det knyttes tre perspektiver/mål til hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet:

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 3000
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Anton Jenssens gate 5
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

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

Nullvekstmålet for personbiltrafikk i byene, og det å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt, har vært førende for planforslaget. Fylkestinget har vedtatt at nullvekstmålet for personbiltrafikken også skal gjelde for Vestfold.

Planforslaget synliggjør betydningen av effektiv og god mobilitet for å sikre utvikling av næringslivet, arbeidsplasser og bosetting i Vestfold.

Av planforslagets forord leser vi at utfordringen er å skape god effektivitet og tilgjengelighet, samtidig som avhengigheten av privatbilen reduseres. I planforslaget er dette utdypet, bl. a. ved å påpeke at utfordringen er å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå sammenliknet med det å kjøre bil.

Jernbanen løftes fram som «ryggraden» i kollektivsystemet i Vestfold; Nytt dobbeltspor gjennom fylket vil gi grunnlaget for et bedre og mer robust togtilbud mellom Vestfoldbyene, mot Osloregionen og mot Grenland.

Planforslaget konkretiserer målene i samfunns mål, effektmål og resultatmål. Det er angitt utfordringer for ulike transportmåter, vegnett, næringstransport, Torp flyplass, godstransport, trafiksikkerhet, transportberedskap og klima og energi. Det er gode analyser og beskrivelser av utfordringer for de ulike delene av transportsystemet. Anbefalinger omfatter også økonomi. Viktig er også at forslaget inneholder strategier og retningslinjer, og at det følges opp med et handlingsprogram/angivelse av tiltak.

Statens vegvesen ser at det er lagt betydelig arbeid i planforslaget, og i sammenhengen med andre regionale planer. Vi støtter målene som er framsatt. Vegvesenet vurderer at framkommelighet for kollektivtrafikk og tilgjengelighet, attraktivitet og sikkerhet for gående og syklende vil ha stor betydning.

Samfunn i utvikling – framtidens transport

Forslaget til RTP redegjør godt for utviklingstrekk ved samfunnet. Det synliggjøres at det er stor usikkerhet om hvordan ny teknologi blir tatt i bruk, og hva det betyr for transportutviklingen.

NTP har eget kapittel om framtidens mobilitet, og peker bl. a. på digitalisering og utvikling av lavutslippsteknologi.

Statens vegvesen har som mål å være en framtidsrettet fagetat med et bærekraftig, nyskapende og helhetlig perspektiv, og vil bidra til å utvikle nye transportløsninger og nye brukertiløsninger.

RPBA som verktøy for ønsket transportutvikling

Vegdirektøren har uttrykt at «arealbruk er all transports mor». I forslag til RTP framheves at spredt arealbruk skaper større bilavhengighet, økte kostnader til utbygging og vedlikehold av infrastruktur og høyere kostnader for den enkelte til transport.

Statens vegvesen vurderer at å lykkes med revisjonen og etterlevelse av RPBA kan være avgjørende for å ha et velfungerende transportsystem ut fra målsettingene i forslaget til RTP.

Vegvesenet ser også, i likhet med fylkeskommunen, den klare sammenhengen med Regional plan for folkehelse (RPFH), som er til høring samtidig med RTP og RPBA.

RTP som verktøy for ønsket transportutvikling

Forslag til revidert RPBA satser på byene. En utfordring er å gjøre byene mer attraktive, bl. a. for næringsutvikling. Forslaget til RTP framhever at god og miljøvennlig mobilitet gjør byer og tettsteder mer attraktive både som bosted, å arbeide i og å besøke.

Det er en styrke at forslag til RTP omhandler utfordringer knyttet til arealutviklingen.

Vegvesenet vurderer at RTP spiller en viktig rolle for å lykkes med RPBA.

Trafikksikkerhet, gående og syklende

Angitt effekt mål er å redusere antall hardt skadde og drepte med minst 60 % innen 2030.

Vegvesenet vurderer at målet kan være realistisk, og at det krever stor og samlet innsats.

Utfordringene knyttet til sykkel og gange er godt beskrevet i planforslaget.

I en tid der det må være betydelig flere som går og sykler, ser vegvesenet at det kreves sterk prioritering av gående og syklende framfor bil, økonomisk prioritering og at man tillater at anlegg må ha tilstrekkelig areal for god utforming.

E18/riksvegene i Vestfold

Av planforslaget leser vi at fylkeskommunen har merket seg utfordringer knyttet til arealutviklingen. Det framgår at etablering av kontorarbeidsplasser langs E18 er ekstra problematisk fordi det, i tillegg til konsekvenser av lang avstand til sentrum, belaster kryssområdene slik at det kan oppstå tilbakeblokkering ned på motorveien.

Vi støtter fylkeskommunens beskrivelse av utfordringene og presiserer: Ved tilbakeblokkering på E18 oppstår alvorlig økt risiko for trafikkulykker med stort skadeomfang.

Vegvesenet opplever at det er press på utvikling av arealene opp mot E18 og kryssområdene.

Europavegen er en nasjonal satsing som skal fungere i et langt tidsperspektiv. Regional og lokal transportfunksjon kommer i tillegg til nasjonal funksjon. Fungerende E18 er en ressurs og et konkurransefortrinn for næringslivet og byene i Vestfold.

Planforslaget angir at Larvik havn og Sandefjord lufthavn Torp er to vesentlige elementer i transportsystemet og har behov for økt vegkapasitet og mer forutsigbar reisetid. Havnene har stor betydning for å flytte gods fra bil til sjø og bane; et av målene i RTP.

Både Torp og Larvik havn har tilkobling til E18 via riksveger som i økende grad betjener andre næringsområder. Vi vil påpeke at kommuner og fylkeskommunen har stort ansvar for transportutviklingen gjennom sin arealplanlegging/arealforvaltning.

Forslaget til RTP anbefaler at arealbruken rundt og i tilknytning til kryssene på E18 tilpasses kapasiteten i vegnettet slik at det ikke oppstår tilbakeblokkering ut på stamvegen. RTP-forslaget anbefaler at arealbruken og krysskapasiteten på E18 ses i sammenheng når kommuneplanene, reguleringsplaner og byggeplaner vurderes, og at arealbruken langs E18 tilpasses funksjonen som stamveg. Vegvesenet vurderer anbefalingene som for svake.

Vegvesenet erfarer at E18 og spesielt tilhørende kryssområder er sårbare for økt trafikk som følge av nærhet til ny arealbruk. Vår vurdering er at RTP, sammen med RPBA, må være tydelige verktøy som bidrar til å ivareta samfunnets infrastruktur over lang tid. I slik sammenheng advarer vi mot stor grad av arbeidsplassetableringer langs E18 og tett på kryssområdene til E18.

Jernbanen – InterCity

Planforslaget får godt fram at ny jernbane og utvikling av stasjonene som attraktive knutepunkt har stor betydning, og krever koordinering mellom statens, fylkeskommunens og kommunenes planer. Forslaget synliggjør også behovet for bedre togtilbud for arbeidspendling mellom Vestfold og Grenland.

Vi ønsker å støtte opp om jernbanens betydning for framtidig næringsutvikling og samhandling mellom byene.

Jernbanens betydning er viktig – ikke minst i inngangen til ny fylkesstruktur.

Sandefjord lufthavn Torp – Torp– Kullerød–Fokserød – Tassebekk – Torp øst

Bane Nor la fram sin anbefaling av korridor for ny jernbane mellom Stokke og Virik 05.12.2018. Vegvesenet ser at framtidig jernbanestasjon vil få stor betydning for flyplassen og utvikling av Torp, men også for samhandling i en utvidet region.

I forslaget til RPBA løftes Torp fram som regionalt viktig næringsområde. Vi anerkjenner flyplassens rolle som regionalt viktig motor for næringslivet, og betydningen flyplassen har for befolkningen i regionen. Betydningen øker med framtidig ny jernbane og stasjon.

Samtidig utfordres vegvesenet av Sandefjord kommune, flyplassen og næringslivet på de trafikale forholdene i området særlig i rushtid. Trafikkanalyser indikerer framtidige utfordringer bl. a. knyttet til trafiksikkerhet, framkommelighet og avvikling, også av betydning for E18. Torpveien er del av E18, og statlig veg.

Utfordringene er synliggjort i forslaget til RTP.

I vår uttalelse til forslag til revidert RPBA hadde vi vesentlige merknader til arealutvikling i Torp–Kullerød–Fokserød-området.

Vegvesenet vurderer at ny jernbanestasjon vil måtte være stor del av transportløsningen for framtidig utvikling i området, sammen med gode løsninger for annen kollektivtrafikk og gående og syklende.

I forslaget til RTP er det pekt på at flyplassen ønsker ny tilførselsveg fra E18 ved Tassebekk. Det framgår at ved etablering av nytt næringsområde på østsiden av flyplassen er det tenkt en tilførselsveg som en avgreining fra denne nye vegforbindelsen.

Finansiering av ny veg til Torp flyplass vil konkurrere med andre riksvegprosjekter i handlingsprogrammet til NTP. Eventuelt må vegforbindelsen finansieres på annen måte. Prosessene er tidkrevende. Det er sannsynlig at flyplassen vil måtte leve med Torpveien som tilførselsveg over lang tid.

Vi minner om at Torpveien ble etablert som tilførselsveg til flyplassen. Historien viser at det har tatt kort tid før vegens opprinnelige funksjon ble satt til side av næringsetableringer.

Med framtidig ny jernbanestasjon på flyplassens vestsida, har vi vanskelig for å se at nytt næringsområde på flyplassens østsida er i samsvar med føringer i RPBA/statlige planretningslinjer. Vår vurdering er at utvikling av Torp øst kan føre til større bilavhengighet, svekkelse av bysentrum/byspredning og økte trafikale utfordringer bl. a. i kryss for ny E18-forbindelse til flyplassen/jernbanestasjonen/Torp vest.

Eventuell framtidig ny veg til flyplass/jernbanestasjon kan ikke utsettes for samme nedbygging som Torpveien, men må sikres å betjene flyplassens regionale funksjon, samt ha trafikksikkerhet/tilrettelegging også for gående og syklende. Kryssområdet ved E18 må vies særlig oppmerksomhet.

Virkemidler for å nå nullvekstmålet

Statens vegvesen har en sentral rolle i arbeidet som er gjort med Bypakke Tønsberg-regionen og Bypakke Larvik/mulighetsanalysen.

Fylkeskommunen redegjør godt for nullvekstmålet, utfordringene og virkemidlene i planforslaget, og innretningen for å oppnå finansiering. Ønsket om byvekstavgift kommer greit fram.

Vegvesenet vurderer det som viktig for oppnåelse av nullvekstmålet at framtidige bypakker, eventuell byvekstavgift og arealbruken i fylket harmonerer og bidrar i samme retning; satsing på byene, gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Strategier og retningslinjer

Vi gir støtte til planforslagets strategier, som synes å følge opp øvrige deler av planforslaget på god måte.

I punkt om eventuell bruk av forenklet standard på gang- og sykkelvegnettet, vil vi vektlegge attraktivitet, i tillegg til hensynet til trafikksikkerhet og framkommelighet. Betegnelsen «forenklet standard» synes misvisende. Vi ønsker at det byttes ut med «tilpasset standard», fordi standarden for løsninger for gående og syklende i mange tilfeller bør økes. Spesielt gjelder dette i bynære områder med stort potensial for gående og syklende.

Vi er fornøyd med at tiltak som bidrar til at barn og unge kan gå og sykle til og fra skole skal prioriteres. Barn og unge er viet oppmerksomhet i NTP 2018–2029, med eget kapittel om barnas transportplan. Det framgår at hensynet til barn skal vektlegges i lokal og regional planlegging. Nasjonal politikk er bl. a. å legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen. Vegvesenets vurdering er at dette bl. a. må ha betydning for kommunenes lokalisering av skoler/valg av skole- og barnehagestruktur.

Vegvesenet ser positivt på retningslinjen om mobilitetsplaner, og at denne inkluderer det offentliges egen virksomhet, herunder skolestruktur. Vi vurderer at retningslinjen setter RTP i klar sammenheng med RPBA.

Handlingsprogrammet

Det er angitt en rekke tiltak. Fylkeskommunen vil følge opp RTP og oppnå resultater.

Vi merker oss tiltak 15.2.7, om mulighetsstudie for arealbruk og transportsystem tilknyttet Torp.

Handlingsprogrammet viser ambisjonsnivået. Vegvesenet er fornøyd med dette. Samtidig er fylkeskommunen og vegvesenet begge omfattet av regionreformen. Oppgaver skal utføres samtidig med bygging av nye/endrede organisasjoner. I en periode vil noe måtte prioriteres framfor annet. Det er mulig dette bør synliggjøres.

Vegavdeling Vestfold
Plan- og forvaltningsseksjonen
Med hilsen

Rune Sundmark
Seksjonsleder

Øyvind Flaatten

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.