



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

MOTTATT  
26 JUN 2012

## Buskerud fylkeskommunes uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23

Fylkestinget vedtok i møte den 14.6.2012 sak 55/2012 følgende uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23:

### 1. Vegprosjekter i Buskerud

- Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur.
- Det kan være prosjektfinsiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturbygging. Det vises til at utbygging av flyplasser finansieres uavhengig av prioriteringer i NTP samt erfaringene med utbyggingen av Flytoget.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i innværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.
- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

POST ADRESSERES IKKE TIL ENKELTPERSONER

**Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:**

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt gjennomføres senest ihht 2018-23.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) må startes opp snarest.
- Rv7 Ørgenvika – Gol: Som en videreføring av prosjektet Sokna – Ørgenvika vil det være naturlig å få vurdert ulike typer prosjektfinansiering for strekningen RV 7 Ørgenvika Gol-

**2. Bytrafikk**

- Buskerudbyen.  
Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.
- Ringeriksregionen  
har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

**3. Jernbane i Buskerud**Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16. Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVU for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

**4. Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter

Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.

Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet

Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.

- Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.

Vår dato  
19.06.2012

Vår referanse  
2010/330 - 93

Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.

- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

\*\*\*

Vedlagt følger særutskrift med saksframlegg og protokollutskrift fra behandlingen i Hovedutvalget for samferdsel 29.5.2012, fylkesutvalget 6.6.2012 og fylkestinget 14.6.2012.

Vedlagt følger kopi av alle lokale uttalelser fra kommuner og interesseorganisasjoner i Buskerud med sammendrag av disse.

Med hilsen

Runar Stustad e f  
samferdselsrådgiver

#### Vedlegg

- 1 Særutskrift - Fylkeskommunens uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 23
- 2 Kopi av uttalelser fra kommuner og interesseorganisasjoner i Buskerud fylke

#### Kopi til:

Sekretariatet for NTP v/Vegdirektoratet Postboks 8142 Dep 0033 OSLO





Vår saksbehandler  
Runar Stustad, tlf 32808687

**Saksgang:**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalget for samferdselssektoren	28/12	29.05.2012
Fylkesutvalget	52/12	06.06.2012
Fylkestinget	55/12	14.06.2012

## Fylkeskommunens uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 23

**Vedlegg**

- 1 Oppsummering av lokale uttalelser til NTP 2014-23
- 2 Felles uttalelse til Nasjonal Transportplan fra Buskerudbysamarbeidet

*Fylkesrådmannen legger fram forslag til uttalelse om Nasjonal Transportplan 2014-23. I forslaget er det lagt avgjørende vekt på Østlandssamarbeidets felles uttalelse. Resultatet av lokale høringer viser stor oppslutning om en rekke samferdselstiltak som er av stor betydning for innbyggerne. Fylkesrådmannen foreslår en prioritering av disse, og viser til vedtaksforslaget. I tråd med brev av 9.2.2012 fra Jernbaneverket foreslås i saken også en uttalelse knyttet til Høyhastighetsbaneutredningene som ble lagt fram i januar 2012.*

**Forslag**

1.

**Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter

Buskerud fylkeskommune/kommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.

Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet  
Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.
- Trafikkveksten i byregionene  
Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkes-kommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.  
Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.
- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

## 2.

### **Bytrafikk**

- Buskerudbyen.  
Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

### 3.

#### **Vegprosjekter i Buskerud**

- Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig slik at målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år kan nås.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.
- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune forventer at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) må startes opp snarest.

### 4.

#### **Jernbane i Buskerud**

##### Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet som utgangspunkt for eventuell videre utbygging av høyhastighetsnett i Norge.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden

mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

### Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16. Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

### Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

### Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVVU for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

## **Behandling i Hovedutvalget for samferdselssektoren - 29.05.2012**

På vegne av H, KrF og Frp fremmet **Arne Jørstad (H)** slikt endringsforslag:

### **1.**

#### **Vegprosjekter i Buskerud**

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur. Det kan være prosjektfinansiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturbygging.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.
- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVVU) må startes opp snarest.

## 2.

### Bytrafikk

- Buskerudbyen. Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

## 3.

### Jernbane i Buskerud

Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

#### Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16. Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

#### Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

#### Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVV for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

#### **4.**

#### **Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter  
Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet  
Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneløpene konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.
- Trafikkveksten i byregionene  
Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.  
Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.
- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

**Lavrans Kierulf (Frp)** fremmet slikt tilleggforslag, nytt pkt. 5:

Buskerud fylkeskommune stiller spørsmål ved om dagens gjennomføring av Nasjonal Transportplan er hensiktsmessig for å løse fremtidens transportbehov i Norge.

Det vises til at utbygging av f.eks. flyplasser finansieres uavhengig av prioriteringene i NTP, det samme var arbeidsformen for Flytoget.

Det synes fornuftig at også andre riksdekkende, og særs viktige, hovedferdselsårer som eksempelvis Oslo-Stavanger/Oslo-Bergen/Oslo-Trondheim og nordover løftes ut av NTP og utbygges/utbedres raskt, evt. ved eget utbyggingsselskap. Nasjonale baner og hovedveier bør gis fortrinn og ikke være i konkurranse med mer lokale ønsker når prioriteringer foretas og bevilgninger gjøres.

Buskerud fylkeskommune ønsker videre å påpeke behovet for at sentrale myndigheter for alvor ser på alternative finansieringsformer for utbygging av veier og jernbane. Alternativ finansiering i form av OPS (Offentlig Privat Samarbeid) og en betydelig mer aktiv bruk av Statens Pensjonsfond Utland for å unngå "klattfinansiering" av offentlige samferdselsprosjekter må til. Prosjekter må finansieres fullt og helt, ikke stykkevis og delt.

**Anne Sandum (Ap)** fremmet slikt endringsforslag til Høyres forslag pkt. 1:

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur, noe som vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturutbygging.

**Mathias Dannevig (Ap)** fremmet slikt endringsforslag:

Tredje avsnitt, kulepunkt 2:

RV 23 Dagslett-Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-2017.

Tredje avsnitt, kulepunkt 5:

RV 23 Linnes-E-18 ny Oslofjordtunnel for tungtransport forsterker nå behovet om at RV 23 fram til E-18 endelig må få sin fullførelse. Buskerud fylkeskommune krever at Staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden. Prosjektet må så gjennomføres i henhold til NTP med 45% rammetillegg 2018-2023, og som videreføring av bompengeprojektet Dagslett-Linnes.

**Torhild Helling Bergaplass (H)** fremmet slikt tilleggforslag:

Nytt kulepunkt under pkt. 1:

RV 7 Ørgenvika-Gol: Det vert sett i gang arbeid med KVU.

**Lavrans Kierulf (Frp)** framla slik protokolltilførsel:

Planene som er beskrevet i NTP bør gjennomføres uten ytterligere beskatning av bilistene. Finansiering som eksempelvis bompenger, veipricing, rushtidsavgift osv vil derfor ikke være å anbefale. Dette grunnet at bilister i Norge blant annet betaler inn bilrelaterte avgifter i en slik skala at en ytterligere beskatning vil ramme de som har strammest økonomi.



Før avstemming ble det avholdt gruppemøte.

### **Avstemning**

Forslaget framsatt av Kierulf til nytt pkt. 5 fikk 5 (H, Frp og 1 KrF) stemmer og falt.

Forslaget framsatt av Helling Bergaplass til nytt kulepunkt fikk 5 (Sp, H, Frp) stemmer og falt.

Forslaget framsatt av Jørstad ble vedtatt med 6 mot 5 (Ap, Sp) stemmer som ble avgitt for Sandum og Dannevig's forslag.

Ingen stemte for fylkesrådmannens opprinnelige forslag.

### **Hovedutvalgets innstilling til fylkesutvalget**

#### **1.**

#### **Vegprosjekter i Buskerud**

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur. Det kan være prosjektfinsiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturbygging.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.

- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVVU) må startes opp snarest.

## 2.

### Bytrafikk

- Buskerudbyen. Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

## 3.

### Jernbane i Buskerud

#### Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

#### Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16.

Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.

- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

#### Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

#### Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVV for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

#### 4.

##### **Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter  
Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.  
Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet  
Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets

konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.

- Trafikkveksten i byregionene  
Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.  
Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.
- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

#### PROTOKOLLTILFØRSEL:

Planene som er beskrevet i NTP bør gjennomføres uten ytterligere beskatning av bilistene. Finansiering som eksempelvis bompenger, veiprisning, rushtidsavgift osv vil derfor ikke være å anbefale. Dette grunnet at bilister i Norge blant annet betaler inn bilrelaterte avgifter i en slik skala at en ytterligere beskatning vil ramme de som har strammest økonomi.

#### **Behandling i Fylkesutvalget - 06.06.2012**

På vegne av H, Frp, KrF tok **Trond Johansen** (KrF) framsatte slikt tilleggsforslag til hovedutvalgets innstilling punkt 1.(tilleggene er uthevet.)

1.

## Vegprosjekter i Buskerud

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur. Det kan være prosjektfinansiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturutbygging. **Det vises til at utbygging av flyplasser finansieres uavhengig av prioriteringer i NTP samt erfaringene med utbyggingen av Flytoget.**

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.
- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt i perioden **2018-23**.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVVU) må startes opp snarest.
- Rv7 Ørgenvika – Gol: **Det bør settes i gang planlegging av utbedring/ombygging av strekningen Ørgenvika – Gol (Hallingdalspakka). Prosjektet vil være godt egnet for alternativ organisering og finansiering**

På vegne av Ap, Sp, V framsatte **Anne Sandum** (Ap) slikt endringsforslag:

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

□ E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.

□ RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.

□ E 16 Bjørum – Hønefoss.

Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.

o Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.

o E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.

□ RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må

videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

□ ”RV 23 Linnes-E.18 : Ny Oslofjordtunnel for tungtrafikk forsterker nå behovet for raskt å fullføre RV 23 videre frem til E-18. Buskerud Fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden. Prosjektet må så gjennomføres iht NTP 2014-2023 , og som en videreføring av bompengeprojektet Dagslett-Linnes.”

□ E 134 Ny Strømsøastunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle

økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.

□ Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVVU) må startes opp snarest.

### Vegprosjekter i Buskerud

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur, noe som vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturutbygging.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard på veinettet, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som en videreføring av prosjektet Sokna – Ørgenvika vil det være naturlig å få vurdert ulike typer prosjektfinansiering for strekningen RV7 Ørgenvika – Gol.

2.

#### Bytrafikk

- Buskerudbyen.

Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

- Ringeriksregionen

har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

3.

#### Jernbane i Buskerud

##### Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte ICstrekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

#### Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16.

#### Ringeriksregionen

har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.

- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

#### Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

#### Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVVU for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

4.

#### Østlandssamarbeidets felles uttalelse

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg

for samferdsel den 3.5.2012:

□ Overordnede synspunkter

Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.

Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

□ Utbygging av Intercity-triangelet

Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.

□ Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene

og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken.

Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansieringsordninger,

tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.

Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.

□ Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

□ Utbyggingen av riksvegene

Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

□ Godstransport på bane

Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.



## Avstemning

Hovedutvalgets innstilling med endringsforslaget til punkt 1 framsatt av Johansen ble vedtatt med 8 mot 7 (Ap, Sp, V) stemmer som ble avgitt for Sandums endringsforslag.

## Fylkesutvalgets innstilling til fylkestinget

### 1.

#### Vegprosjekter i Buskerud

Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur. Det kan være prosjektfinansiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturbygging. Det vises til at utbygging av flyplasser finansieres uavhengig av prioriteringer i NTP samt erfaringene med utbyggingen av Flytoget.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.
- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt i perioden 2018-23.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot

andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.

- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) må startes opp snarest.
- Rv7 Ørgenvika – Gol: Det bør settes i gang planlegging av utbedring/ombygging av strekningen Ørgenvika – Gol (Hallingdalspakka). Prosjektet vil være godt egnet for alternativ organisering og finansiering

## 2.

### Bytrafikk

- Buskerudbyen. Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

## 3.

### Jernbane i Buskerud

#### Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

#### Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16. Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

## Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

## Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVV for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

## 4.

### **Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter  
Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.  
Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet  
Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.
- Trafikkveksten i byregionene  
Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til

kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.

Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.

- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

## **Behandling i Fylkestinget - 14.06.2012**

**Lavrans Kierulf** (Frp) framla på vegne av alle partiene bortsett fra nytt kulepunkt 2 slikt endringsforslag:

Pkt 1. Vegprosjekter i Buskerud.

Første avsnitt deles opp i to kulepunkter hvor første går til og med infrastruktur og kulepunkt to starter med Det kan være prosjektfinansiering \_ \_ \_

Under fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-2023 foreslås AP's forslag med "RV 23 Linnes – E18 \_ \_ \_ med følgende endring i siste setning med at gjennomføres senest iht \_ \_ \_

Siste kulepunkt om RV 7 får følgende tekst:

Som en videreføring av prosjektet Sokna-Ørgenvika vil det være naturlig å få vurdert ulike typer prosjektfinansiering for strekningen RV7 Ørgenvika-Gol.

## Avstemning

Følgende hadde ordet:

Arne Jørstad (H), Anne Sandum (Ap), Lavrans Kierulf (Frp), Runolf Stegane (V)

Kulepunkt 2, pkt 1 i Kierulfs forslag ble vedtatt med 22 (H, Frp, KrF) stemmer.

Fylkesutvalgets innstilling (uten nytt kulepunkt 2 i pkt. 1) ble enstemmig vedtatt.

### **Lavrans Kierulf (Frp) framla slik protokolltilførsel:**

Planene beskrevet i NTP bør gjennomføres uten ytterligere beskatning av bilistene.

Finansiering som for eksempel bompenger, veiprisning, rushtidsavgift osv. vil derfor ikke være å anbefale.

## Vedtak

### 1.

#### **Vegprosjekter i Buskerud**

- Opprusting av vegnettet og vegutbygging går for langsomt. Det må på plass mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Fylkestinget vil oppfordre staten til å ta i bruk alternative organiseringer og finansiering av infrastruktur.
- Det kan være prosjektfinansiering, flerårige budsjettering, selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen og OPS finansiering. Det vil gi hurtigere framdrift og mer effektiv infrastrukturutbygging. Det vises til at utbygging av flyplasser finansieres uavhengig av prioriteringer i NTP samt erfaringene med utbyggingen av Flytoget.

Rammene til å ta igjen forfallet på riksvegene må økes betydelig for å nå målsettingen om at dette skal tas igjen på 15 år. Det er totalt uakseptabelt å kutte i prosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019.

Buskerud fylkeskommune opprettholder prioriteringen fra forrige NTP-periode med følgende tiltak:

- E 134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det forventes at prosjektet prioriteres svært høyt og at prioriteringen i gjeldende NTP følges opp slik at prosjektet bygges i perioden 2013-15.
- RV 23 Dagslett – Linnes: Prosjektet må bygges i perioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- E 16 Bjørum – Hønefoss. Buskerud fylkeskommune forventer at utbygging av strekningen Bjørum – Hønefoss kan skje kontinuerlig.
  - Bjørum – Skaret prioriteres i inneværende NTP og gjennomføres i perioden 2014-17.
  - E 16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo med statlige midler og gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen.

- RV 35: Planleggingen av strekningen Hokksund – Åmot inkl. løsning for Fv. 287 i Åmot må videreføres umiddelbart slik at utbygging kan starte opp i perioden 2018-23.

### **Fylkestinget prioriterer følgende nye tiltak i perioden 2014-23:**

- Rv 23 Linnes – E 18: Buskerud fylkeskommune krever at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som videreføring av Dagslett – Linnes som bompengeprojekt gjennomføres senest ihht 2018-23.
- E 134 Ny Strømsøåstunnel: Buskerud fylkeskommune legger til grunn at Staten tar det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Kobling av dette tiltaket mot andre vegprosjekter i området må gjøres på bakgrunn av arbeidet med KVVU for Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2 og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.
- Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVVU) må startes opp snarest.
- Rv7 Ørgenvika – Gol: Som en videreføring av prosjektet Sokna – Ørgenvika vil det være naturlig å få vurdert ulike typer prosjektfinansiering for strekningen RV 7 Ørgenvika Gol-

## **2.**

### **Bytrafikk**

- Buskerudbyen. Buskerud fylkeskommune slutter seg til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet av 23.4.2012 som følger som vedlegg til saken. Buskerudbyområdet har store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt trafikk, forurensing og arealknapphet. Kommunene og fylkeskommunen har derfor inngått forpliktende avtale om å utforme en politikk som skal møte disse utfordringene. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.
- Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger. Også lokalt er det store trafikk- og miljøutfordringer som vil bli tatt med i arbeidet med en Ringerikspakke for samferdsel. Det er svært viktig at Staten støtter opp om dette arbeidet i kommende planperiode.

## **3.**

### **Jernbane i Buskerud**

#### Høyhastighetsutredningen.

- Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens anbefaling om å benytte IC-strekningene på Østlandet.
- Buskerud fylkeskommune anbefaler at alternativ B med forsert utbygging på eksisterende trasé legges til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetiden mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

## Ringeriksbanen

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig gjenopptar planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen. Planprosessen må gjøres uavhengig av planene for E16. Ringeriksregionen har stort potensiale for vekst både i befolkning og næringsliv, og vil kunne bidra til å avlaste presset på Oslo/Akershus gjennom bedre samferdselsløsninger.
- Buskerud fylkeskommune viser til omtale i NTP og tidligere innspill, og ber om at ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren utprøves på dette prosjektet.

## Sørlandsbanen Drammen - Kongsberg

- Buskerud fylkeskommune krever at Staten snarest mulig starter planleggingsarbeid for dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg med sikte på utbygging innen 2024. Det vises til uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet.

## Godsterminal i Drammensområdet

- Buskerud fylkeskommune viser til egen sak om KVVU for godsterminal, sporarealer og kapasitet. Det er stort behov for å avklare bl.a. godsterminalens plassering og funksjon, og fylkeskommunen presiserer behovene for videre planlegging for å sikre effektiv og mer miljøvennlig godstransport i Buskerud. Forholdet til og behovet for samordning med sjøtransport må utredes.

## 4.

### **Østlandssamarbeidets felles uttalelse**

Buskerud fylkeskommune slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse i Faglig-politisk utvalg for samferdsel den 3.5.2012:

- Overordnede synspunkter

Buskerud fylkeskommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere.

Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep.

Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter.

Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

- Utbygging av Intercity-triangelet  
Full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.
- Trafikkveksten i byregionene  
Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkes-kommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.  
Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.
- Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene  
Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.
- Utbyggingen av riksvegene  
Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.
- Godstransport på bane  
Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport. Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

### **Protokolltilførsel**

Planene beskrevet i NTP bør gjennomføres uten ytterligere beskatning av bilistene. Finansiering som for eksempel bompenger, veipricing, rushtidsavgift osv. vil derfor ikke være å anbefale.

Buskerud fylkeskommune, 9. mai 2012  
Runar Hannevold  
Fylkesrådmann



## Bakgrunn for saken

Statsetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23 ble offentliggjort og sendt på høring den 29.2.2012. Høringsfristen er satt til 29.6.2012 og fylkeskommunene koordinerer lokale innspill i fylkene.

Høringen omfatter først og fremst det nasjonale stamnettet.

- For jernbanetransport, sjøfart og luftfart inngår hele transportsystemet i det nasjonale stamnettet.
- Riksvegene omfatter alle europaveger og de største vegene som binder landsdeler sammen. I Buskerud er E 18, Rv 23, E 134, Rv 35 fra Hokksund til Gardermoen (men ikke gjennom Hønefoss sentrum), E 16, Rv 7 og Rv 52 klassifisert som riksveger.

Høringen omfatter imidlertid også Høyhastighetsutredningen 2010-12. I høringsbrev, datert 9.2.2012 fra Jernbaneverket heter det at *"NTP er på høring med samme høringsfrist. Høringsinstansene bes derfor om å gi sine eventuelle høringsinnspill til høyhastighetsutredningen samme med høringsinnspillet til etatenes planforslag."*

### Prosess og medvirkning

Buskerud fylkeskommune har hatt følgende prosess knyttet til lokal høring av NTP:

- 29.februar Forslag sendt på høring
- 5. mars. Informasjon i Buskerudtinget
- 14. mars: Informasjons- og drøftingsmøte med kommuner, næringsliv og organisasjoner i eget fylke
- 2. mai: Frist for å komme med innspill til Buskerud fylkeskommune
- 29. mai: Hovedutvalget for samferdselssektoren innstiller til fylkestinget
- 6. juni: Fylkesutvalget innstiller til fylkestinget
- 13. juni: Fylkestinget behandler saken
- 29. juni: Høringsfrist til Samferdselsdepartementet og Kyst og fiskeridepartementet

Andre plan- og utredningsprosesser som er av betydning for saken om NTP 2014-23:

- KVVU for IC på Østlandet, herunder Vestfoldbanen (egen sak til fylkestinget i juni)
- KVVU for gods/jernbane i Drammen (egen sak til fylkestinget i juni)
- KVVU for Oslofjordkryssing
- KVVU for Buskerudbyen
- KVVU Rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker
- KVVU E134 Kongsberg - Gvammen
- Areal og Transportplan for Buskerudbyen
- Kollektivtransportplan (egen sak til fylkestinget i juni)
- Fylkesvegstrategi (egen sak til fylkestinget i oktober) og
- Høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket

### Videre prosess:

- 2012/2013: Samferdselsdepartementet og Kyst- og fiskeridepartementet behandler uttalelsene og utarbeider Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2014-23.
- Våren 2013. Stortingets behandling av Stortingsmeldingen om NTP 2014-23.

- Parallelt (altså i 2012 – 2013) utarbeider statsetatene sine forslag til Handlingsprogram, med hovedvekt på første del av planperioden, dvs. 2014 - 2017.
- Handlingsprogrammene vedtas høsten 2013.

Nasjonal Transportplan har en tidshorisont på 10 år, men rulleres hvert fjerde år. Vedtak knyttet til investeringer i første del av planperioden (2014-17) anses langt mer bindende enn vedtak knyttet til siste del (2018 – 2023). Dersom framdrift i prosjekter går som forutsatt, må man imidlertid kunne anta at prosjekter som er omtalt i siste del av en planperiode vil være i god posisjon til å komme inn som prioritert tiltak ved neste rulling.

## **Om forslaget til NTP 2014-23:**

Det er lagt vekt på å gi en god orientering om innholdet i planforslaget p.g.a. sakens kompleksitet.

Transportetatens forslag (høringsdokumentet) finnes på etatenes felles hjemmeside om Nasjonal Transportplan:

<http://www.ntp.dep.no/>

Buskerud fylkeskommune har også opprettet egen hjemmeside om Nasjonal Transportplan:

<http://www.bfk.no/Modules/theme.aspx?ObjectType=Article&ElementID=19845&Category.ID=6525&Itemid=2283>

I det etterfølgende gis korte orienteringer/stikkord om innholdet i planforslaget, fortrinnsvis om forhold/tiltak av særlig interesse for Buskerud fylke:

### **Kap. 2 Mål:**

Målsettingene i plandokumentets kapittel 2 gjenspeiler Regjeringens bestilling av plan, og er i store trekk er i tråd med gjeldende plan for perioden 2010-19. De fire hovedmålene om

- bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader,
- færre ulykker,
- begrensning i klimagassutslipp og reduserte miljølemper av transport og
- universell utforming av transportsystemet.

I tillegg viser planen henholdsvis 6, 2, 4 og 1 etappemål.

### **Kap 3: Nasjonale strategier**

For å nå målene foreslås en rekke strategier. Det vises til følgende omtaler:

#### **Kap. 3.1. Byområder – Veksten må tas av kollektivtransport, gåing og sykling.**

Byområdene har ulike trafikk og miljøutfordringer, og plandokumentet skiller mellom

- gruppe 1 med Oslo,
- gruppe 2 med andre storbyer Bergen, Trondheim og Stavangerområdet og
- gruppe 3 der bl.a. Buskerudbyen inngår.

Virkemidler for å nå målene omfatter, arealbruk, fremkommelighetstiltak, målrettet prioritering/regulering, påvirkning, ITS og "konkluderer" med behov for forpliktende avtaler om utvikling av samferdselspakker.

Planen erkjenner at målsettingen innebærer store finansielle utfordringer for fylkeskommunene og sterkt behov for samarbeid mellom både statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter.

### **Kap. 3.2. Reduserte avstandskostnader og regional utvikling**

- Bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer.
- Redusere flaskehalsen som påvirker regularitet og punktlighet for næringslivets transporter.
- Styrking av nasjonale intermodale godsknutepunkter.
- Videreføre godsstrategien for jernbanen.
- Videreføre IC-strategien for utbygging av dobbeltspor på jernbanenettet på Østlandet, bl.a. på Vestfoldbanen.
- Utvikle flyplassene, bl.a. med flere rullebaner på Gardermoen og Flesland.
- På vegnettet prioriteres sammenhengende utbygging av E6, E16, E18 og E39.
- For å redusere flaskehalsen for næringslivet prioriteres tiltak for å øke bredden på de smaleste vegene som ikke har gul midtlinje.
- I planperioden prioriteres drift og vedlikehold samt fornyelse og tiltak for å ta igjen forfallet. Dette vil bidra til økt pålitelighet og regularitet.

### **Kap. 3.3. Mer gods på sjø og jernbane**

- Kapasitet og driftssikkerhet på bane.
- Vegforbindelse til havnene/godsterminalene.
- Tiltak i farleden.
- Tilrettelegging for integrerte logistikk-knutepunkter, jernbaneterminaler.
- Incentivordning for overføring av godstransport fra veg.
- Reduserte avgifter på sjøtransport.
- Om Drammen heter det at "*den pågående KVUen vil bidra til å avklare behovene og forutsetningene for en ny terminal i Drammen*"

### **Kap. 3.4. Styrket drift, vedlikehold og fornyelse**

- Ta igjen forfall – fornye infrastrukturen.
- Driftskostnadene øker.
- Klimaendringer gir økt behov for beredskap.
- Økt robusthet, sikkerhet og pålitelighet.

### **Kap. 3.5. Trafikksikkerhet**

- Tiltak for å redusere risiko for ulykker.
- Prioritere investeringstiltak på veg som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklistene.
- Trafikantrettede tiltak rettes i særlig grad mot høyrisikogrupper med spesiell fokus på redusert fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring.

### **Kap. 3.8 Gjennomføringsevne**

- Det tar ca. 10 år å forberede store prosjekter til bygging.
- Mer effektiv og raskere planlegging (de øvre økonomiske rammenivåene vil ikke kunne gjennomføres uten vesentlig økning i planproduksjonen).
- Økt aktivitet i leverandørmarkedet og forutsigbare finansierings-løsninger.

### **Kap. 3.9. Redusert klimautslipp og bedre miljø**

- Reduserte utslipp fra enkeltkjøretøyer, økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av bilparken.
- Redusere transportomfanget og endre reisemiddelfordelingen.
- Veksten i biltrafikken i byene må reduseres, og det må satses på kollektivtransport og gåing/sykling.
- Restriktive tiltak for den private biltrafikken.
- Tiltak for å bevare det biologiske mangfoldet.
- Oppfylle vannforskriften.
- Driften gjøres mer miljøtilpasset.

### **Kap. 3.10 Universell utforming av hele reisekjeden**

- Krever samordning mellom mange aktører.
- Stamrutene for kollektivtransporten, større knutepunkter og jernbanestasjoner prioriteres.

### **Kap. 3.11 Økt sykling og gåing**

- Nasjonalt mål om 8 % sykkelandel (4 % i 2009, jf. Nasjonal Reisevaneundersøkelse).
- *"Det skal være attraktivt å gå for alle" og "Flere skal gå mer."*
- Transportetatene vil arbeide for at fylkeskommuner og kommuner vedtar lokale mål om andelen sykkelturer og gåturer og utarbeider lokale og regionale strategier og handlingsplaner.
- Viktigste virkemidler for økt sykling i samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner:
  - Nye sykkelanlegg.
  - Tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkarealer.
  - Bedre drift og vedlikehold.

### **Kap. 3.12. Intelligente trafikksystemer (ITS) og utnyttelse av ny teknologi**

- ITS og innføring av nye teknologiske løsninger gjør det mulig å utnytte tilgjengelig infrastruktur bedre.
- Bygge opp under mest mulig åpne løsninger som er enkle i bruk.
- Bedre trafikkinformasjon, flåtestyring, overvåking og kontroll.

### **Kap. 3.13. Mer robust transportinfrastruktur, styrket beredskap**

- Hyppigere og mer ekstremt vær stiller økte krav til infrastrukturen.
- Store deler av dagens transportnett er ikke robust nok til å møte de økte påkjenningene.
- For å redusere sårbarheten må infrastrukturen bli mer robust, og beredskapen må styrkes.

### **Kap. 3.14. Bidrag til utvikling av reiselivsnæringen**

- Bedre transportinfrastruktur.
- Informasjonssystemer, bl.a. nasjonal reiseplanlegger.
- Enklere billettkjøp og bompengebetaling.
- Adkomster og knutepunkter.
- Samarbeid for å øke turisttrafikken med fly.

### **Kap. 3.15. Forskning og utvikling**

- Behov for økt tverretattlig samarbeid.

- Spesielt knyttet til utvikling av ny teknologi, klima/ekstremvær, kapasitet/fremkommelighet, transportanalyser etc.

#### **Kap. 4: Fylkeskommunal infrastruktur og transport (fylkesveger og kollektivtrafikk)**

Transportetatene foreslår følgende tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud:

- Utredning om kompensasjon for ekstraordinær kostnad innenfor drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.
- Tilskuddsordning for rehabilitering av tunneler, bruer og ferjekaier på fylkesvegene.
- Tilskuddsordning for sykling i by- og tettstedsområder.
- Tiltak for gående trekkes inn i en utvidet BRA-ordning for universell utforming av kollektivtransporten.
- Økte statlige overføringer for bedre kollektivtransport.
- Fylkeskommunen får i oppgave å utpeke stamruter for kollektivtransport og viktige kollektivknutepunkter, pluss koordinering i knutepunktene.
- Fylkeskommunenes ansvar for byparker, arealplanlegging, mer effektiv planlegging og oppfølging av transportpolitiske mål understrekes.

#### **Kap. 5: Økonomiske rammer**

Rammene for etatens planlegging er gitt i 4 nivåer:

- Planteknisk ramme. Tilsvarende budsjett 2011 multiplisert med 10 (justert til 2012-kroner)
- Planteknisk ramme – 20 %
- Planteknisk ramme + 20 %
- Planteknisk ramme + 45 %

I tillegg er lagt inn referansekolonner for å sammenligne med NTP 2010 – 19 (i 2012-kr)

**Oversiktstabell NTP 2014 – 23 (i mrd. kroner for 10 år)**

	<b>NTP 2010 – 19</b>	<b>-20 %</b>	<b>Planteknisk ramme</b>	<b>+ 20 %</b>	<b>+ 45 %</b>
<b>Vegvesenet (s 102)</b>					
Drift og vedlikehold	70,1	84,7	92,2	92,5	94,8
Investering	82,0	41,7	69,0	104,4	146,4
Vederlag OPS-prosjekter	4,6	4,3	4,3	4,3	4,3
Rentekomp. transporttiltak i fylkene	6,5	6,1	6,1	6,1	6,1
Skredsikring fylkesveger	5,4	4,0	5,5	6,0	7,0
Kjøp av riksvegferjetjenester	4,5	4,6	4,6	4,6	4,6
<b>Sum</b>	<b>173,0</b>	<b>145,4</b>	<b>181,7</b>	<b>217,9</b>	<b>263,2</b>
<b>Jernbaneanverket (s84)</b>					
Drift	44,5	68,8	71,8	72,8	75,3
Investering	52,8	12,1	29,3	48,5	71,3
<b>Sum</b>	<b>97,3</b>	<b>80,9</b>	<b>101,1</b>	<b>121,3</b>	<b>146,6</b>
<b>Kystverket (s97)</b>	<b>11,6</b>	<b>10,0</b>	<b>12,4</b>	<b>14,9</b>	<b>18,0</b>
<b>Avinor (side 78 – 81) (selvfinansierende)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SUM</b>	<b>281,9</b>	<b>236,3</b>	<b>295,2</b>	<b>354,1</b>	<b>427,8</b>

*\*) Tabellen er ekskl. bompenger og privat finansiering*

Prioriteringer av store enkeltprosjekter på veg og bane i Buskerud er vist i tabell på neste side:

Transportetatens forslag til NTP 2014-2023 - større riksvegprosjekter i Buskerud

Riksveg nr	Strekning	Planteknisk ramme						Ramme + 20 %						Ramme + 45 %				Andel bom-penger		
		2014-2017		2018-2023		Sum 2014-2023		2014-2017		2018-2023		Sum 2014-2023		2014-2017		2018-2023			Sum 2014-2023	
		Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen		Stat	Annen
Rv35	Ollimb - Jevnaker - Eggemoen*							430	900	430	900	400	900	220	380	620	1280	67,4 %		
Rv35	Nymoen- Eggemoen							Ikke prioritert												
Rv35	Hokksund - Åmot							Ikke prioritert												
Rv23	Oslofjordtunnelen - nytt tunneløp		1200		300		1500				1500		1200		300		1500	100,00 %		
Rv23	Lilles - Dagslett	100	800	300	300	400	1100	300	1100	100		400	1100			400	1100	73,3 %		
Rv23	Lilles - X E18													650	2150	650	2150	76,8 %		
E134	Strømsåstunnelen**							600		600				600		600				
E134	Damåsen - Saggrenda							1050	2150	1050	2150	1050	2150			1050	2150	67,2 %		
Rv7	Sokna - Ørgenvika	350	160			350	160	350	160			350	160			350	160			
E16	Bjørnum - Skaret - Rørvik***													950	1550	950	1550	62,0 %		
E16	Rørvik - Hønefoss							Ikke prioritert												

\* Overveiende i Oppland fylke. Oppstart 2018-2023 ved + 20%

\*\* "Dersom rammen økes med 20 % ..... For å følge opp tunnelforkriftens krav legges det opp til å bygge ekstra tunneløp i Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Foreslåtte statlige midler kan være bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeproblema for en slik utbygging.

\*\*\* I Akershus og Buskerud

Transportetatens forslag til NTP 2014-2023 - store Jernbaneprosjekter som berører Buskerud

Strekning	Planteknisk ramme						Ramme + 20 % (variant person/gods-strategi)						Ramme + 45 %						Merknad
	2014-2017		2018-2023		Sum 2014-2023		2014-2017		2018-2023		Sum 2014-2023		2014-2017		2018-2023		Sum 2014-2023		
	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	Stat	
Ringeriksbanen																			Plan
Grenlandsbanen/Høyhastighet																			Plan
Vestfoldbanens parseller:																			
Drammen - Skoger el/Nykirke Barkåker										3000				3000		3000			
Holm - Nykirke	2757				2757		2757				2757		2757			2757			
Fårreseedet - Porsgrund	5630				5630		5630				5630		5630			5630			
Barkåker - Tønsberg	205				205		205				205		205			205			
Kapasitet og gods på Sørlandsbanen							400	v/godsstr.	800	v/godsstr.	1200		400		800		1200		
Drammen - Kongsberg								v/godsstr.											Parseller
Drammen gods										Ikke prioritert									

## **Kap 6: Prioriteringer i de største byområdene**

Omtaler særskilte tiltak i de 4 største byområdene; Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim

Ingen byer i Buskerud; heller ikke Buskerudbyen, tilhører kategorien de "største byområdene". Øvrige byer om omtalt i kap. 3.1.

## **Kap 7: Transportkorridorer**

De nasjonale transportkorridorene omfatter 7 strekninger/korridorer. Buskerud fylke er direkte berørt av følgende:

- Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor som også omfatter Jessheim – Hønefoss – Hokksund med Rv35,
- Korridor 3, Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger. I korridoren inngår også Sørlandsbanen samt Rv 23 på tvers av Oslofjorden. Viktigste infrastruktur for Buskerud er E 18, Rv 23, Drammensbanen, Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.
- Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø. Viktigste infrastruktur for Buskerud er E 134, E 16, Rv 7, Rv 52, Randsfjordbanen og Bergensbanen.

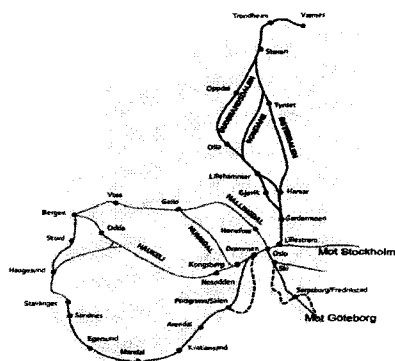
Transportetatens forslag til prioriteringer i "våre" korridorer" fremgår av oversikten gitt under omtalen av kap. 5, økonomiske rammer.

## **Om høyhastighetsutredningen 2010-12 (om jernbane):**

Utredningen omfatter en rekke temaer og delutredninger, og det vises derfor til eget nettsted og lenke til all dokumentasjon om høyhastighetsutredningene i Norge:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/Nyhetsarkiv/Oppsummering-Hovedkonklusjoner/>

Høyhastighetsutredningen omfatter 6 korridorer med flere alternative traséer og løsninger:



Figur 1 – Korridorsskisse. Atkins Ltd

1. Oslo – Kristiansand – Stavanger
2. Oslo – Bergen
3. Oslo – Trondheim
4. Oslo – Göteborg
5. Oslo – Stockholm
6. Bergen – Haugesund – Stavanger i kombinasjon med 1 og 2

Det er på alle strekninger utredet to alternativer med forskjellig kjørehastighet (250 km/t og alternativt 330 km/t.) I tillegg er det gjort beregninger for et alternativ der man oppgraderer eksisterende baner for å få 20 % reisetidsreduksjon og togavgang annen hver time.

Oppsummeringen av hovedkonklusjonene fra Jernbaneverkets sluttrapport er bl.a. følgende:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked.

- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene.
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbelspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

Resultatet for hver enkelt banestrekning finnes på denne lenke:

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17297/Oversikt%20-%20H%c3%b8yhastighetsbaner.pdf>

For Buskerud fylkes del antas at følgende konklusjoner er av spesiell interesse:

### **Oslo – Kristiansand – Stavanger**

Denne strekningen har det største markedspotensial med 5,0 – 5,5 mill. reisende pr år. Høyhastighetsutredningen forutsetter at IC nettet blir bygget ut først. Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge anbefales Drammen – Tønsberg – Porsgrunn – Kristiansand – Egersund – Stavanger som en interessant strekning å realisere først. Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter imellom kan kombineres med IC trafikk på strekningen Porsgrunn – Drammen – Oslo og strekningen Stavanger – Sandnes - Egersund.

Et slikt prosjekt bør realiseres i en rekkefølge der parseller/strekninger som gir størst nytte blir bygget først. Etter prosjektets oppfatning vil dette være:

- Drammen – Tønsberg – Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
- Sandnes – Egersund – med hastighet 250 km/t
- Porsgrunn – Kristiansand – med hastighet 250 eller 330 km/t
- Egersund – Kristiansand – med hastighet 250 eller 330 km/t

For de reisende vil dette bety at toget vil stoppe i Drammen, Tønsberg, Torp, Porsgrunn, Arendal, Kristiansand, Mandal, Egersund, Sandnes. Kostnadene med hele prosjektet er beregnet til ca. 220 mrd. kr og ekspressetoget kan kjøre strekningen på 3 timer og 18 minutter.

### **Oslo – Bergen**

Oslo - Bergen har et lavere markedspotensial enn Sørlandet for trafikk i et høyhastighetskonsept. Dessuten er det betydelige utfordringer knyttet til valg av trase, kostnader og kryssing vestlandsfjorder. Oslo – Bergen kommer imidlertid godt ut i et konsept der man oppgraderer eksisterende bane for å få reisetidsbesparelser på ca. 20 %. Dersom man investerer 35 mrd. kr på eksisterende bane går reisetiden på ytterstrekningen ned fra 6:30 til 5:10. Dersom man i tillegg bygger Ringeriksbanen mellom Hønefoss og Sandvika gis ytterligere reisetidsbesparelser på 55 minutter til 4:15 mellom Oslo og Bergen. I konseptalternativet er det lagt til grunn at eksisterende stoppmønster opprettholdes.

### **Forhold knyttet til Intercity-strekningene**

Analysene viser at samfunnsnyttan av bygging av eventuelle høyhastighetsbaner mellom Oslo



– Stavanger, Oslo – Trondheim og Oslo - Gøteborg vil øke dersom det bygges høyhastighetsbaner i forlengelse av IC-banene.

### **Miljø:**

Analysen av energibruk og klimatiske effekter viser at ved å bygge høyhastighetsbaner vil man etter at banene er bygget og satt i drift, få en reduksjon i utslipp av CO2 til atmosfæren.

## **Høringsuttalelser og andre innspill**

Utdrag av høringsuttalelser er gjengitt i eget vedlegg til saken. Dersom man ønsker tilgang til de komplette uttalelsene vises til følgende lenke:

[http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx\\_id/1320/epdd\\_id/5684](http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/5684)

### **Høringen kan oppsummeres slik:**

- Enighet om satsing på økt vedlikehold og for å ta igjen vedlikeholdsetterslep.
- Enighet om økt satsing på bypakker for mer miljøvennlige og effektive transportløsninger i de store byene (inkl Buskerudbyen og Ringerike)
- Krav om høyere rammer både til veg og bane – minst + 45 %. Uten økning i denne størrelsen vil det bli svært lite igjen til ny og nødvendig infrastruktur.
- Infrastruktur er særdeles viktig for næringslivets transporter.
- Behov for mer effektiv planlegging.
- Jernbanesatsingen på Østlandet støttes, men det gis samtidig uttrykk for bekymring over at dette kan gå ut over andre viktige jernbanebehov, f.eks. til Kongsberg, Spikkestad/Røyken og Hønefoss. Spesiell fokus på lave økonomiske rammer.
- Godsterminal og behov for ny jernbaneinfrastruktur i Drammensområdet må avklares og prioriteres.
- Det gis støtte til at følgende store infrastrukturprosjekter følges spesielt opp:
  - RV 23, fram til E18
  - E134 gjennom Kongsberg
  - E16 som 4 felts veg til Hønefoss
  - RV 35 Hokksund – Åmot og videre til Olimb må forseres
  - Ny Ringeriksbane med alternativ organisering/finansieringsløsning
  - I tillegg fremmes krav/forslag på en rekke andre strekninger slik som: Rv7 (videreutvikle i Hallingdal – utrede Hardangervidda), Rv52 Hemsedal, E134 med 4 felt til Hokksund, Fv319 (Svelvikveien.)
- I tillegg har det kommet inn kritiske uttalelser fra både "Miljøet i bygda vår (Hole)" og Norsk ornitologisk forening om eventuell utbygging E16 og Ringeriksbanen.

### **Innspill fra fylkeskommunens samarbeidsparter:**

Fylkeskommunen deltar aktivt i en rekke samarbeidsorganer som enten har avgitt uttalelse direkte til Samferdselsdepartementet eller sendt forslag som ønskes innarbeidet i aktørenes innspill. Det gjelder bl.a. følgende:

- Østlandssamarbeidet
- Samarbeidsalliansen for Osloregionen
- Vestregionsamarbeidet
- Forum nye Bergensbanen og
- Buskerudbysamarbeidet

Innspillene er gjengitt i vedlegget om høringsuttalelser

### **Høring knyttet til Høyhastighetstogutredningen:**

Med unntak for Forum nye Bergensbanen, har det ikke kommet innspill fra hverken våre samarbeidsparter eller gjennom lokal høring knyttet til Høyhastighetstogutredningen. Grunnen kan være at det er lite kjent at eventuelle uttalelser til utredningen skal inngå i NTP-uttalelsene.

### **Fylkeskommunens tidligere prioriteringer**

Fylkesrådmannen viser til tidligere prioriteringer som er gitt av fylkeskommunen. Fra høringen om NTP 2010 – 19 vises spesielt til uttalelsen gitt i fylkestinget i april 2008, sak 31/2008:

<http://www.bfk.no/Modules/councilmeeting.aspx?Itemid=2284&Category.ID=3565&ObjectType=ePhorteCommitteeMeeting&ePhorteCommitteeMeeting.ID=4>

- Behov for betydelig økte rammer
- Samordnet uttalelse med Østlandssamarbeidet
- 5 store vegtiltak (Rv7, Rv 23, Rv 35, E 16 og E 134)
- Ringeriksbanen
- Dobbeltspor til Hokksund/Kongsberg utredes
- Støtte til målsettingen om overføring av godstransport fra veg til bane og sjø. Det anmodes derfor om at arbeidet med KVV (konseptvalgutredning) og øvrig planarbeid knyttet til utviklingen av Drammen havn og godsterminal for jernbanen forseres.
- Anbefalte arbeidet med å utvikle arenaer og avtalefestede areal- og transportpakker for bl.a. Buskerudbyen.
- Det tas initiativ for å etablere et regionalt veiselskap – Buskerud Veg AS – som eies av fylkeskommunen og kommunene.
- Den framtidige organisering av kollektivtrafikken i Buskerud bør bygge på et partnerskap mellom fylkeskommunen og kommunene.

### **Problemstillinger**

De viktigste problemstillingene som tas opp i denne saken er knyttet til følgende forhold:

- Sammenheng mellom målsettinger, strategier og konkrete tiltaksforslag.
- Behovene for vedlikehold og oppgradering av eksisterende infrastruktur er betydelige. Dersom man viderefører dagens økonomiske nivå blir det svært lite til nye prosjekter.
- I de fleste uttalelser og innspill foreslås det på generelt grunnlag at man må ha minst en ramme på + 45 % i forhold til planteknisk ramme både på veg og jernbanesektoren. Jernbanens utgangspunkt er en planteknisk ramme på 101 mrd. kroner mens vegvesenets ramme er på 182mrd på 10 år.

Prosentvis lik økning i rammene innebærer at forskjellen i nivå økes.

Fylkesrådmannen antar at det bør legges sterkere vekt på reelle behov enn prosentvis lik utvikling. Det bør derfor til Stortingets behandling legges fram flere data knyttet til hvilke sektor som har størst "etterslep" og behov for ny infrastruktur og at man må se dette i sammenheng med målsettinger og strategier.

- Behovet for å samordne planer mellom sektorene synes heller ikke å være særlig fremhevet i denne Nasjonale Transportplanen. Samordnet planlegging av store infrastrukturprosjekter kan være effektivt i noen situasjoner, men det viser seg

dessverre ofte at samordning og koordinering av planlegging gjør prosjektene svært komplekse, at interessekonfliktene blir større og at framdriften blir liten. Slikt kan bidra til å svekke prosjektene i konkurransen med andre prosjekter, jf. bla E 16 og Ringeriksbanen.

- Fylkeskommunene har et betydelig ansvar for samferdselsutviklingen i eget fylke. Ansvaret for fylkesveger har økt fra 1.1.2010, og kollektivtrafikken står foran store utviklinger som skal løses lokalt. Kommunenes arealplanlegging er også førende for samferdselsbehov. NTP omtaler dette mer enn i tidligere planer, men har få konkrete forslag og eller forpliktelser om hvordan fylkeskommunene skal bli i stand til å følge opp nasjonale målsettinger og strategier. Dette er spesielt utfordrende.
- Buskerud fylkeskommune får mange store og viktige planer om samferdsel til behandling til samme tid; NTP 2014 – 23 og Høyhastighetstogutredningen, Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene på Østlandet og Konseptvalg-utredning for gods/jernbane i Drammensregionen samt Stasjonsutviklingsprosjektet. I tillegg vil det blir fremmet saker om Kollektivtransportplan for Buskerud og Fylkesvegstrategi for Buskerud. Alle disse sakene og innholdet i saksframleggene må ses i sammenheng.

Problemstillingene vil bli vurdert som en del av fylkesrådmannens innstilling nedenfor sammen med konkrete kommentarer og forslag til uttalelse.

## **Fylkesrådmannens innstilling**

### **Hovedinnretning - strategier**

Planens innretning stemmer i stor grad med utfordringene i Buskerud, men dette følges ikke opp i de økonomiske rammene.

*Utbygging/utbedring mellom byene for å redusere avstandskostnader og bidra til regional utvikling.*

Dette stemmer godt med tankegangen i Buskerud. Det er stort behov for å redusere avstandskostnadene mellom Kongsberg- Drammen og videre mot Oslo samt mellom Oslo og Ringeriksregionen. For å få dette til er det nødvendig med utbygging av dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg og ny Ringeriksbane. Dette gjenspeiles ikke i prioriteringen i planforslaget

*Tiltak for regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner skal gjennomføres i regionene.*

Buskerudbyprosjektet er opprettet med mål om å oppnå en robust bo- og arbeidsmarkedsregion. For å lykkes i dette er det nødvendig med gode transportløsninger internt i området og mot Oslo. Tilsvarende gjelder for de andre regionene i Buskerud.

Prioritering av E134 Damåsen – Saggrenda er et viktig prosjekt i denne sammenheng. Det samme gjelder satsing på IC-triangelet, gode transportforbindelser mellom Oslo og Ringerike og videre mot Hallingdal samt rv.35 mellom Hokksund og Åmot for å styrke en ring 4 utenom Oslo. Fullføring av Rv 23 fra Dagslett til E18 er viktig for Hurumhalvøya.

### *Kollektivtransport, gange og sykkel må ta trafikkveksten i de største byområdene*

Dette er helt i tråd med målsettingene i Buskerudbyen. utfordringen er finansiering av et godt kollektivsystem (investering) og finansiering av et godt kollektivtilbud (drift). Bystrategien må også omfatte Buskerudbyen og Ringerike.

### *Overføring av gods fra veg til sjø og bane*

Dette innebærer snarlig planavklaring for godsterminal i Drammensregionen

### *Økte gjennomføringsevne*

Det er viktig at staten følger opp sine forpliktelser for raskere og sammenhengende planlegging av de store prosjektene

### **Økonomiske rammer i NTP.**

Norsk samferdsel preges av mangelfull infrastruktur og dårlig fremkommelighet. Dette gir høye transportkostnader og bidrar til å redusere konkurranseevnen til næringslivet. Planforslaget tynges av tiår med forsømmelser og et betydelig vedlikeholdsetterslep og viser tydelig at til og med en økning på 45 % i forhold til dagens nivå vil være for lavt dersom vi skal få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år.

Det samlede investeringsbehovet er betydelig og samferdselsrammene må økes betydelig dersom vi skal få på plass et transportnett for veg og jernbane med ønsket standard. Samferdselsinvesteringer innvirker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser næringsaktivitet og på lengre sikt gir økt velferd til alle.

Befolkningsveksten er spesielt stor i de største byene, og spesielt i og rundt Oslo. Det er stort behov for å avlaste presset på byene. Derfor er det ekstra viktig at samferdselsinfrastrukturen bygges ut slik at folk kan bo lenger unna arbeidsplassene og at det kan utvikles et større felles bolig og arbeidsområde. Dette er i tråd med Østlandssamarbeidets og Osloalliansens målsetting om flerkjernestruktur i mindre byer og tettsteder på Østlandet. Samtidig er det sterke krav om mer miljøvennlig transport, effektivitet og raske/trygge reiseveier. IC-satsingen på raske tog vil være helt i tråd med begge disse målsettingene. Fylkesrådmannen anbefaler derfor betydelig økte rammer til jernbane.

Fylkesrådmannen anbefaler på dette grunnlag at Samferdselsdepartementet ved videre behandling av Stortingsmelding om NTP 2014-23 vurderer reelle behov for økning i rammer i forhold til den nytte og de målsettinger man setter for planinnretningen. Det anbefales ikke at man automatisk gir veg- og jernbanesektoren den samme prosentvise økning i rammer. En slik løsning vil kun gjøre avstanden mellom veg- og jernbanebudsjetter enda større enn i dag.

### **Riksvegene i Buskerud**

Buskerud er et fylke med mange store gjennomfartsveger som alle bidrar til å binde Østlandet sammen med Sørlandet og Vestlandet. Disse vegene er også av stor betydning for lokal trafikkavvikling. Det er derfor mange lokale og regionale interesser som skal ivaretas i fylkeskommunens høringsuttalelse til riksvegene i fylket.

Totalt omfatter de ruter som går gjennom Buskerud 3 300 km, hvorav kun 554 km eller 17 % er i Buskerud fylke. Buskerud fylkeskommune har et særlig ansvar for å påpeke behovene på de deler av riksvegene som går i Buskerud.

### Forfallet på riksvegene

Fylkesrådmannen støtter forslaget om at vedlikeholdsforfallet skal tas igjen i løpet av 15 år, men er bekymret for at bevilgningen i første 10-årsperiode er for lav til at målet kan nås.

### Bompengandel:

De statlige andelene i bompengeprojektene reduseres. Det er spesielt utfordrende at staten ikke tar sin andel av kostnadsøkninger som oppstår i planperioden. Eksempler viser f.eks. at den statlige andelen til finansiering av ny E134 gjennom Kongsberg er redusert fra 40 til 33 %, Rv 23 Linnes – Dagslett er redusert fra 30 til 27 %. På ny Rv23 Linnes – E18 er den statlige andelen kun 24 %. Ny Rv 23 /tunnel Oslofjorden er tenkt finansiert med 100 % bompenger. Endringer i fordeling mellom statlig finansiering og bompengeneinnkreving er i strid med de forutsetningene som er lagt ved bompengeutredningene og lokale vedtak. Fylkesrådmannen forventer at staten tar et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholder sin forholdsmessige andel av finansiering ved uforutsette kostnadsøkninger.

### **Investeringer i store vegprosjekter**

#### Rute 2b omfatter bl.a. RV 35 Hokksund - Gardermoen

Det er lagt fram Konseptvalgutredning og KS1 for behandling i Regjeringen. Det er svært viktig at planleggingen av strekningen Hokksund- Åmot inklusiv løsning for Fv. 287 i Åmot videreføres umiddelbart.

#### Rute 3 omfatter E 18 og Rv 23 i Buskerud.

Rv 23 omfatter 3 delstrekninger:

- Ny Oslofjordtunnel (ett løp parallelt med dagens) er lagt inn med 100 % bompengefinansiering i perioden 2014 – 2017/18. Tiltaket er begrunnet med krav i tunnelforskriften, (sikkerhetskrav og krav om rømningsvei parallelt med eksisterende tunnel).
- Dagslett - Linnes må derfor bygges i første del av planperioden 2014-17 og åpnes senest samtidig med ny Oslofjordtunnel.
- Linnes – E18. Det er viktig at RV 23 blir fullført fram til E 18 og at gjenstående strekninger ses i sammenheng. Fylkesrådmannen forventer derfor at staten setter av midler til planlegging av prosjektet i første del av planperioden slik at prosjektet kan gjennomføres som en videreføring av Dagslett - Linnes. I tillegg bør fylkeskommunen og Lier kommune ta et felles initiativ for å få utredet prosjektet som bompengeprojekt i tråd med de prosesser som er fastsatt for bompengefinansierte vegprosjekter.

Rute 5 a omfatter E134. Innenfor Buskerud omfatter dette 3 delstrekninger hvorav kun 2 er omtalt i NTP-forslaget:

- Ny Strømsåstunnel er lagt inn med 600 mill. kr i statlige midler i perioden 2018-23. Prosjektet er, som Oslofjordtunnelen, begrunnet med tunnelforskriften. I NTP-forslaget er det uttalt at dette vil være Statens bidrag til en eventuell større utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen. Fylkesrådmannen legger til grunn at staten må ta det fulle økonomiske ansvaret for å oppfylle tunnelforskriften. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og i tråd med intensjonene i Buskerudbysamarbeidet satt i gang arbeidet med

Konseptvalgutredning for transportsystemet i Buskerudbyområdet fra Lier til Kongsberg. Det er også satt i gang arbeid med en "Buskerudbypakke 2". Kobling mot andre vegprosjekter må gjøres med bakgrunn i dette arbeidet og vurderes helhetlig i Buskerudbysammenheng.

- E134 fra Mjøndalen til Hokksund er ikke omtalt i NTP-forslaget, men det har kommet uttalelser fra Øvre Eiker kommune om behov for 4-felt. Fylkesrådmannen antar at behovet for utvidet vegkapasitet vil inngå i Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Buskerudbyen og anbefaler derfor at høringsuttalelsen ikke følges opp ytterligere i denne omgang.
- E134 Damåsen – Saggrenda i Kongsberg. Det er svært viktig at prosjektet bygges i perioden 2013-15 som forutsatt i gjeldende NTP. Prosjektet er avgjørende viktig av hensyn til industri- og næringsutvikling i Kongsberg, og for å få tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk ut av Kongsbergs bygater og slik at det blir mulig å legge til rette for mer miljøvennlig transport i byområdet.

#### Rute 5 b omfatter Rv 7 og Rv 52

- RV 7 Hardangervidda. Fylkesrådmannen viser til at fylkestinget i vedtak har bedt om at det igangsettes konseptvalgutredning (KVU) for RV 7 over Hardangervidda. Dette arbeidet må komme i gang snarest mulig og henger nøye sammen med at det kan forventes økt trafikk på strekningen når ny bru over Hardangerfjorden står ferdig i 2013.
- Krav om bedre vegstandard på Rv7 og Rv 52. Fylkesrådmannen forventer at Vegvesenet kommer tilbake til dette ved behandlingen av programområdene for mindre investeringer i Handlingsprogrammet for 2014-17.

#### Rute 5 c omfatter E 16.

- E16 Bjørum – Skaret. I NTP for 2010-19 var dette prosjektet prioritert i perioden 2014-19, og fylkesrådmannen forventer at dette opprettholdes. Det er etter fylkesrådmannen mening, ikke akseptabelt at dette prosjektet er prioritert til siste del av planperioden og kun ved ramme + 45 %. Fylkeskommunen har sammen Akershus fylkeskommune og etter påtrykk fra Staten etablert bompengeselskapet E 16 Sollihøgda AS. Selskapet har finansiert planlegging for 24 mill. kr, og det er store forventninger til at planlegging og utbygging av dette bompengeprojektet kan forseres betydelig i forhold til NTP-forslaget.
- E16 Skaret – Hønefoss. Planprosessen må videreføres i høyt tempo og finansieres av staten. Planarbeidet må gjøres uavhengig av planprosessen for Ringeriksbanen Dette for å sikre at videre bygging av E16 Bjørum–Hønefoss kan skje kontinuerlig.

## **Jernbane i Buskerud**

Buskerud er et jernbanefylke. Gjennom vårt fylke går Drammensbanen, Sørlandsbanen, Vestfoldbanen, Randsfjordbanen, Bergensbanen og Robanen. Det er mange lokale og regionale interesser som skal ivaretas i fylkeskommunens høringsuttalelse.

### IC-strekningene:

Fylkesrådmannen anbefaler at fylkestinget støtter en målrettet satsing på IC-strekningene på Østlandet. Begrunnelsen er både trafikksikkerhet, miljøvennligere transport, avlastning av hovedvegene og mulighetene for ytterligere forstørring arbeids og boligmarked rundt Oslo. Sterk økning i befolkning tilsier at denne satsingen er riktig. Det vises for øvrig til egen sak om KVVU for IC-strekningene.

Fylkesrådmannen anbefaler i saken om KVVU for IC-strekningene at det snarest mulig settes i gang planlegging for dobbeltsporet tunnel mellom Drammen og Skoger slik at Østlandssamarbeidets målsettingen om IC-nett innen 10 år etter planavklaring kan nås.

Høyhastighetsutredningen viser størst markedspotensial for høyhastighetstog i retning mot Sørlandet via Vestfold. Det anbefales derfor at det legges til rette for å bygge dobbeltsporet Vestfoldbane fra Drammen til Porsgrund med kjørehastighet 250 km/t. IC-strekningen gjennom Vestfold vil kunne bli et godt utgangspunkt for videre utbygging av en fremtidig høyhastighetsbane til Sørlandet og Stavanger med kjørehastighet opp mot 330 km/t. Fylkesrådmannen finner en slik løsning svært interessant og positiv og anbefaler at dette utredes videre. Konsekvensene langs eksisterende Sørlandsbane bør utredes.

Buskerud fylkeskommune støtter høyhastighetsutredningens forslag om å legge alternativ B til grunn for videre utvikling av Bergensbanen. Dette innebærer bl.a. at eksisterende betjening og stoppmønster i hovedsak opprettholdes. For å få akseptabel reisetid mellom Oslo og Bergen til 4 timer og 15 min må investeringene i utbedringer og lange kryssingsspor på eksisterende Bergensbane økes betydelig og Ringeriksbanen må bygges.

### Ringeriksbanen/

Det er minst 3 gode grunner til å prioritere Ringeriksbanen:

- Ringeriksbanen vil bidra til å forkorte reisetiden mellom Oslo og Bergen med 55 minutter
- Ringeriksbanen vil forkorte reisetiden mellom Oslo og turistdestinasjonene i Hallingdal med 55 min og
- Ringeriksbanen vil bli nytt lokal/regionalt togtilbud mellom Ringeriksregionen og Akershus/Oslo med ca. 30 minutters pendlingsavstand til Oslo. Dette gir betydelig vekstpotensial for Ringeriksregionen og avlaster presset på Oslo.

Banen har stått "på vent" siden 18.6.1992, da Stortinget godkjente forslag til utbyggingstrasé.

Fylkeskommunen har ved flere anledninger anbefalt at det utprøves ny organisasjonsmodell og finansieringsordning i samferdselssektoren og at Ringeriksbanen brukes som "case". Dette forslaget er gitt støtte både fra Hordaland fylkeskommune, næringslivet langs linjen, kommunene og Forum Nye Bergensbanen. Det vises også til omtale NTP 2014-23 kapittel 5. Det anbefales også at planleggingsarbeidet frikobles fra arbeidene med E16. Det er av avgjørende betydning at staten snarest mulig starter planlegging og realisering av ny Ringeriksbane.

### Drammen - Kongsberg.

Næringslivet og den teknologiske og internasjonale industrien i Kongsberg har stort behov for raske og høyfrekvente transportordninger fra Kongsberg til Oslo og Gardermoen. Det er også stort behov for å etablere mer miljøvennlige transporttilbud internt i Buskerudbyen mellom Lier og Kongsberg. Dette er det ikke kapasitet til på eksisterende bane som derfor må bygges

ut med dobbeltspor. Fylkesrådmannen anbefaler derfor at det snarest mulig settes i gang planlegging av utbedringer/fornyning av banen som gir økt kapasitet og raskere rutefremføring.

## **Sjøtransport**

Det er ingen infrastrukturutfordringer i farleden i Drammensfjorden. Drammen havn er regional knutepunktshavn og fylkeskommunen har i tidligere vedtak prioritert satsing på intermodale godsknutepunkt der sjø-, bane-, og vegtransport møtes. For å nå målene om overføring av godstransport fra veg til bane og sjø, er det svært viktig å legge til rette for gode godsknutepunkt der transportformene møtes eller omlastingskostnadene reduseres mest mulig. Fylkesrådmannen legger fram egen sak om KVVU for godstransport jernbane i Drammensregionen som vil belyse utfordringene og mulighetene.

## **Luffart**

Buskerud har ingen egen lufthavn og benytter i hovedsak Oslo lufthavn Gardermoen og Sandefjord lufthavn på Torp, samt Rygge både til private reiser og arbeidsreiser. Utfordringene for Buskerud er knyttet til tilbringertjenestene. Det er svært god togforbindelse mellom Drammen og Gardermoen med 3 flytog og 3 ordinære togavganger pr time. I retning mot Torp er det både buss- og togtilbud. Utfordringene er knyttet til å få bedre tilbringerordninger for Kongsberg, midt fylket, Ringerike og Hallingdal. Disse utfordringene tas også opp i kollektivtransportplanen for Buskerud som behandles som egen sak.

## **Spesielle utfordringer knyttet til bytrafikk**

Fylkesrådmannen støtter strategien om at veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det presiseres imidlertid at det ikke er tilstrekkelig at dette gjøres i de 4 største byene. Også andre byer eller byområder har betydelige utfordringer knyttet til trafikkavvikling, miljø/forurensing arealknapphet. Det må inngås forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunen og kommunene både for å videreføre Buskerudbysamarbeidet og for å løse utfordringene i Ringeriksregionen.

Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken, primært ved at rammeoverføringene økes. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansieringsordninger tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene.

## **Fylkesvegnettet**

Vi har overtatt fra staten et vegnett med stort forfall. I Buskerud er vedlikeholdsforfallet på ca. 2,4 mrd. kr. Fylkeskommunen er fornøyd med at det i NTP-forslaget foreslås økt kompensasjon for drift og vedlikehold, tilskudd for reetablering av tunneler og bruer osv. Det savnes imidlertid tilskuddsordninger for utvikling av fylkesvegnettet, eksempelvis for å redusere flaskehals, fjerne standardsprang, utbedre strekninger med store trafikksikkerhetsutfordringer osv. Fylkeskommunens utfordringer overstiger langt de mulighetene vi har med bakgrunn i tilskuddet fra staten.

## **Konklusjoner**

Fylkesrådmannen legger fram vedtaksforslag i tråd med Østlandssamarbeidets anbefaling i punkt 1 - 6 og med tilleggsforslag av spesiell betydning for Buskerudsamfunnet.



# **Nasjonal Transportplan 2014-23 (NTP)**

**1:  
Sammendrag av uttalelser og innspill**

**2:  
Lokale uttalelser til transportetatenes  
forslag m/vedlegg**

**3  
Innspill fra  
samarbeidsaktører/organisasjoner**

## Utdrag av lokale uttalelser til transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23

Nr	Dato	Uttalelse fra:
1	22.3.2012	<b>Næringsrådene i Lier, Drammen, Røyken og Hurum</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reguleringsplaner og finansiering med bompenger må få en framdrift og tilslutning som fører til oppstart av prosjektet i perioden 2014-17.</li> </ul>
2	17.4.2012	<b>Selje kommune (Til alle fylkeskommuner)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det anbefales å bygge Stad skipstunnel.</li> </ul>
3	23.4.2012	<b>Drammen Næringslivsforening</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planrammene må økes med 45 %.</li> <li>- Bidra til økt framdrift i planarbeidet, bl.a. for økt banekapasitet Drammen – Kongsberg.,</li> <li>- Som et alternativ til Jernbaneverkets langsiktige satsing, bør et midlertidig intermodalt godsknutepunkt på Holmen prioriteres.</li> <li>- Rv 23: Primært bør Oslofjordtunnelen erstattes med bru. Forstudie i samarbeid med Akershus. Full tilslutning til forslaget om Dagslett – Linnes.</li> <li>- Rv 35: Strekningen Hokksund – Åmot er en viktig del av infrastrukturen i N.Buskerud og DNF gir prosjektet tilslutningen innenfor de foreslåtte utvidede rammer.</li> <li>- E134 Damåsen – Saggrenda. Støtter en økning av rammene slik at prosjektet kan bygges i 2014-17.</li> </ul>
4	20.4.2012	<b>Krødsherad kommune, Formannskapet 19.4.2012</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rammene må økes med 45 %</li> <li>- RV 23 med nytt løp i Oslofjordtunnelen parallelt med ny Linnes – Dagslett og kryss E 18 er av stor betydning for Buskerud og også Krødsherad.</li> <li>- RV 35 på strekningene Jevnaker – Olimb og Hokksund – Åmot er også av meget stor betydning.</li> <li>- E 16 Bjørum – Skaret – Hønefoss bør også vektlegges.</li> <li>- Ringeriksbanen må forseres. Banen vil være av stor betydning for lokaltransport, regionaltrafikk og som en del av Bergensbanens forkortelse.</li> </ul>
5	30.4.2012	<b>Flesberg kommune, formannskapet 26.4.2012</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Støtter Kongsbergregionens uttalelse (se nr 12).</li> </ul>
6	24.4.2012	<b>Modum kommune, formannskapet 23.4.2012</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rammene må økes med 45 %.</li> <li>- RV 35 må opprettholdes med høy prioritet. Det må settes av planleggingsmidler og midler til grunnverv for Åmot – Hokksund tidlig i kommende periode. Rv 35 som ring 4 er viktig avlastningskorridor for Osloområdet.</li> <li>- Støtte til veiprojektene E134, Rv 23 og E16.</li> <li>- Forebyggende tiltak mot trafikkulykker på dagens veier må gis høyeste prioritet.</li> <li>- Jernbane anses viktig, og for Modum er dobbeltspor til Hokksund og Kongsberg viktig. Randsfjordbanen må opprettholdes og tilbudet økes mellom Ringerike og Hokksund.</li> <li>- Støtte til oppstart av planlegging av Ringeriksbanen.</li> <li>- Det bør åpnes for flerårig budsjettering for NTP-prosjektene.</li> </ul>
7	26.4.2012	<b>Hole kommune, kommunestyret den 16.4.2012</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ringeriksregionen har god plass, potensiale og kommunal infrastruktur for å ta økt vekst.</li> <li>- Forslaget til NTP gir ikke godt nok grunnlag for å understøtte</li> </ul>

- 
- ambisjonene om vekst i Ringeriksregionen.
- Det vises til arbeidet med Ringerikspakka som må komme i gang snarest mulig.
  - E16 må få 4 felt.
  - E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 i Sandvika og Gardermoen.
  - Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet på Østlandet og som forbindelse mot reiselivet i Hallingdal og Bergen. Hole kommune ønsker å delta aktivt i utredning og realisering av et slikt prosjekt.
- 8 27.4.2012 Øvre Eiker kommune, kommunestyret 18.4.2012**
- Prioritering av vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg støttes.
  - Rammen må økes med minst 45 %
  - Rv 35 må få midler til planlegging og ts-tiltak.
  - E134 Damåsen – Saggrenda må prioriteres med økte statlige bevilgninger for bygging i første del av perioden.
  - Utvidet kapasitet på E134 må prioriteres mellom Mjøndalen og Hokksund.
  - Felles uttalelse fra Buskerudbyen om bypakker og utvikling av jernbane støttes (se uttalelse nr 5)
  - Utbygging av Hokksund stasjon til fullverdig knutepunkt må prioriteres i 2014-17.
- 9 27.4.2012 Sekretariatet for IS Rv7 (sendt også til Hordaland fl.)**
- Enig med transportetatene i prioritering av drift og vedlikehold. Derfor stilles det spørsmål ved om det vil være tilstrekkelig å øke rammene med + 45 %.
  - RV 7 er uten tvil den viktigste transportkorridoren mellom øst og vest.. Vintervedlikehold over Hardangervidda må forbedres.
  - Det forventes igangsetting av KVVU for Hardangervidda.
  - Organisasjonen støtter utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss til 4-felts veg, og hele strekningen må stå ferdig i løpet av NTP-perioden.
  - Det bør settes i gang arbeid med tanke på prosjektfinansiering av strekninga Ørgenvika – Gol.
  - Rassikring og trygge fjordveier må prioriteres.
  - Det anses positivt at Nasjonale Turistveger nå satser på bl.a. "Tyristveger Hardangervidda".
  - Organisasjonen er forundra over at gang/sykkelveger har fått lite fokus.
- 10 30.4.2012 Ringerike kommune, kommunestyret den 26.4.2012**
- Samme vedtak som i Hole kommune, se uttalelse nr 7
  - Tilleggsforslag er videresendt for behandling i formannskapet – ettersender vedtak.
- 11 30.4.2012 Miljøet i Bygda vår, interessegruppe i Hole**
- Interessegruppen forventer at Hole kommune forsvarer natur- og kulturkvalitetene i egen kommune, og ikke følger opp nabokommunens innspill om å få motorvei og Ringeriksbane tvers gjennom Hole kommune.
- 12 30.4.2012 Kongsbergregionen (til Buskerud og Telemark)**
- Støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholds-etterslep gis i NTP-forslaget.
  - Rammen til infrastruktur må økes vesentlig.
  - Staten må bidra slik at fylkeskommunene settes i stand til å løse oppgavene med fylkesveger og kollektivtransport.
  - E134 Damåsen – Saggrenda og Århus – Gvammen forventes gitt byggestart i 2013. Strekningen Saggrenda – Gvammen må
-

- 
- konseptvalgutredes i perioden 2014-17.
- Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens på jernbanen mellom Drammen og Kongsberg må muliggjøres i perioden 2018-23.
- 13 30.4.2012 Norges Lastebileierforbund avd Buskerud
- Positiv til omtale om transportnæringens behov.
  - Bare + 45 % i rammer er i nærheten av mulighetene for å løse behovene. Viser til NHO's samferdselsløft. (se uttalelse nr 17.)
  - Ønsker utredet nye finansieringsformer. Planleggings og byggetid på viktige prosjekter er for lang.
  - Kø, ulykker og redusert fremkommelighet gir betydelige transportkostnader samtidig som utslipp fra vogntog økes betydelig.
  - Når det gjelder store prosjekter vises spesielt til behov for E134 Damåsen–Saggrenda, Rv23 Dagslett–Linnes–E18 og RV35 Hokksund–Jevnaker–Olimb.
- 14 30.4.2012 Regionrådet for Hallingdal, vedtak i møte 23. – 24.4.12
- Reisetiden med Bergensbanen Oslo – Bergen må reduseres fra 6 t og 30 min til maks 4 t 15 min.
  - Regionrådet støtter etappevis utbygging og mener det viktigste tiltaket er Ringeriksbanen.
  - Det må settes fokus på stasjonene på Geilo og Gol.
  - Det må settes i gang arbeid med tanke på prosjektfinansiering av Rv 7 Ørgenvika – Gol.
  - Ny Rv 52 Gol – Robru må prioriteres i første del av planperioden.
  - 4 felts E16 må stå ferdig fram til Hønefoss i NTP-perioden (2023).
  - Regionrådet forventer snarlig igangsetting av arbeidet med konseptvalgutredning for Rv 7 Hardangervidda.
  - Vedlikeholdet av veiene må forsterkes vesentlig.
- 15 1.5.2012 Sigdal kommune, formannskapet den 26.4.2012
- Rammene må økes med minst 45 %.
  - Ber fylkeskommunen opprettholde prioriteringen av Rv35. Planleggingen av Hokksund – Åmot må gå videre uten forsinkelser. Gjelder også avkjøring til Fv287 (Sigdalsveien)
  - Kommunen stiller seg solidarisk til ts-tiltak på hele vegnettet i Buskerud. Spesiell fokus på skoleveier.
  - Randsfjordbanen må opprettholdes og tilbudene økes mellom Ringerike og Hokksund og inngå i IC-satsingen på Østlandet.
- 16 30.4.2012 Ringerike Næringsforum
- Ringeriksregionens behov og betydning bør generelt tillegges større vekt. RN beskriver regionens skjebne siste årene med nedlegging av Norema, Constructor og Norsk Skog Follum og flere hundre tapte arbeidsplasser.
  - Behov for god infrastruktur for kunne revitalisere og kompensere for dette bortfallet.
  - Regionen kan avlaste Stor-Oslo, men da må både E16 få bedre kapasitet og Ringeriksbanen bygges snarest mulig.
  - Forumet er bekymret for at sammenkoblingen av disse prosjektene rent planmessig vil forstyrre framdriften, og ønsker derfor frikobling i planprosessene.
  - Skeptisk til Ringeriksbanens kobling mot høyhastighets-baneutredningen, og til at man eventuelt må avvente til IC-nettet på Østlandet er på plass. Ønsker alternativ organisering og finansiering av prosjektet.
  - Forumet er klar over at det kan bli interessetsetninger knyttet til både vei- og baneprosjektet. De er derfor positive til eventuell statlig reguleringsplanlegging for å sikre realisering av prosjektene.
  - Urolig for nedprioritering etter Buskerudbyen.
-

17	2.5.2012	<b>NHO Buskerud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- + 45 % rammer vil være for lavt for å få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år.</li> <li>- Det er ikke press på norsk økonomi i dag, og ledig kapasitet i entreprenørbransjen.</li> <li>- NHO mener at en betydelig andel samferdselsprosjekter bør prosjektfinansieres. Alternativ finansiering med OPS bør vurderes.</li> <li>- Det må settes fortgang i arbeidet med å korte ned planleggingstiden på samferdselsprosjektene</li> <li>- Det vises til NHO's "Samferdselsløftet" der Buskerud har fått gjennomslag for de prioriterte samferdselsprosjektene i vår region: <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>VEG</b></li> <li>o E134 Damåsen – Saggrenda i 2014-17</li> <li>o E16 fram til Hønefoss innen 2023.</li> <li>o Rv23 Dagslett-Linnes</li> <li>o Rv52 Hemsedalsfjellet</li> <li>o Rv7 Svenkerud – Gol og snarlig KVVU om om Hardangervidda.</li> <li>o <b>JERNBANE</b></li> <li>o IC-triangelet konsentrert på Østlandet til Lillehammer, Halden og Skien.</li> <li>o Utbedring Drammen – Kongsberg</li> <li>o Ny Ringeriksbane</li> <li>o Flere kryssningsspor som gir økt kapasitet på Bergensbanen</li> <li>o <b>HAVN/SJØTRANSPORT</b></li> <li>o Godsknutepunkt i Drammen som gjør overføring av gods mellom transportmidlene enklere.</li> <li>o Ikke opphev båndleggingen av Lierstranda før fremtidig godsknutepunkt er avklart.</li> <li>o <b>BUSKERUDBYEN</b></li> <li>o NHO ser Buskerudbyen som et helt nødvendig samarbeid for å sikre næringslivet konkurransekraft og fremkommelighet. Det vises til B-byens uttalelse til NTP. (se uttalelse nr 5)</li> </ul> </li> </ul>
18	15.3.2012	<b>Rådet for likestilling av funksjonshemmede i Buskerud,</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tar ikke stilling til konkrete prosjekter men forventer følgende (generelt) <ul style="list-style-type: none"> <li>o Universell utforming av alle infrastruktur.</li> <li>o Økt fokus på trafiksikkerhet og</li> <li>o Minst mulig miljøbelastning som følge av transport.</li> </ul> </li> </ul>
19	23.4.2012	<b>Røyken formannskap 16.4.2012 –kommunestyret 10.5.2012</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Støtter "Revidert Østlandspakke"</li> <li>- Rv 23 Dagslett – Linnes må bygges i 2014 - 18. Videreføring mot E 18 må utredes straks for å få helhetlig vegsystem.</li> <li>- KVVU for alternative kryssinger av ytre Oslofjord må inkludere Rv23 og forbindelse over Svelvik til Sande.</li> <li>- Jernbane i ring rundt indre Oslofjord med kryssing Hurum – Frogn.</li> <li>- Spikkestadbanen må oppgraderes og ferdigstilles innen 2016. Dette omfatter også innfartsparkering.</li> <li>- Fylkeskommunen må utrede nord-sør-aksen, ta et særskilt ansvar for flere hurtigbåtanløp og bedre lokalt kollektivtilbud inkl matebusser til jernbanen.</li> </ul>
20		<b>Drammen kommune, bystyret 24.4.2012</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser til uttalelsen fra Buskerudbyen (uttalelse nr 5)</li> <li>- Jernbaneverket må starte prosess som konkretiserer spor- og arealbehov i Drammen.</li> <li>- Finansieringen (inkl lokal medvirkning) av følgende prosjekter forutsettes innarbeidet i Buskerudbypakke 2</li> </ul>

- 
- Ny tunnel for E 134 i Strømseåsen. Tilfartsvei vest/Konnerudnedføringen må inngå i prosjektet.
  - Ny Svelvikvei (Fv 319) må innarbeides i NTP.
  - Ny kryssløsning E 18/Rv 23.
  - Holmenbrua (Rv282) må utbedres.
  - I arbeidet med Buskerudbypakke 2 legger kommunen til grunn Buskerudbyens samarbeidsavtale om prioritering av kollektivtrafikk, knutepunkter og gange/sykkel.
- 21    2.5.2012    **Norsk Ornitologisk Forening v/Viggo Ree**
- Viser til Regjeringens overordnede målsetting om bl.a å redusere miljøskadelige virkninger av transport og til å redusere antall trafikkulykker.
  - E16 Skaret – Honefoss oppfyller noen av disse kravene, herunder reduksjon av miljøulempene for randbebyggelsen langs dagens E16 til akseptabelt nivå.
  - Ny E16 vil berøre noen av Norges mest verdifulle områder.
  - Det vises til Ramsarkonvensjonen og Konvensjonen om biologisk mangfold.
- 22    3.5.2012    **Lier kommune – Rådmannens innstilling til formannskapet (10.5.) og kommunestyret (22.5.)**
- Gledelig at Rv23 Linnes – Dagslett er prioritert. Resten av RV 23 fram til E18 må fullføres, herunder også nytt kryss Brakerøya.
  - Rammen må økes med 45 % både av hensyn til vegprosjektet i Lier og for å oppfylle forpliktelsene i Buskerudbyen.
  - Støtter at det utarbeides KVVU for ny jernbane og T-banetunnel i Oslo, da dette også er avgjørende for togtilbudet i Drammensområdet. Nytt dobbeltspor mellom Drammen og Asker og ny Lier stasjon må også planlegges.
  - Etterlyser støyskjerming langs E18 gjennom Lier og ny overgang for hjortevilt på E 18 Gjellebekk.
- 23    4.5.2012    **Rollag kommune, formannskapet 3.5.2012**
- Støtter Kongsbergregionens uttalelse (se nr 12).
- 24    10.5.2012    **Nore og Uvdal, kommunestyret 23.4.2012**
- Avkjøringer til Fv 40 og Fv 37 fra E134 viktige, og må planlegges og utbygges i denne planperioden.
  - Kommunestyret støtter i tillegg vurderingene gjort av sekretariatet i Kongsbergregionen.1
- 25    14.5.2012    **Kongsberg kommune, kommunestyret 9.5.2012**
- Det må tas hensyn til Kongsberg som en høyteknologiske internasjonalt industrisamfunn med behov for god infrastruktur. Dette innebærer at:
    - E 134 Damåsen – Saggrenda må startes opp i 2013 og ferdigstilles i 2014-17
    - Dobbeltspor må realiseres i 2024 og synliggjøres i NTP for perioden 2018-23. Målet er to tog i timen og kortere reisetid.
- 
- Uttalelser som kommer etter 15.5. må eventuelt legges fram direkte i møtet.**

---

## Innspill fra Samarbeidsaktører

---

### 1 3.5.2012 Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 3.5.2012

- 6 punkts vedtaksforslag er innarbeidet i fylkesrådmannens forslag pkt 1 – 6.

I tillegg har Østlandssamarbeidet anbefalt følgende momenter inn i uttalelsen

- Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport.
- Grensekryssende transport bør behandles mer omfattende og sees i sammenheng med EU's strategier.
- Fylkeskommunene bør få sterkere innflytelse på statlig kjøp av persontransport på jernbane. Oslo og Akerhus ønsker å overta ansvaret for lokal togtransport.
- Behov for nasjonal politikk for utbygging av infrastruktur til klimavennlig drivstoff, spesielt ladeinfrastruktur for elektriske biler og hybrider.

### 2 24.4.2012 Samarbeidsalliansen Osloregionen (styremøte 24.4.2012)

I uttalelsen beskrives følgende utfordringer i regionen:

- Behov for nasjonal politikk for utbygging av infrastruktur til Sterk vekst og store transportutfordringer. 40% vekst i befolkning, 50% vekst i godstransport innen 2040.
- Strategien for å løse utfordringen er både bærekraftig og klimavennlig ved å legge til rette for en flerkjernet utvikling, mer effektiv arealutnytting og satsing på regionens byer og knutepunkter. Betydelig satsing på kollektivtrafikk og jernbane.
- Styrke ressursene til samferdselstiltak med minst 45 % for i det minste å kunne klare første etappe av IC-utbyggingen på jernbane.
- Oslopakke 3 vil gi et betydelig lokalt løft for å finansiere forbedringer i veinettet og kollektivtransporten i Oslo og Akershus.
- Høye ambisjoner for jernbane med Økt fremkommelighet for buss, sterkere satsing på T-banesystemet i Oslo og fremkommeligheten må sikres gjennom kollektivfelt.
- Økt fremkommelighet for næringslivets transporter.
- Effektiv godstransport er avhengig av god terminalstruktur. Overføring fra veg til bane og sjøtransport betyr sterke behov for opprusting av Alnabru og det må settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i hele Osloregionen.
- Nye organiserings- og finansieringsordninger for viktig infrastruktur.

De viktigste prosjektene som direkte/indirekte berører Buskerud er:

- Dobbeltspor i IC-triangelet.
  - Modernisering av øvrige baner innen 1 times reiseavstand fra Oslo (Spikkestad, Drammen-Kongsberg og Ringeriksbanen).
  - Utredning for å sikre kapasitet på jernbanen gjennom Oslo må igangsettes straks.
    - o E 18 gjennom Asker/Bærum må planavklares snarest.
-

- 
- Rv 23 – fullføre Oslofjordforbindelsen.
  - Rv 35 Hokksund - Gardermoen
  - Ny Oslofjordforbindelse Vestfold – Østfold.

**3 3.5.2012 Vestregionsamarbeidet (styringsgruppen den 3.5.2012)**

- Osloregionen fungerer som et nasjonal nav og det er i hele landets interesse at transportsystemet ikke bryter sammen.
- Planramme + 45% må legges til grunn.
- Store vekstutfordringer: Vestregionens strategi er å legge til rette for en styrt, flerkjernet stedsutvikling, bygget opp rundt kollektivknutepunktene.
- Konkrete tiltaksforslag for å styrke kollektivtrafikken:
  - Dobbeltspor i IC-triangelet må ferdigstilles innen 2023,
  - Spikkestadbanen og Kongsbergbanen oppgraderes,
  - ny Ringeriksbane
  - Samordnet billetteringssystem for kollektivtrafikken.
- Ny E 18, primært et kollektivtiltak, miljøtiltak og fremkommelighetstiltak for nærtrafikken. Avsette gjennomgående kollektivfelt i begge retninger.
- Andre viktige veier:
  - E16 til Hønefoss må fullføres.
  - E134 Drammen – Hokksund må få økt kapasitet.
  - Rv 23 – fullføre Oslofjordforbindelsen fram til E18 i Lier.
  - Rv 35 Hokksund – Gardermoen fullføres i henhold til anbefalinger i KVVU samt
  - Rv 19 /fv 120 i Vestfold via Horten – Moss
- Effektiv/hensiktsmessig godsterminalstruktur, der bl.a. Drammen havn og kobling mellom sjø og banetransport fremheves.
- Behov for ny organisering- og finansieringsordninger

**4 2.5.2012 Forum Nye Bergensbanen – styringsgruppen den 26.4.2012**

Etter mange år med uvisse om det skal satsast på jernbanen som ein viktig og framtidretta transportberar i landet vårt, inneheld den framlagde transportplanen etter FNB si vurdering signal som gjev von om betre tider for jernbanen.

I høgfartsutgreiinga er det vurdert fire alternative utviklingsretningar (se foran i saksframlegget). For Bergensbanen anbefales at alternativ B, *"ei offensiv utvikling av jernbanenettet, men at linjer definert som høgfartslinjer ikkje skal utviklast"*, legges til grunn. Dette støtter FNB, men forutsetter at ny Ringeriksbane (Bergensbanens forkortelse), i tillegg til oppgradering på eksisterende jernbane, bygges snarest slik at målsettingen om kjøretid på 4 t og 15 min kan realiseres.

Dagens Bergensbane har stort utviklingspotensiale for å ta langt fleire passasjerar og større godsmengder enn slik situasjonen er i dag. Etter FNB sitt syn vil oppgradering og modernisering av Bergensbanen ikkje berre føra til vekst i passasjeretalet Bergen-Oslo, men vel så viktig leggja til rette for ein vesentleg vekst i undervegtransporten, særleg mellom Oslo og Ringerike/Hallingdal og mellom Bergen og Voss.

Som ledd i avklaring av Bergensbanen sitt potensiale tilrår transportetatane å starta utgreiing og planarbeid for Ringeriksbanen m.a. med utgangspunkt

---



---

i det materiale som er utarbeidd av høgfartsprosjektet. FNB ber om at Samferdselsdepartementet frikoblar planframdrifta for E16 Skaret-Hønefoss frå ferdigstilling av ekstern kvalitetssikring av KVVU Ringeriksbanen for å sikra god framdrift i begge desse to viktige samferdselstiltaka. Samstundes ber forumet om at departementet i samarbeid med Jernbaneverket og andre sentrale partar set i gang arbeidet med å planleggja Ringeriksbanen som eit pilotprosjekt for utbygging med alternativ organisering og finansiering for byggjearbeid i NTP-perioden 2014-2023.

FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

**5 23.4.2012 Buskerudbysamarbeidet. Felles uttalelse fra ordførere og fylkesordfører til Samferdselsdepartementet av 23.4.2012**

- Tilslutning til hovedtrekkene i nasjonale strategier for byområdene og mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange må ta veksten i persontrafikk. Dep må tydeliggjøre sine økte økonomiske forpliktelser.
  - Buskerudbyen må bli en nasjonalt prioritert byregion.
  - Prioriterer jernbaneutvikling Drammen – Kongsberg.
  - Forventes investeringer for å kunne realisere økning av togtilbud til to tog i timen Drammen – Hokksund.
  - NTP bør ha ambisjoner om dobbeltspor Drammen – Kongsberg innen 2024.
  - Det forventes mer enn + 45% til bypakker.
  - NTP-forslaget tar, i sin IC-strategi, dessverre ikke innover seg at Buskerudbyområdet får en økt befolkning på opp mot 45 % innen 2040, sin nærhet til Oslo og at et sterkt internasjonalt teknologimiljø har behov for spesiell nasjonal oppmerksomhet.
  - Det er behov for økte statlige overføringer til lokal kollektivtransport for å kunne svare opp forventningene om trafikkoverføring.
  - Belønningsordningen må følges opp med videreføring av belønningsmidler til Buskerudbypakke 2.
-

10/330 - 57

①

Til:

- Lier kommune v/ordfører
- Røyken kommune v/ordfører
- Hurum kommune v/ordfører
- Drammen kommune v/ordfører
- Buskerud fylkeskommune v/fylkesordfører

22. mars 2012

**Rv 23 Dagslett - Linnes i Fagetatenes forslag til NTP 2014-2023.**

Lier Næringsråd, Drammen Næringslivsforening, Røyken Næringsråd og Hurum Næringsråd viser til at det er av stor betydning for regionens næringslivs konkurransedyktighet at en videreføring av R23 fra Dagslett i Røyken frem til E18 i Lier raskest mulig realiseres.

I fagetatenes forslag til NTP 2014-2023, presentert 29.februar 2012, er strekningen Dagslett-Linnes (endelig) foreslått med oppstart i perioden 2014-2017. Prosjektet omfatter bygging av 4 km firefelts veg inkludert en tunnel på om lag 2 km og en 300 meter lang betongkulvert på Linnes i Lier.

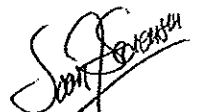
En avgjørende forutsetning for en slik oppstart er at berørte lokale myndigheter/kommuner bidrar til at nødvendige planforutsetninger kommer på plass i tide. I fagetatenes forslag vises det til at det fortsatt en rekke planforutsetninger som lokalt må på plass. Det foreligger godkjent kommunedelplan for Lier for prosjektet fra 2007. Godkjent reguleringsplan fra 2003 er under kvalitetssikring. Mindre endringer av reguleringsplanen kan bli aktuelt. Med grunnlag i et forprosjekt fra 2011, pågår arbeidet med reguleringsplan for kryssløsningen på Linnes. Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan fra 2003. Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompenggeordning for prosjektet.

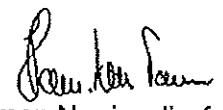
Som representanter for næringslivet i regionen forutsetter vi at nødvendige reguleringer og finansieringsplaner med nødvendige bompenger, får en fremdrift og nødvendig tilslutning fra de berørte kommuner og fylke. Dette slik at en oppstart også kan gjennomføres tidlig i perioden 2014-2017 slik en øking av planrammene med 20 eventuelt 45% kan gi mulighet til.

Vi ber med dette om en tilbakemelding fra de berørte kommuner på fremdriften i det planarbeid som er forutsatt i fagetatenes forslag til NTP 2014-2023.

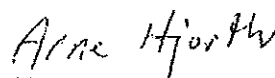
Vi ser med dette frem til et offensivt samspill for fullt gjennomslag i den videre prosess knyttet NTP 2014-2023

Med hilsen

  
Lier Næringsråd

  
Drammen Næringslivsforening

  
Røyken Næringsråd

  
Hurum Næringsråd

Kopi:  
Politiske valgte representanter fra Buskerud på Stortinget

10/330-60

Fra: Unni Eltvik Hovden[Unni.Eltvik.Hovden@selje.kommune.no]

Dato: 17.04.2012 13:10:32

Til: trond.ueland@sfj.no; gunnar.eiterjord@rogfk.no; Østfold fylkeskommune; VFK-FADM Firmapost; Vest-Agder fylkeskommune; postmottak@tromsfylke.no; TFK-Post; Sør-Trøndelag fylkeskommune; postmottak@austagderfk.no; postmottak@akershus-fk.no; BFK Postmottak Sentraladministrasjonen; postmottak@hedmark.org; hfk@hfk.no; post@mrfylke.no; postmottak.sentraladm@sfj.no; Rogaland fylkeskommune; postmottak@oppland.org; Nord-Trøndelag fylkeskommune; post@nfk.no; Finnmark fylkeskommune; post@aukra.kommune.no; postmottak@aure.kommune.no; postmottak@askvoll.kommune.no; post@averoy.kommune.no; Postmottak Bremanger kommune; postmottak@eide.kommune.no; post@fjaler.kommune.no; postmottak@flora.kommune.no; tenestetorget@flora.kommune.no; postmottak@frana.kommune.no; postmottak@gaular.kommune.no; post@giske.kommune.no; postmottak@gulen.kommune.no; postmottak@haram.kommune.no; postmottak@hareid.kommune.no; postmottak@heroy.kommune.no; post@halsa.kommune.no; postmottak@hillestad.kommune.no; postmottak@kristiansund.kommune.no; servicekontor@kristiansand.kommune.no; postmottak@midsund.kommune.no; postmottak@molde.kommune.no; postmottak@naustdal.kommune.no; sande.kommune@sande-mr.kommune.no; post@sandoy.kommune.no; postmottak@smola.kommune.no; post@solund.kommune.no; post@sula.kommune.no; postmottak@sykkylven.kommune.no; postmottak@tingvoll.kommune.no; postmottak@ulstein.kommune.no; postmottak@vanylven.kommune.no; postmottak@volda.kommune.no; post@vagsoy.kommune.no; postmottak@orsta.kommune.no; postmottak@alesund.kommune.no; postmottak@forde.kommune.no

Kopi: Ottar Nygård

Tittel: VS: NTP - Stad skipstunnel

---

Vestlandsrådet v/Trond Ueland, Gunnar Eiterjord  
Fylkeskommunane  
Kystkommunane i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal

#### Høyringsuttale til Nasjonal Transportplan 2014-2023 frå Selje kommune

På vegne av ordførar i Selje kommune, Ottar Nygård, vert vedlagd høyringsuttale frå Selje kommune sendt ut til orientering. Uttalen vart handsama i Selje Formannskap, 11.04.12.

Ber om at uttalen vert distribuert til andre kommunar som er aktuelle.

Mvh  
Unni Eltvik Hovden  
Servicekontoret  
tlf. 97990411

10/330 -60

## Nasjonal transportplan 2014 – 2023 – høyring

Viser til brev av 26.03.2012 der nasjonal transportplan 2014 – 2023 er sendt ut på høyring.

Selje kommune har følgjande uttale til planen:

### Stad skipstunnel:

Prosjekt Stad skipstunnel har vore gjennom mange utgreingar. KVU framlagt i 2001 og 2007 viste ein positiv samfunnsøkonomisk nytteverdi av prosjektet.

KVU framlagt i 2010 viste negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi, men det var då ein del "ikkje prissatte konsekvensar" som ikkje var tatt med. Desse konsekvensane vart karakterisert som til dels svært viktige.

SINTEF sin rapport: KVU Stad skipstunnel – en kritisk gjennomgang, datert 10. februar 2011, som tok utgangspunkt i KVU;en og då spesielt dei "ikkje prissatte konsekvensane", konkluderte med ein positiv samfunnsmessig nytte på 1,2 mrd. NOK for det store alternativet og 1,7 mrd. NOK for det små alternativet.

Rapporten "KS1 Stad skipstunnel", datert 13. mars 2012, er no lagt fram og av hovudkonklusjonen går det fram at deira analysar viser at "netto nytte av Stad skipstunnel er større en det som fremkommer av KVUen." Fortsatt er det viktige ikkje prissatte effektar som ikkje er tatt med. I følgje rapporten er dei viktigaste:

- Fiskerinæringa, som kan få mindre kostnader og reduserte tap
- Trygghet, som kan auke for sjøfarande, deira familiar og andre bekjente
- Turisme, som kan auke som følgje av tunnelen
- Einskilde næringseffektar, som resultat av betre kommunikasjon

"Tilleggsutredninger KS1 av KVU Stad skipstunnel", datert 24. januar 2012, framlagt av Kystverket, konkluderer med "at tunnelen kan gjennomseiles under alle værforhold som det aktuelle fartøyet har vært i stand til å seile i under den forutgående seilassen frem mot tunnelen." Og "en kan ikkje se noen endringar til dagens forutsetninger/muligheter for å etablere en forlenget hurtigbåtrute."

**Konklusjonen når ein legg alle rapportane til grunn, kjennskap til alle ulykker og nestenulykker og hendingar på Stadhavet, er at å byggje Stad skipstunnel er eit både riktig, framtidsretta og samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt. Ein bør då følgje Kystverket sin anbefaling å bygge etter det største alternativet som er dimensjonert etter hurtigruteskipet MS Midnatsol.**

Skipsleia er den viktigaste transportvegen for alle som bur langs kysten, men Stadhavet er den viktigaste årsaka til avbrot i ferdsla. Næringslivet, passasjerar, og ikkje minst fiskeri- og oppdrettsnæringa, der kravet til transportkvalitet og gode logistikkløysingar heng nøye saman, er avhengig av at denne transportvegen er trygg, open og at den fungerer. Dei økonomiske konsekvensane Stadhavet i dag har for fiskerinæringa er svært høge.

Hurtigbåtane som går langs Vestlandskysten kan ikkje sertifiserast til å gå forbi Stad, dette grunna svært vanskelege bølge-, straum-, vind- og navigasjonsforhold. Det blir derfor eit kunstig geografisk skilje mellom Sunnmøre og Nordfjord, og mellom Bergen og

10/330-63

3

Buskerud fylkeskommune  
Postboks 3563  
3007 Drammen  
E-post: [postmotak@bfk.no](mailto:postmotak@bfk.no)



Drammen, den 23. april 2012

## Høring Nasjonal Transportplan 2014-23. Uttalelse fra Drammen Næringslivsforening (DNF)

### Veg

DNF viser til at en videreutvikling av det overordnede veisystem er av stor betydning for regionens næringsliv. Utilstrekkelige bevilgninger og for noen prosjekter for tidkrevende planavklaringer har ført til et trafikkbilde med utilstrekkelig kapasitet og dertil til dels dramatiske miljølemper. Det foreliggende utkast til NTP fra transportetatene er utformet i tre alternativer: Et basis alternativ og alternativer hvor planrammene økes med 20 alt 45 prosent. DNF ber om at Buskerud Fylkesting går for at planrammene økes med 45 prosent. Dette kombinert med at fylket i samspill med berørte kommuner bidrar til den fremdrift i planarbeidet slike bevilgninger vil kreve.

### Jernbane

DNF viser videre til at de foreslåtte investeringer knyttet til jernbane ikke i noen alternativer tilrettelegger for ny sporkapasitet i vårt område. I en videreutvikling av kollektivsatsingen i f.eks Buskerudbyprosjektet er økt kapasitet på strekningen Drammen – Kongsberg et viktig element. Dette vil over tid kreve økt sporkapasitet. DNF viser i denne sammenheng også til den næringsutvikling som skjer på strekningen Bærum – Kongsberg (Subsea Valley). Planavklaring knyttet til økt sporkapasitet bør gjennomføres i kommende planperiode.

### Godsterminal

I Jernbaneverkets investeringsplaner knyttet til økningen av kapasiteten knyttet til deres godsterminaler er satsinger i Drammensregionen ikke prioritert i de nærmeste tiår i noen alternativer. Som et alternativ til Jernbaneverkets meget langsiktige satsing, bør et "midlertidig" intermodalt godsknutepunkt på Holmen gis prioritet, eventuelt med alternativ finansieringsmodell.

## DNF har med dette følgende forslag knyttet til fagetatenes forslag til NTP 2014-2023:

### Veg

#### Rv 23 Oslofjordtunnelen med tilstøtende veg

Oslofjord tunnelen med et løp har kapasitetsproblemer og er ulykkesbelastet. DNF mener primært at dagens tunnel burde avløses av en bruløsning. I den planperiode man nå går inn i vil det derfor være ønskelig om man parallelt gjorde en forstudie på en alternativ bro. Dette bør avklares i drøftinger mellom Buskerud og Akershus fylkeskommune.

Alternativt gir DNF sin tilslutning til bygging av tunnellop nummer to med den foreslåtte finansiering.

#### **Rv 23 Dagslett – Linnes**

Strekningen Dagslett – Linnes ligger nå inne for oppstart i forslaget planperiode 2014-2017 og utbygging i perioden 2014-2019. Dette har DNFs fulle tilslutning. Det er i denne sammenheng viktig at en slik oppstart følges opp av nødvendig videre planavklaringer og bevilgninger slik at Rv 23 kan fullføres i en kontinuerlig prosess frem til E18. DNF går med dette inn for at rammene økes med 45%, slik at dette skal la seg økonomisk gjennomføre. En slik fremdrift vil lokalt være avhengig av planavklaring også knyttet til nødvendig brukerfinansiering. DNF forutsetter at fylket i en slik sammenheng bidrar til nødvendig fremdrift i planavklaring.

#### **Rv 35 Hokksund – Åmot**

Rv 35 er ikke omtalt i fagetatens utkast til NTP grunnet manglende planavklaring. Prosjektet er nå til behandling i de berørte kommuner for en behandling i fylkestinget knyttet til høringen på NTP. Strekningen Hokksund – Åmot er en viktig del av infrastrukturen i Nedre Buskerud / Drammensregionen. DNF gir prosjektet sin tilslutning innenfor de foreslåtte utvidede rammer.

#### **E134 Damåsen – Saggrenda**

Prosjektet Damåsen – Saggrenda er et viktig element også i utviklingen av infrastrukturen innenfor Buskerudbyen. DNF registrerer at økte kostnadsrammene på prosjektet ikke har gitt prioritet innenfor basis alternativet fra fagetatene. Med den viktighet prosjektet representerer bør prosjektet gir en tidligere forutsatt fremdrift. Med dette støtter DNF en økning av rammene slik at prosjektet kan komme til utbygging i planperioden 2014 -2017.

### **Jernbane**

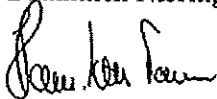
DNF viser til at Buskerudbyprosjektet nå skal starte arbeidet med en areal og transportplan for strekningen Lier-Kongsberg. I denne sammenheng bør det bevilges nødvendige midler til utredning av nødvendig dobbeltspor på strekningen. Dette slik at planarbeidet kan starte opp i første del av kommende planperiode.

### **Godsterminal**

På Holmen i Drammen er det arealer og mulig infrastruktur for et intermodalt transportknutepunkt, med kapasitet for de nærmeste ti år. Regionen har behov for en miljøeffektiv håndtering av den godsmengde vi har i dag og i de kommende ti år. Som et alternativ til Jernbaneverkets meget langsiktige satsing knyttet til sine interesser, bør et "midlertidig" intermodalt godsknutepunkt på Holmen gis prioritet, eventuelt med alternativ finansieringsmodell.

Med vennlig hilsen

**Drammen Næringslivsforening**



Hans-Petter Tonum

Daglig leder



**KRØDSHERAD KOMMUNE**  
Sentraladministrasjonen  
Rådmannskontoret

Dato: 20.04.2012  
Arkivsaksnr.: 12/363  
Arkivkode: Q10 &13

4

Buskerud Fylkeskommune  
v/ Runar Stustad  
PB 3563  
3007 DRAMMEN

Fylkeskommune	
Dato: 20.04.2012	
Arkivsaksnr.: 12/363	
Arkivkode: Q10 &13	
10/330-64	
23 APR 2012	
Arkivkode: 800.107	
S ansvar:	
S godk.: RS	

**MELDING OM VEDTAK**  
**HØRING NTP 2013-2024**

FORMANNSKAPET behandlet i møte 19.04.2012 sak 62/12. Følgende vedtak ble fattet:

**ENSTEMMIG VEDTAK:**

Ordførers forslag til høringsuttalelse oversendes til fylkeskommunen.

Uttalelsen følger vedlagt

Ansvarlig saksbehandler for denne saken er: **Helge Skjeggerud** og treffes på tlf. **93 20 07 82** Dersom De ønsker mer utfyllende opplysninger om vedtaket eller ønsker å se hele saksfremstillingen, ta kontakt med ansvarlig saksbehandler.

Med vennlig hilsen  
Krødsherad kommune

  
Helge Skjeggerud  
Kontorleder

Adr: Krødsherad kommune 3536 Noresund	Helge Skjeggerud Dir.innvalg: 93 20 07 82 Telefax: 3215 0001 E-postadr: helge.skjeggerud@krodsherad.kommune.no
Tlf: 3215 0000 Fax: 3215 0001 E-post: krodsherad.kommune@krodsherad.kommune.no	

## UTTALELSE FRA KRØDSHERAD KOMMUNE

### **Behov for økte bevilgninger til samferdselssektoren.**

Det synes viktig at bevilgningene til samferdselssektoren økes vesentlig, da dette er av stor betydning spesielt for distriktskommunenes næringsutvikling.

Krødsherad kommune mener at bevilgningene til samferdselssektoren må økes med minst 45% i forhold til dagens bevilgningsnivå.

Dette for å gi rom for både å ivareta forfall og gjennomføring av viktige nye prosjekter på vei og bane.

### **Vegstrekninger.**

RV 23 med nytt løp i Oslofjordtunnelen parallelt med ny vegstrekning Linnes - Dagslett + x E 18, er av stor betydning for Buskerud og også for Krødsherad kommune.

RV 35 på strekningen Jevnaker - Olimb og strekningen Hokksund - Åmot er også av meget stor betydning både for region Buskerud og Krødsherad kommune. Det er i denne forbindelse viktig å understreke videreføringen fra RV 35 via FV 280 til Krødsherad. Sistnevnte vegstrekning nevnes bare i denne sammenheng, og vil være et vesentlig innspill til fylkesvegstrategien for Buskerud.

Øvrige vegstrekninger som bør vektlegges sterkt er E 16 Bjørnum - Skaret - Hønefoss.

### **Bane.**

Ringeriksbanen må forseres. Denne vil bli en ny vestkorridor i togsystemet på Østlandet. Banen vil være av stor betydning lokalt for Ringeriksregionen, regionalt for Buskerud og nasjonalt for Bergensbanens forkortelse.



8

10/330-83

# FLESBERG KOMMUNE

Lampeland 23.04.2012  
 Arkiv 113  
 Saksmappe 2012/319  
 Avd Rådmann  
 Saksbehandler Jon Gj. Pedersen

## Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 - høringsuttalelse Kongsbergregionen

MØTEBEHANDLING:		
Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
komiteen for plan, næring og ressurs	24.04.2012	15/12
formannskapet	26.04.2012	9/12

### Behandling i formannskapet 26.04.2012:

Ekstrasak - delt ut på gruppemøte 23.4.12.  
 Anbefaling fra komiteen for plan, næring og ressurs, fra møte 24.4.12, sak 15/12, ble delt ut.  
 Formannskapet vedtok enstemmig rådmannens anbefaling.

### Vedtak i formannskapet 26.04.2012:

Kongsbergregionen støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- o som fører til reduserte avstandskostnader
- o som støtter næringspolitikk og -utvikling
- o som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- o som bidrar til en regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammen må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

Kongsbergregionen ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - o E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - o E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017

- E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVVU må synliggjøres i NTP gjennom prioritet i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023

#### **Behandling i komiteen for plan, næring og ressurs 24.04.2012:**

Utvalget anbefaler enstemmig at formannskapet vedtar rådmannens anbefaling.

#### **Anbefaling i komiteen for plan, næring og ressurs 24.04.2012:**

Kongsbergregionen støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- som fører til reduserte avstandskostnader
- som støtter næringspolitikk og -utvikling
- som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- som bidrar til en regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammene må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

Kongsbergregionen ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVVU må synliggjøres i NTP gjennom prioritet i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023

#### **Rådmannens anbefaling:**

Kongsbergregionen støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- som fører til reduserte avstandskostnader

- som støtter næringspolitikk og -utvikling
- som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- som bidrar til en regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammen må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

Kongsbergregionen ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVVU må synliggjøres i NTP gjennom prioritet i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023

#### **Vedlegg:**

Se: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/index\\_14\\_23.html](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/index_14_23.html)

#### **Saksopplysninger:**

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og skal legge grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene. Det er Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS som utarbeider grunnlagsmateriale basert på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. NTP fremmes så i form av stortingsmelding. NTP rulleres hvert fjerde år. Gjeldende NTP er St meld 16 (2008-2009) – og beskriver plan for perioden 2010 – 2019. Den nye NTP er da ment å være førende for nasjonal politikk og prioritering i perioden 2014 - 2023.

De statlige transportetatene har lagt fram sitt forslag til Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023. Forslaget er nå på høring og det skal legges fram en stortingsmelding som vil være til politisk behandling i vårsesjon 2013.

Kommunene i Kongsbergregionen har tradisjon for å samle seg om felles uttalelse til NTP. Det foreliggende forslag til uttalelse avviker ikke i forhold til tidligere prioriteringer fra kommunenes og regionens side.

Fylkeskommunene er formell høringsinstans, og de ønsker innspill fra kommunene i forhold til sitt høringsinnspill. Høringsfristen på etatenes NTP forslag er av departementet satt til 29. juni 2012. Med

bakgrunn i at fylkeskommunene planlegger behandling av sak i fylkesting i juni, må kommunene levere sine innspill tidligere. Høringsfrist til Telemark fylkeskommune er for kommunene derfor satt til 20.05.12, og ditto i Buskerud Fylkeskommune den 02.05.12. Det er imidlertid slik at alle som ønsker gi innspill til NTP forslaget kan gjøre det direkte til Samferdselsdepartementet. Kongsbergregionen sender sin uttale både til fylkeskommunene, til aktuelle politiske miljø - og til Samferdselsdepartementet.

Kongsbergregionen har ved tidligere anledninger avgitt uttalelser knyttet til NTP. Og hovedfokusområdene har da vært:

- Økt ramme til investering og vedlikehold, spesielt på veg og jernbane
- Jernbane: hovedfokus på frekvens og kortere reisetid Drammen – Kongsberg
  - Dobbeltspor og innlemming i IC-strategi
  - Flytog til Kongsberg når dobbeltspor realliseres
  - Lyntog: Kongsbergregionen har vært positiv til at høyhastighetsutredningen ble iverksatt, og krevd at trase der minimum Kongsberg som aktuelt stoppested utredes og prioriteres
- Veg: ny E134

Forslagene som er lagt til grunn for transportetatenes forslag for 2014 - 2023 er innenfor gitte rammer henholdsvis planteknisk ramme, en +20% (som i praksis representerer dagens nivå), og +45% i forhold til planteknisk ramme.

Sammenlignet med dagens rammer inneholder forslaget en dreining mot økt vedlikehold for å redusere etterslepet på dette området.

Det er i forslaget også lagt vekt på at etterslepet på fylkesveier også krever en økt innsats og det er viktig at dette blir hensyntatt ved at fylkeskommunen får stilt til rådighet rammer som gjør det mulig å innhente etterslepet også på fylkesveiene.

Det legges til rette for tre hovedinnretninger i NTP-forslaget:

1. Utbygging og utbedring av transportsystemet mellom byene for å redusere avstandskostnader og for å bidra til regional utvikling.
2. Tiltak for regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner skal gjennomføres i regionene.
3. Kollektivtransport, gange og sykkel må ta trafikkveksten i de største byområdene.

I det foreliggende forslag er følgende aktuelle tiltak/prosjekter i Kongsbergregionen presentert slik:

#### VEG:

- E134 Århus - Gvammen, som pt er forutsatt gitt oppstart i 2013, er i planen gitt oppstart i perioden 2014 - 2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20% foreslås en forsering av prosjektet - men bare en økning av rammene på 45% vil gi plan for ferdigstilt prosjekt i perioden 2014 - 2017
- E134 Damåsen - Saggrenda, som pt er forutsatt gitt oppstart i 2013, er i planen foreslått utbygd i perioden 2018 - 2023 dersom planrammen økes med 20%. Dersom planrammen økes med 45% foreslår etatene i sitt forslag prosjektet utbygd i 2014 - 2017.

#### JERNBANE:

- Strekningen Oslo – Drammen – Hokksund – Kongsberg er gitt omtale som et viktig marked for utvikling av togtilbudet. Tilbudet er ikke er tilgodesett med prioriterte midler.

#### **BYPAKKE:**

- NTP-forslaget legger opp til at staten vil prioritere bypakker med samordnede tiltak for å nå målsettingene for byområdene. Kongsberg er med i Buskerudbyen - som omfatter aksene fra Lier til Kongsberg.

#### **Vurdering:**

Dersom transportnettet skal fungere i forhold til den intensjon som er beskrevet, er det viktig at man greier å opprettholde en god standard på eksisterende veier. Økt satsing på vedlikehold og å ta igjen vedlikeholdsetterslep er derfor viktig å prioritere.

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- som fører til reduserte avstandskostnader
- støtter næringspolitikk og -utvikling
- som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- som bidrar til regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer.

Foreliggende forslag til ny NTP legger opp til fokus på vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som må anses være nødvendig å støtte. Denne prioriteringen gir imidlertid som virkning at dersom nødvendige investeringer skal kunne gjennomføres - må rammene økes betraktelig. Med minst 45%, slik det er angitt i planforslaget. Dette vil dog likevel ikke være tilstrekkelig for å nå de mål for transportpolitikken som planforslaget strekker seg mot. Dette gjelder både veg, jernbane og kollektiv m.v. For eksempel innenfor større strategiområder som IC-området og evt. satsing på høyhastighetstog. Men også direkte knyttet til utvikling av konkrete jernbanestrekninger (som Drammen - Kongsberg) og utvikling m.h.t. bypakker/kollektivtransport i distriktene. Noen av disse satsingene må antagelig være nasjonale prosjekt og strategier som realiseres på siden av det NTP som sådan kan inneholde, i alle fall i denne rulleringen. Mens andre bør motivere en satsing og prioritering også utover den øvre ramme (45%) som transportetatens oppdrag mht tiltaksforslag i NTP bygger på.

Kongsbergregionen har et stort potensial for videre positiv samfunnsutvikling dersom nødvendige tiltak iverksettes for å understøtte dette gjennom en aktiv samferdselspolitikk. Som møter det transportbehov som i dag finnes - og som framtiden vil bringe. I Kongsbergregionen finner man i dag verdensledende industri av vesentlig nasjonal betydning. Det finnes leverandørindustri og annen næring som er i positiv utvikling. Kongsbergregionen representerer en boregion som kan tilby variasjon og mangfold, med potensiale til å kunne avlaste pressområder ytterligere. Videre har Kongsbergregionen et aktivt reiseliv, spennende attraksjoner og store naturområder - og et betydelig antall fritidsboliger. Kongsbergregionen har behov for transportløsninger som mer effektivt enn i dag kan styrke regionen som bo og arbeidsområde, men også vesentlige slike behov for transportløsninger til /fra og gjennom regionen. Det er vesentlig arbeidspendling internt i Kongsbergregionen - og enda større pendling til/fra regionen. Og i stor grad knytter disse behovene seg til utvikling av bedre veg. Selv om en satsing på jernbane til Kongsberg vil være en aktiv strategi for å endre transportform på en god del av disse reisene.

Kongsbergregionen er opptatt av gode kollektivtilbud. Og legger til grunn et fokus på fungerende knutepunkt, med gode sammenhenger mellom ulike kollektive transportløsninger. Korrespondanse, forutsigbarhet, reisetid og frekvens er viktig. Spesielt viktig er det å snarest mulig få etablert et tilbud m.h.t. jernbane mellom Kongsberg - Drammen/Oslo der reisetid og frevens kan reduseres betraktelig. Et styrket togtilbud helt fram til Kongsberg må også etableres for å realisere Buskerudbyens målsetting om endrede transportformer - og å gjøre regionen attraktiv og bærekraftig i forhold til næringsutvikling. Det må derfor etableres to spor til Kongsberg. Og strekningen må ses i sammenheng med utviklingen mht IC-strategi for Østlandet. Det bør i NTP synliggjøres en ambisjon om å etablere dette tilbudet innen 2024. Fortsatt persontransport på dagens Sørlandsbanetrase gjennom regionen har fokus i vår region, og i et helhetlig kollektivtilbud må fortsatt drift og utvikling ved Bratsbergbanen sikres. Ordninger knyttet til kollektivtransport i distriktene bør både videreføres og videreutvikles.

Det må fra statens side være et vesentlig poeng å bidra til løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

På bakgrunn av det ovennevnte fremmes følgende forslag til konklusjon på uttalelsen:

Kongsbergregionen støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- o som fører til reduserte avstandskostnader
- o som støtter næringspolitikk og -utvikling
- o som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- o som bidrar til en regionforstørrelse

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammen må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

Kongsbergregionen ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - o E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - o E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - o E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVVU må synliggjøres i NTP gjennom prioritert i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023

Reit utskrift : K. Harneshaug



## MODUM KOMMUNE

Buskerud fylkeskommune  
Postboks 3563

3007 DRAMMEN

10 330 -67  
25 APR 2012  
800.107  
RS

6

Vikersund, 24.04.2012

Arkivsnr.	Arkivkode	Avd/Søk/Saksb	Tlf. saksbeh	Deres ref.	Deres dato
12/1221	026	RDM/RDM/GA	32 78 93 10		

### MELDING OM VEDTAK

#### NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2033 - HØRING.

FORMANNSKAPET behandlet i møte 23.04.2012 sak 31/12. Følgende vedtak ble fattet:

#### Høringsuttalelse Nasjonal transportplan:

Modum kommune mener at bevilgningene til samferdselssektoren må økes med minst 45 % i forhold til rammen.

RV 35 som alternativ transportkorridor vest og nord for Oslo må gis høy prioritet, både i form av rask gjennomføring av tiltakene som ligger i gjeldende NTP (Strekningen Jevnaker - Olimb - Eggemoen) og ved at det avsettes midler til detaljplanlegging og grunnverv på strekningen Åmot-Hokksund tidlig i kommende NTP - periode.

Veien er svært viktig for utvikling av næringslivet og boområder i vårt område. Modum kommune ber om at planleggingsarbeidet på strekningen Hokksund - Åmot må gå videre uten forsinkelser.

Vi ber Buskerud fylkeskommune opprettholde prioriteringen av R 35 som et av fylkets satsningsområder innenfor samferdsel og gjøre alt som er mulig for å påvirke sentrale beslutningstakere for å følge opp dette gjennom planvedtak og bevilgninger.

Modum kommune ønsker å uttrykke støtte til veiprojektene på E 134, R 23 og E 16. Disse ble vektlagt av Buskerud fylkeskommune i forrige transportplan. Alle prosjektene er fortsatt viktige for utviklingen i vår region. For Modum er tverrkorridoren RV35, Rute 2B (Ring 4), ekstra viktig. Rute 2 B er også viktig og nødvendig som avlastningskorridor for Osloområdet.

Modum kommune mener at forebyggende tiltak mot trafikkulykker på dagens veier skal gis høyeste prioritet. I den forbindelse nevnes gang og sykkelveier og belysning ved av- og påkjøringer. Modum kommune vil presisere Statens ansvar for trygg ferdsel langs stamveier og eksisterende riksveier. Overordnet i dette bildet er trygge skoleveier.

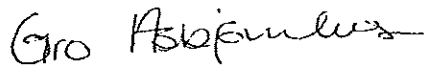
Modum kommune er opptatt av sterk satsing på jernbane og ønsker hyppigere avganger for Intercity-

trafikken i Østlandsområdet. For Modum er dobbeltspor til Hokksund og Kongsberg viktig. Samtidig bør den eksisterende Randsfjordbanen opprettholdes og togtrafikken intensiveres mellom Ringerike og Hokksund.

Modum kommune støtter oppstart av planlegging av Ringeriksbanen. Ringeriksbanen er av stor betydning for nærings og samfunnsutvikling i Ringeriksregionen og vil gi ringvirkninger i Modum. Gode jernbaneløsninger i vår region vil gi flere alternative boområder som er nødvendig i forhold til den forventede store befolkningsøkningen rundt Oslofjorden.

I dag er det slik at prosjektforslagene som legges frem i Nasjonal transportplan ikke er bindende. Modum kommune ønsker at den transportplanen som vedtas av Stortinget skal bli bindende i budsjettsammenheng. Det betyr at man åpner for flerårig budsjettering.

POLITISK SEKRETARIAT



Gro Asbjørnhus  
formannskapssekretær





# HOLE KOMMUNE

Areal- og byggesak

7

10/330-68

Buskerud fylkeskommune  
Postboks 3563

3007 DRAMMEN

Deres ref.:

Vår ref.: (oppgis ved henvendelse)  
12/692 - 4 - HBE  
Dir. tlf.nr.: 32 16 11 64

Arkiv:  
N00, &13

Dato:  
26.04.2012

## Underretning om vedtak i sak 023/12 - Uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 23

Hole kommunestyre behandlet sak vedrørende uttalelse til forslag til Nasjonal transportplan 2012 – 23 i sitt møte den 16.4.2012. Følgende vedtak ble fattet:

*"Hole kommune viser til de stallige transportetatenes fremlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og ønsker å gi følgende uttalelse til planen:*

- 1. Ringeriksregionen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Vi kan ta i mot store deler av veksten i hovedstadsområdet innenfor eksisterende kommunal infrastruktur.*
- 2. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkesstatistikk bekrefter dette.*
- 3. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloregionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.*
- 4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.*
- 5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Hole kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt*

Besøksadresse:  
Viksveien 30, 3530 RØYSE

*Fornell post adresseres kun til:*  
Hole kommune, Viksveien 30, 3530 RØYSE  
eller til:

Telefon: 32 16 11 00  
Telefax: 32 15 90 03

Bankgiro:  
8150 16 11379

Besøksadresse:  
Herredshuset

E-post: [postmottak@hole.kommune.no](mailto:postmottak@hole.kommune.no)  
*aldr til enkeltpersoner / saksbehandlere*

Org.nr:  
960 010 833

annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:

- a. *E16 Bjørum – Skaret – Rørvik må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.*
  - b. *E16 Rørvik – Hønefoss må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.*
  - c. *Rv35 Olum – Eggemoen må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.*
  - d. *Den statlige andelen for Rv35 Olum – Eggemoen må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.*
  - e. *For Rv35 Nymoen – Eggemoen må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.*
  - f. *Midler til planlegging av Ringeriksbanen må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutredningen påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å delta aktivt i utredning og realisering av et slikt prosjekt.*
  - g. *Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, Ringerikspakka, må startes opp snarest mulig.*
  - h. *De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.*
6. *Hole kommune ser positivt på vektlegging av trafikksikring og gang og sykkelveger i NTP, men mener at midler til dette samarbeidet må styrkes ytterligere."*

Med hilsen

Marthe Hagelsteen  
formannskapssekretær

**Vedlegg**

<b>Dok.dato</b>	<b>Tittel</b>
14.03.2012	Høring Nasjonal Transportplan 2014 - 23

**Kopi til:**  
Runar Stustad

# HOLE KOMMUNE

## Saksframlegg

SAKSGANG			
Styre, utvalg, komité m.m.	Møtedato	Saksnr	Saksbeh.
Plan- og miljøstyret	26.03.2012	021/12	Hilde Bendz
Kommunestyret	16.04.2012	023/12	Hilde Bendz

Arkivref.: 12/692-3 N00, &13

**Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:**

**Underretning sendes:**

Buskerud Fylkeskommune, Samferdselsavdelingen

## Uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 23

### Vedlegg

Se nederst på dokumentet

### Rådmannens innstilling

Plan- og miljøstyret anbefaler Hole kommunestyre å gjøre slik vedtak:

Hole kommune viser til de statlige transportetatenes framlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og ønsker å gi følgende uttalelse til planen:

1. Ringeriksegenen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Vi kan ta i mot store deler av veksten i hovedstadsområdet innenfor eksisterende kommunal infrastruktur.
2. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloregionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.
3. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkesstatistikk bekrefter dette.

4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.
5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Hole kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:
  - a) **E16 Bjørum – Skaret – Rørvik** må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.
  - b) **E16 Rørvik – Hønefoss** må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.
  - c) **Rv35 Olum – Eggemoen** må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.
  - d) Den statlige andelen for **Rv35 Olum – Eggemoen** må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
  - e) **For Rv35 Nymoen – Eggemoen** må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.
  - f) Midler til planlegging av **Ringeriksbanen** må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutredningen påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å være i førersetet i utredning og realisering av et slikt prosjekt.
  - g) Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, **Ringerikspakka**, må startes opp snarest mulig.
  - h) De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.

## 26.03.2012 Plan- og miljøstyret

### Møtebehandling

Plan- og miljøstyret voterte over hvert enkelt punkt etter forslag fra Kari Strande (SV).

Punkt 1: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 2: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 3: Det ble votert over rådmannens innstilling og innkommet forslag fra Kari Strande (SV) om å stryke ordene "*.....til fire 4-felts veg*". Dette forslaget **falt med 2 (Kari Strande (SV), Ole Andreas Magnussen (Ap)) mot 5 stemmer** og rådmannens innstilling ble dermed vedtatt.

Punkt 4: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 a: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 b: Det ble votert over rådmannens innstilling og innkommet forslag fra Kari Strande (SV) om å stryke andre setning. Dette forslaget **falt med 2 (Kari Strande (SV), Ole Andreas Magnussen (Ap)) mot 5 stemmer** og rådmannens innstilling ble dermed vedtatt.

Punkt 5 c: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 d: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 e: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 f: Det ble votert over rådmannens innstilling og innkommet forslag fra Kari Strande (SV) å endre teksten "...være i førersetet" til "...delta aktivt". Dette forslaget ble **enstemmig vedtatt**.

Punkt 5 g: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Punkt 5 h: Rådmannens innstilling **enstemmig vedtatt**

Det ble også votert over forslag fra Per Christian Gomnes (H) om å *bytte om på punkt 2 og 3 i rådmannens innstilling*. Dette forslaget ble **vedtatt med 5 mot 2 stemmer** (Kari Strande (SV), Ole Andreas Magnussen (Ap)).

#### **P/M-021/12 Vedtak**

Plan- og miljøstyret anbefaler Hole kommunestyre å gjøre slik vedtak:

Hole kommune viser til de statlige transportetatenes fremlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og ønsker å gi følgende uttalelse til planen:

1. Ringeriksregionen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Vi kan ta i mot store deler av veksten i hovedstadsområdet innenfor eksisterende kommunal infrastruktur.
2. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkesstatistikk bekrefter dette.
3. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloregionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.
4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.
5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Hole kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:
  - a. **E16 Bjørum – Skaret – Rørvik** må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.
  - b. **E16 Rørvik – Hønefoss** må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.
  - c. **Rv35 Olum – Eggemoen** må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.

- d. Den statlige andelen for **Rv35 Olum – Eggemoen** må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
- e. For **Rv35 Nymoen – Eggemoen** må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.
- f. Midler til planlegging av **Ringeriksbanen** må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutredningen påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å delta aktivt i utredning og realisering av et slikt prosjekt.
- g. Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, **Ringerikspakka**, må startes opp snarest mulig.
- h. De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.

## 16.04.2012 Kommunestyret

### Møtebehandling

Marie Føli (Sv) fremmet følgende forslag til endringer og tilleggspunkt:

*"Pkt 2 stryke.. "til 4-felts veg""*

Forslaget falt med 3 (Sv og Sp) mot 19 stemmer.

*"Pkt 5.b stryke siste setning.. "Firefelts på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP perioden""*

Forslaget falt med 3 (Sv og Sp) mot 19 stemmer.

Forslag til nytt tilleggspunkt:

*"Hole kommune ser positivt på vektlegging av trafikksikring og gang og sykkelveger i NTP, men mener at midler til dette samarbeidet må styrkes ytterligere."*

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Plan- og miljøstyrets innstilling ble med nytt punkt 6, enstemmig vedtatt.

### K-023/12 Vedtak

Hole kommune viser til de statlige transportetatenes framlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og ønsker å gi følgende uttalelse til planen:

1. Ringeriksregionen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Vi kan ta i mot store deler av veksten i hovedstadsområdet innenfor eksisterende kommunal infrastruktur.
2. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkesstatistikk bekrefter dette.

3. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloregionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.
4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.
5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Hole kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:
  - a. **E16 Bjørum – Skaret – Rørvik** må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.
  - b. **E16 Rørvik – Hønefoss** må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.
  - c. **Rv35 Olum – Eggemoen** må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.
  - d. Den statlige andelen for **Rv35 Olum – Eggemoen** må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
  - e. For **Rv35 Nymoen – Eggemoen** må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.
  - f. Midler til planlegging av **Ringeriksbanen** må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutredningen påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å delta aktivt i utredning og realisering av et slikt prosjekt.
  - g. Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, **Ringerikspakka**, må startes opp snarest mulig.
  - h. De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.
6. Hole kommune ser positivt på vektlegging av trafikksikring og gang og sykkelveger i NTP, men mener at midler til dette samarbeidet må styrkes ytterligere.

### **Innledning og bakgrunn:**

Forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 ble fremlagt 29.02.12 og er nå sendt til høring hos kommunene, med frist 02.05.2012 for å gi uttalelse. Fylkeskommunene er høringsinstans og derfor blir kommunens høringsuttalelse sendt via fylkeskommunen. Etter samråd med ordførerne i Ringeriksregionen har de tre rådmennene utarbeidet likelydende saksframlegg og forslag til uttalelse.

Ringeriksregionen og Osloregionen forventer en sterk vekst de neste årene. Samferdselsforbindelsen mellom Oslo og internt i regionen har dårlig kapasitet og kvalitet. Utredninger og analyser viser at det er sterkt behov for en ny E16, ny Rv 35, Ringerikspakka og utbedring av veger som fv 241. En Ringeriksbane vil innlemme Ringeriksregionen i bolig – og arbeidsmarkedet til Osloregionen. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet på Østlandet og er av stor betydning som en øst-vest-korridor. En trafikkvekst vil gradvis forverre kapasitetsproblemene og øke ulykkesfrekvensen på vegene. Ny firefelt E16 vil korte ned på reisetiden og knytte Hole og Ringerike nærmere Sandvika og Oslo. Jevnaker og resten av regionen vil ha stor nytte av ny Rv 35 som vil forbedre kvaliteten på strekningen Gardermoen og Oslo nord.

Det er ikke avsatt midler til Ringeriksbane i forslag til NTP uten 45% tillegget og det er betydelig mindre enn i gjeldende NTP. E16 for Ringeriksregionen er heller ikke med i forslaget til NTP i planteknisk ramme, men kun med i pluss 45%. Planteknisk ramme er de midlene som er til rådighet innenfor rammen, og NTP er bygd opp slik at den også vurderer mulighetene ved at det gis tillegg på 20% og 45 %.

I forbindelse med høyhastighetsutredningene for jernbanen beskrives Bergensbanen som den mest interessante traséen i forslaget til NTP. Det er ut fra en strategi som utvikler dagens trasé og Ringeriksbanen i stedet for nye høyhastighetsbaner. Det vil gi vesentlig lavere kostnader enn ny bane. Det vil gi en forkortet reisetid på 2 timer og 13 minutter å bygge denne. Det er også gitt uttrykk for at en utbygging av E16 på strekningen mellom Bergen og Sandvika vil gi en gevinst på 45 minutter. De fleste tiltakene på E16 anses som mulig for ferdigstilling i perioden om det er midler til det.

## Utredning:

### E16 Sandvika – Hønefoss

I NTP (2010 – 2019) er trafikkbelastningen slik at E16 Sandvika – Hønefoss bør utbygges til fire felt hele denne strekningen. Det er lagt opp til utbygging av Bjørum – Skaret i andre del av perioden, som vil forbedre fremkommelighet og redusere reisetiden vesentlig. Regjeringen legger opp til at det i perioden 2010-2013 skal utarbeides planer og gjøres en vurdering av finansieringsløsninger.

I transportetatens forslag til NTP (2014- 2023) viser tabellen under høringsforslaget.

Planteknisk ramme:	Pluss 20 %	Pluss 45 %	IKKE OMTALT
Bygge E16 Kjørbo – Wøyen, oppstart 1.periode, 2014-2017 fullføring 2.periode, 2018-2023	Bygge E16 Kjørbo – Wøyen, oppstart 1.periode, 2014-2017 fullføring 2.periode, 2018-2023	Bygge E16 Kjørbo – Wøyen, oppstart 1.periode, 2014-2017 fullføring 2.periode, 2018-2023	Bygging av E16 Rørvik – Hønefoss
		Bygge E16 Bjørum – Skaret – Rørvik i andre periode 2018 – 2023	

Bygging av E16 mellom Rørvik og Hønefoss er ikke omtalt. Trafikktellinger viser at Årsdøgntrafikken (ÅDT) fra 2010 er langt over vegnormalens grense for når det skal være fire kjørefelt. Vegens dimensjoneringsklasse bestemmes blant annet av trafikkmengde 20 år etter



åpning. Det vil si at trafikkmengden er over kravet på hele strekningen til firefeltsvei og over dobbelt så høy på deler av strekningen. I følge Vegvesenets håndbok 017 bør dimensjoneringsklasse planlegges samlet over lengre strekninger og ikke endres for ofte. Helgetrafikk og ukependlere gjør at denne vegen blir ekstra belastet på fredager og søndager, og i forbindelse med helger og ferier. Over Sollihøgda mellom Rørvik og Bjørum er det ofte trafikkaos ved snøfall. Stigningsforhold kombinert med smal veg og midtrekkverk gjør at trailere sperrer hele kjørefeltet hvis det er snø eller glatte veger. Utrykningskjøretøy blir også forhindret fra å komme frem ved ulykker. Det har vært flere dødsulykker på denne strekningen de siste årene ved Kroksund, Garntangen og på Steinsletta og i tillegg ulykker med alvorlige skader. Ulykkesstatistikk fra vegvesenet viser at det er drept 28 personer på strekningen siden 1988. Det er drept 3 personer siden september 2011 i Hole kommune.

E16 Sandvika – Hønefoss har stor betydning for Ringeriksregionen fordi Hønefoss er en randsonaby med kort avstand til Oslo, og kan avlaste den sterkt forventede befolkningsveksten i Oslo og Bærumsregionen. E16 gjennom ringeriksregionen er også den viktigste hovedfartsåra og forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. E16 i kombinasjon med Rv 35 er en viktig vegforbindelse mellom Sandvika og Gardermoen hovedflyplass.

Det pågår arbeid med kommunedelplan Skaret Hønefoss med konsekvensutredning i regi av Statens vegvesen i nært samarbeid med Hole og Ringerike kommune. I samarbeidsgruppe med kommunene, Fylkesmann, Fylkeskommunen og Jernbaneverket deltar er det lagt opp til at vegvesenet kommer frem til et forslag til trasé som vil bli lagt på høring høsten 2012. Etter høringsperioden vedtas kommunedelplan med valg av trasé gjennom Hole og Ringerike frem til Hønefoss.

### **Rv35 Olum – Jevnaker – Eggemoen**

Kommunedelplan for Olum – Kleggerud ble vedtatt i 2011. Arbeidet med kommunedelplan for strekningen Eggemoen - Kleggerud pågår og forslaget med KU vil bli førstegangsbehandlet i slutten av mai 2012.

Forslag til reguleringsplan for hele strekningen Olum - Eggemoen vil bli oversendt fra Statens vegvesen til førstegangsbehandling oktober/november 2012. Parallelt med dette utarbeides det reguleringsplan for eksisterende Rv35 og den forventes førstegangsbehandlet i september/oktober 2012. Prinsippvedtak knyttet til bompengefinansiering forventes å bli behandlet 2 kvartal 2012.

I forslag til NTP fra transportetatene, foreslås statlige midler til å starte utbygging av Rv 35 (E16) til tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Olum – Jevnaker – Eggemoen. Ved økning i rammen bør dette prosjektet prioriteres. Det pekes videre på at for å få en mer sammenhengende utbygging over lengre strekninger vurderes denne strekningen som mest aktuell i perioden 2014-2023.

I gjeldende NTP ligger Rv 35 inne med oppstart i 2013-14. I forslag til ny NTP er strekningen beregnet til en totalramme på 1,9 mrd. kroner. For alternativet i nåværende ramme + 20 % ligger det inne forslag til midler i fra 2018-2023 med 1350 mill. Ved en slik løsning vil ikke veiprojektet bli fullført før i perioden deretter. Ved ramme +45 % ligger strekningen inne fra 2014 med foregående beløp, samt 600 mill i perioden 2018-2023. Den totale statlige andelen er foreslått til kun 620 mill.

Rv 35 er et viktig ledd i den nasjonale trafikavviklingen mellom Bergen og Gävle og for å forbedre transportkorridoren utenom Oslo. Den er en ytre ring som forbinder

Sandvikaområdet med Oslo nord og Gardermoen. Det er gjennomført sentrale planavklaringer i 2011 og detaljplanen forventes å foreligge i løpet av 2013. Strekningen har ligget inne i NTP tidligere og ytterlige utsettelse kan ikke aksepteres.

Den lave statlige andelen medfører at bompengereisningen vil bli svært høy for et lite lokalsamfunn og gi store negative konsekvenser for kommunen. Veistrekningen har stor betydning for gjennomgangstrafikk, men dette forholdet gjenspeiles ikke i den statlige finansieringen. Den lave statlige andelen innebærer at den økonomiske belastningen for innbyggerne i kommunen vil bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning. Den statlige andelen må dobles for at tiltaket skal kunne realiseres.

### Ringeriksbanen

Ringeriksbanen har vært utredet flere ganger gjennom svært lang tid. I 1992 fattet Stortinget vedtak om bygging av banen. Trasevalg ble vedtatt i 2002 jfr. St.meld. nr. 67 (2002-2003), og har vært prioritert i alle transportplaner. Det er gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) som i 2008 konkluderte med at det er behov for å bygge både Ringeriksbanen (over Kroksund eller Åsa) og firefelts E16 Sandvika – Hønefoss. I ettertid er det kommet nye føringer om at denne type jernbanestrekninger skal planlegges for dobbeltspor og dimensjoneres for hastighet 250 km/t.

I Samferdselsdepartementets rapport «Hovedutfordringer for norsk jernbane» (november 2011) ble det påpekt at Ringeriksbanen er et tydelig avgrenset prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Dette er også omtalt i NTP-forslaget. Ordførerne i Ringeriksregionen har i møte med Jernbaneverket og i brev til Samferdselsdepartementet uttrykt interesse for dette og pekt på at etablering av utbyggingsselskap kan sikre forutsigbar finansiering og kostnadseffektiv utbygging. De har også tatt opp behovet for å reformere og effektivisere plansystemet for utbygging av nasjonal infrastruktur.

NTP-forslaget viser at bygging av Ringeriksbanen, oppgradering Bergen-Voss og nødvendige utbedringer på strekningen Hønefoss-Voss kan gjennomføres innenfor en ramme på 50 mrd. kr. Dette vil få kjøretiden mellom Oslo og Bergen ned fra dagens 6:28 til 4:15.

I det foreliggende forslaget til Nasjonal Transportplan er det kun avsatt 100 mill. kr. til planlegging av Sørlandsbanen, Ringeriksbanen og strekningen Voss-Bergen, og da under forutsetning av at rammene økes med 45 %. I gjeldende NTP (2010-2019) var det til sammenlikning avsatt 577 mill. kr. til planlegging av Ringeriksbanen.

### Ringerikspakka

Ringerikspakka som omhandler vegsystem i og rundt Hønefoss er ikke omtalt i NTP-forslaget. Gjennom en dialog mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og kommunene i regionen har det lenge vært enighet om å starte et slikt planarbeid. Buskerud fylkeskommune har satt av midler til dette.

Folkevalgte organ på kommunalt og fylkeskommunalt nivå har fattet vedtak om at det ønskes snarlig oppstart av arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU). Statens vegvesen har opplyst at de tar sikte på oppstart av dette arbeidet mot slutten av 2012.

Fylkesordføreren i Buskerud og leder av Rådet for Ringeriksregionen har i brev til Samferdselsdepartementet v/statsråden 12.09.11 gitt uttrykk for at det er uakseptabelt med en oppstart av arbeidet mot slutten av 2012 og at regionen forventer raskere oppstart. Statsråd

Kleppa har i brev 12.12.11 svart at hun ikke vil be Statens vegvesen forsere dette arbeidet, men at hun vil sørge for at arbeidet igangsettes så snart det er praktisk mulig.

## **Vurderinger**

Rådmann har gjort rede for de viktigste transporttiltakene for Ringeriksregionen og anbefaler Hole kommunestyre å fatte vedtak om uttalelse til Nasjonal Transportplan 2014-2023.

### **Tilgjengelige dokumenter**

Gjeldende NTP 2010-2019: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-16-2008-2009-.html?id=548837>

Forslag fra transportetatene NTP 2014-2023: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_forslag\\_nasjonal\\_transportplan.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_forslag_nasjonal_transportplan.pdf)

Vedtatt planprogram og sammendrag av innkomne merknader til planprogrammet:  
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e16buskerud/Nyhetsarkiv/Planprogrammet+fastsatt.212890.cms>

Hovedutfordringar for norsk jernbane (november 2011)  
[http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Jernbane/hoering\\_jernbanegrupperapport\\_2011/Rapport\\_Jernbanegruppa.pdf](http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Jernbane/hoering_jernbanegrupperapport_2011/Rapport_Jernbanegruppa.pdf)

Samferdselsanalyse utarbeidet av Rambøll 08.02.12



ØVRE EIKER KOMMUNE  
Plan-, ressurs- og næringsseksjonen

Saksbeh.: Morten Lauvbu  
Tlf.: 32 25 10 60  
Deres ref:  
Vår ref: 2011/4194 - 13212/2012  
Dato: 27.04.2012

8

Buskerud fylkeskommune

Postboks 3563  
3007 DRAMMEN

10/330 - 69

### Nasjonal transportplan 2014 - 2023. Transportetatens forslag. Høring.

Øvre Eiker kommune viser til brev 29.2.2012 fra Buskerud fylkeskommune med invitasjon til å avgi høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2014 – 23. Transportetatens forslag.

Kommunestyret i Øvre Eiker behandlet saken i møtet 18.4.2012. Kommunestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:

Øvre Eiker kommune avgir følgende høringssvar til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Transportetatens forslag:

1. Prioritering av vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg støttes. NTP for perioden 2014 – 2023 må vedtas med en økning av rammen på minst 45%.
2. Det må bevilges midler til planlegging av ny trase for rv 35 på strekningen Hokksund – Åmot i første del av planperioden.
3. Midler til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende trase for rv 35 må ha oppmerksomhet på strekningen gjennom og rundt Hokksund sentrum.
4. Prosjektet ny trase for E-134 fra Damåsen til Saggrenda prioriteres med økte statlig bevilgning for bygging i første del av planperioden.
5. Det igangsettes planlegging for kapasitetsutvidelse av E-134 fra Drammen til Damåsen. Strekningen fra Mjøndalen til Hokksund bør ha høyeste prioritet.
6. Felles uttalelse fra Buskerudbyen om bypakker og satsing på utbygging av jernbane og togtilbudet, støttes. Utvikling av jernbanen på strekningen Drammen – Hokksund med nytt dobbeltspor fra Drammen til Gulsbogen er nødvendig for å få to tog i timen til Hokksund. Dette må gjennomføres i første del av planperioden.
7. Utbygging av Hokksund stasjon til et fullverdig knutepunkt må prioriteres i jernbaneløpets handlingsprogram 2014 – 2017.

#### Begrunnelse

Det er store utfordringer i samferdselssektoren i vårt område. Øvre Eiker kommune oppfordrer Buskerud fylkeskommune til å vektlegge sterkt behovet for utbygging av riksveiene og jernbanen i de områdene som har den største trafikk- og befolkningsveksten.

Rådmannens saksframlegg og protokoll fra behandlingen vedlegges til orientering.

Postadresse: Rådhuset, 3300 Hokksund  
Besøksadresse:  
Org.nr: 954 597 482  
Hjemmeside: [www.Ovre-Eiker.kommune.no](http://www.Ovre-Eiker.kommune.no)

Telefon: 32 25 10 00  
Telefaks:  
E-post: [Post@ovre-eiker.kommune.no](mailto:Post@ovre-eiker.kommune.no)

Bankgiro: 2200 07 66058  
Bankgiro skatt: 7855 05 06245

Med vennlig hilsen

Morten Lauvbu  
kommunalsjef



**Nasjonal transportplan 2014 - 2023. Transportetatens forslag.  
Høring.Saksordfører: Hans Kristian Sveaas**

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
19/12	Kommunestyret	18.04.2012

**Saksopplysninger/vurderinger**

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 er presentert og sendt på høring. Forslaget er presentert på NTPS hjemmeside: [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no). Det er Buskerud fylkeskommune som er kommunens høringsmottaker. Fylkeskommunen har satt frist til 2.5.2012 for høringssvar.

Det er avtalt at Buskerudbysamarbeidet skal utarbeide felles høringssvar for NTPs omtale av «bypakker» og jernbanesatsing. Forslag til uttalelse ble vedtatt i ATM-utvalgets møte 30.3.2012. Et sammendrag av denne uttalelsen er tatt inn i saksframlegget, mens hele uttalelsen er lagt som vedlegg til saken. Denne behandlingsformen gjorde at saken ikke kunne frammes til ordinær behandling i formannskapet. Rådmannen la i stedet fram en B-sak og fikk synspunkter på utformingen av høringssvaret fra formannskapet.

Formannen foreslår at følgende spørsmål omtales i høringssvaret:

Ramme for NTP 2014 – 2023

Forslaget til NTP er bygd opp med et alternativ som innebærer videreføring av rammen i nåværende NTP. Sterkt økte behov for vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg gjør at denne rammen gir svært lite rom for investeringer i nyanlegg. Forslaget til NTP har også alternativer som forutsetter økning i rammene med henholdsvis 20 og 45%. Rådmannen vurderer det slik at Øvre Eiker kommune skal støtte forslaget om å prioritere vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg. Samtidig er de samfunnsmessige behovene for investeringer i nye prosjekter og anlegg så store at NTP for perioden 2014 – 2023 må vedtas med en økning av rammen på minst 45%.

Riksvei 35

Forslaget til NTP har ingen forpliktende formuleringer om framdrift i arbeidet med ny trase for rv 35 mellom Hokksund og Åmot. Det henvises til at det er gjennomført KVU/KS1. Det er opplyst fra departementets ledelse at regjeringen vil behandle utredningen før sommeren 2012. Behovene for ny trase mellom Hokksund og Åmot er godt dokumentert og anbefalt som første prioritet i KVU-rapporten. Øvre Eiker kommune henstiller til Buskerud fylkeskommune om å gi sterk støtte til anbefalt konsept for utbygging av rv 35 og anbefalt prioritetsrekkefølge for utbyggingen. Øvre Eiker kommune anbefaler sterkt at det arbeides for at det gis bevilgning for planlegging av ny trase mellom Hokksund og Åmot i første del av planperioden (2014 – 2018).

Det er forslått midler til trafikksikkerhetstiltak på eksisterende trase for rv 35. I Øvre Eiker kommune vil vi spesielt peke på behovet inn mot og i Hokksund sentrum.

### E 134 Damåsen – Saggrenda

I forslaget til NTP er den statlige andelen til kostandene økt til vel en milliard kr. Rådmannen ser det som sterkt ønskelig at dette prosjektet prioriteres for gjennomføring i første del av planperioden, og at den statlige andelen til prosjektet økes i tråd med normal kostnadsdeling med prosjekter med trafikantbetaling.

### E 134 Drammen – Hokksund

Det foreslås å bygge et nytt løp i Strømsåstunellen grunnet sikkerhetskrav som slår inn ved økt trafikk. I forslaget til plan sies det at «Foreslåtte statlige midler kan være bidrag til en mer omfattende utbygging av veinettet i tilknytning til tunellen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning for et bompengeopplegg for en slik utbygging».

Det er betydelige utfordringer med kapasiteten på E 134 mellom Drammen og Langebru. Planlegging og bygging av nytt løp i Strømsåstunellen vil kreve tiltak for å øke kapasiteten på E-134 fram til ny vei på Damåsen. Rådmannen mener at Øvre Eiker kommune bør være positive til at det igangsettes et arbeid med å utrede kapasitetsutvidelser på E-134 mellom Drammen og Hokksund med 4/3 felts vei, kryssløsninger og midtdeleere.

### Felles uttalelse fra Buskerudbyen om bypakker og satsing på jernbane

Det gis tilslutning til hovedtrekkene i de nasjonale strategier for byområdene og målet om at kollektivtrafikk, sykkel og gange må ta veksten i persontrafikken. Det bes om at Samferdselsdepartementet i NTP tydeliggjør at staten vil øke sine forpliktelser knyttet til finansiering av driften av kollektivtrafikken i de større byområdene.

Når det gjelder nasjonale strategier om regional utvikling støttes hovedtrekkene i forslaget om å utvikle transportsystemet i de større byregionene til å skape mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det bes om at Samferdselsdepartementet tydeliggjør Buskerudbyen som en nasjonalt prioritert byregion med bakgrunn i nærheten til Oslo, meget stor forventet vekst og med Kongsberg som et industri-cluster av stor nasjonal betydning og med omfattende internasjonale forbindelser. Det bes om at NTP tydelig prioriterer jernbaneutvikling på strekningen Drammen – Kongsberg (Kongsbergbanen) som virkemiddel for Osloregionen.

I planens forslag til bypakker som helhetlig virkemiddel for utvikling av transportsystemet i de største byområdene, støttes prioritering av bypakker med samordnede samferdselstiltak som virkemiddel for å nå målsettingene for byområdene. Det forventes at NTP tydeliggjør statlige midler til bypakker innenfor alle aktuelle økonomiske rammer, ikke bare +45 %.

Til planforslagets manglende satsing på utvikling av jernbane på strekningen Drammen – Kongsberg kreves at NTP for perioden 2014- 2017 vil inneholde nødvendige investeringsmidler for å kunne realisere økning av togtilbudet til to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund. Samferdselsdepartementet må gi styringssignaler til Jernbaneverket om at nødvendige investeringsmidler til dobbeltspor for persontogtrafikk Drammen – Gulslogen og at oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal inngå i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2017. En slik satsing vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på jernbane

Vedlegg

- 1 Felles uttalelse til forslag NTP fra Buskerudbysamarbeidet

## Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

### Behandling i Kommunestyret - 18.04.2012

Det fremkom ingen andre forslag under behandlingen. Rådmannens anbefaling ble enstemmig vedtatt.

### Vedtak i Kommunestyret - 18.04.2012

Øvre Eiker kommune avgir følgende høringssvar til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Transportetatens forslag:

8. Prioritering av vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg støttes. NTP for perioden 2014 – 2023 må vedtas med en økning av rammen på minst 45%.
9. Det må bevilges midler til planlegging av ny trase for rv 35 på strekningen Hokksund – Åmot i første del av planperioden.
10. Midler til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende trase for rv 35 må ha oppmerksomhet på strekningen gjennom og rundt Hokksund sentrum.
11. Prosjektet ny trase for E-134 fra Damåsen til Saggrenda prioriteres med økte statlig bevilgning for bygging i første del av planperioden.
12. Det igangsettes planlegging for kapasitetsutvidelse av E-134 fra Drammen til Damåsen. Strekningen fra Mjøndalen til Hokksund bør ha høyeste prioritet.
13. Felles uttalelse fra Buskerudbyen om bypakker og satsing på utbygging av jernbane og togtilbudet, støttes. Utvikling av jernbanen på strekningen Drammen – Hokksund med nytt dobbeltspor fra Drammen til Gulskogen er nødvendig for å få to tog i timen til Hokksund. Dette må gjennomføres i første del av planperioden.
14. Utbygging av Hokksund stasjon til et fullverdig knutepunkt må prioriteres i jernbaneløpets handlingsprogram 2014 – 2017.

### Begrunnelse

Det er store utfordringer i samferdselssektoren i vårt område. Øvre Eiker kommune oppfordrer Buskerud fylkeskommune til å vektlegge sterkt behovet for utbygging av riksveiene og jernbanen i de områdene som har den største trafikk- og befolkningsveksten.

### Rådmannens anbefaling

Øvre Eiker kommune avgir følgende høringssvar til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Transportetatens forslag:

15. Prioritering av vedlikehold og investeringer i eksisterende anlegg støttes. NTP for perioden 2014 – 2023 må vedtas med en økning av rammen på minst 45%.
16. Det må bevilges midler til planlegging av ny trase for rv 35 på strekningen Hokksund – Åmot i første del av planperioden.
17. Midler til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende trase for rv 35 må ha oppmerksomhet på strekningen gjennom og rundt Hokksund sentrum.
18. Prosjektet ny trase for E-134 fra Damåsen til Saggrenda prioriteres med økte statlig bevilgning for bygging i første del av planperioden.
19. Det igangsettes planlegging for kapasitetsutvidelse av E-134 fra Drammen til Damåsen. Strekningen fra Mjøndalen til Hokksund bør ha høyeste prioritet.
20. Felles uttalelse fra Buskerudbyen om bypakker og satsing på utbygging av jernbane og togtilbudet, støttes. Utvikling av jernbanen på strekningen Drammen – Hokksund med nytt



dobbeltspor fra Drammen til Gulsbogen er nødvendig for å få to tog i timen til Hokksund. Dette må gjennomføres i første del av planperioden.

21. Utbygging av Hokksund stasjon til et fullverdig knutepunkt må prioriteres i jernbaneverkets handlingsprogram 2014 – 2017.

#### **Begrunnelse**

Det er store utfordringer i samferdselssektoren i vårt område. Øvre Eiker kommune oppfordrer Buskerud fylkeskommune til å vektlegge sterkt behovet for utbygging av riksveiene og jernbanen i de områdene som har den største trafikk- og befolkningsveksten.

Buskerud fylkeskommune  
Postboks 3563  
3007 Drammen

Hordaland fylkeskommune  
PB 7900  
5020 Bergen

10/330-70



**SEKRETARIATET  
IS RV7**

Telefon 32 08 51 40  
Telefaks 32 08 16 44  
E-post: regionraadet@hallingnett.no  
Kontor: Ålkulturhus  
3570 Ål

Dyklar referanse:

Vår referanse: kag /12/100/300

Ål, 27.4.2012

## **UTTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 – 2023**

Vedlagt uttale til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 frå interesseselskap IS RV7.

Beste helsing  
IS RV7

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

Vedlegg

## UTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

### Innleiing

IS Rv7 er ein medlemsorganisasjon og har som oppgåve å arbeide for ei miljøriktig og samfunnsmessig tenleg utvikling av Rv7 i tråd med innbyggjarane, kommunane og næringslivet sine prioriteringar.

Medlemmer er m.a. Hordaland fylkeskommune, regionråda i Hardanger og Hallingdal, Bergen kommune og kommunane langs Rv7, og næringslivet med m.a. Bergen Næringsråd, NHO Hordaland og Buskerud som viktige medspelarar.

Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:

- Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv
- Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)
- Som turistveg

### **SAMANDRAG**

1. IS Rv7 er samd med transportetatane at prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt, innanfor dei planrammer etatane har fått, for å ta att lang tids forsøming. Det må likevel stillast spørsmål ved om ei planramme på + 45 % er godt nok. Norge har hamna håpløst på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar.
2. **IS Rv7 vil på det sterkaste presisera at Rv 7 som viktige ferdselsåre aust – vest skal vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta veg.**  
*Vintervedlikehaldet over Hardangervidda må tilførast nok midlar og utstyr som sikrar vegen som ein fullverdig vinterbrøyta veg.*
3. **IS Rv7forventar ei snarleg igangsetjing av KVV for Rv7 Hardangervidda, mellom Haugastøl og Maurseth.**

#### Fordi:

*Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:*

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

*Ut frå dei politiske føringar som har vore lagt for framtidig vinterdrift av Rv7, ynskjer no IS Rv7 at prosessen kjem i gang, med korleis Rv7 som ein av hovudvegane aust-vest skal utviklast. I St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 står det m.a.: “Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinsens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”*

*Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna moglegheter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011.*

*I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.*

*Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.*

*Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for tunneler, betre vegprofil og reglar for bruk av “gamlevegen” utanom tunneler.*

*I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinenes trekk. "Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres."*

*Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.*

*Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikknessig sikrare vintervei og betre kryssingsmogelegheiter for villreinen. Tunnelar (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.*

*Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:*

- *Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv*
- *Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)*
- *Som turistveg*

*Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste aust - vest-traseen, med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen. Rv7 er og ei hovudferdselsåre for to av dei største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger.*

*Det er og på sin plass å minne om innkortinga (20 km.) Sokna – Ørgenvika, med planlagt opning 2014, som også vil vera eit prosjekt som vil gjera Rv7 endå meir attraktiv og vil føre til auka trafikk. I tillegg er det verdt å merke seg at Rv7 på strekninga Gol – Bu vart oppgradert til riksveg i samband med forvaltningsreforma, som trådde i kraft 1.1.2010*

**4. IS Rv7 støttar utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss til firefelts veg. Heile strekninga mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av NTP-perioden.**

**5. IS Rv7ber om at det blir sett i gang arbeid med tanke på prosjektfinsiering strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal)**

**Fordi:**

*Det er svært positivt at Ramsrudhellingane er ferdig utbygd og Sokna –Ørgenvika no blir realisert. Men det vil vera halvavgjort arbeid, dersom det ikkje blir lagt til rette for ei utvikling av resten av Rv7. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt. IS Rv7 støttar Hallingtinget som har prioritert dette tiltaket på topp.*

*Utbetring og ombygging av vegen mellom Ørgenvika og Gol vil passe godt til forslag om nye kontraktsformer, ut frå dei kriteria som vart skissert i St.meld. nr.16, NTP 2010 -2016.*

**6. Nasjonal rassikring og trygge fjordveggar**

Rastrygge vegar må vera eit minstekrav for å ta heile landet i bruk og skapa busetnad og næringsutvikling i distrikta. Dette gjeld skuleveggar, pendlarveggar, næringstransport og ikkje minst fritidsreisande i ein av landets største reiselivsregionar, Hardanger.

IS Rv7 viser til Skredsikringsplan for Region Vest av desember 2011, og forventar at denne vert følgt opp slik at alle raspunkt med høg prioritert vert utbeta i planperioden.

**7. IS Rv7 meiner strekninga Garen-Maurset må utbetrast tidleg i planperioden ved å nytta overskotsmassar frå kraftutbygging i Storlia, og at Eidfjordtunnelen får oppgradert tunnelprofil.**

**8. Omdefinering av Fv 7 Trengereid –Norheimsund - Granvin til Riksveg.**

IS RV7 viser til innspelet til Samferdselsdepartementet for å etablera Fv7 gjennom Hardanger som avlastningsveg til E 16 Voss Trengereid. IS Rv7 tilrår at Fv7 i slik samanheng vert omdefinert til Riksveg 7 på strekninga Granvin – Trengereid.

Vegprosjekta i Kvammapakken er ein vesentleg forbetring på strekningsvise delar av Fv. 7. Dersom Kvammapakken vert utvida med ein Håfjellstunell fører det til ein innkorting av Fv. 7 med 5 km. Ein Hardangertunell under Kvamskogen vil og føra til auka regional utvikling Hardanger-Bergen.

**9. Turistveg Hardanger - Hardangervidda.**

Det er svært positivt at Nasjonale Turistvegar no satsar med Turistveg Hardanger og Turistveg Hardangervidda. Utbygging av fossepunkta Steinsdalsfossen Fv 7, Vøringfossen Rv 7 må fullførast i planperioden.

**10. IS Rv7 krev at vedlikehaldet på Rv7 må styrkast vesentleg.**

***Fordi:** Vedlikehaldet har gjennom fleire år vorte sterkt nedprioritert som følge av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik, ein belastning i samband med sjuketransport og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Rv7 er i ein svært dårleg forfatning og krev heilt spesiell merksemd.*

**11. Gang og sykkelvegar**

IS Rv7 er forundra over at gang og sykkelvegar har så låg fokus i NTP 2014-2023 og ber om at et vert innarbeide ein eigen handlingsplan for dette.

Ål 27.4.2012

Tor Egil Buøen  
Leiar IS Rv7



# RINGERIKE KOMMUNE

Miljø- og arealforvaltning  
Areal- og byplankontoret

10

10/330-71

Buskerud fylkeskommune

Postboks 3563  
3007 Drammen

Saksnr.	Løpnr.	Arkivkode	Deres ref.	Dato
12/1403-10	11094/12	113 N		30.04.2012

## UTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Kommunestyret i Ringerike behandlet i sitt møte 26.04.2012 «Nasjonal transportplan 2014 – 2023» som sak nr. 57/12 og fattet følgende vedtak:

### Vedtak i Kommunestyret:

Ringerike kommune viser til de statlige transportetatenes fremlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023, og ønsker å gi følgende uttalelse til saken:

1. Ringeriksregionen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Regionen har gode muligheter for å ta imot deler av den forventede sterke veksten i hovedstadsområdet innenfor eksisterende kommunal infrastruktur.
2. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloreionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.
3. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkestatistikk bekrefter dette.
4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.
5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Ringerike kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:
  - a) **E16 Bjørum – Skaret – Rørvik** må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.

---

POSTADRESSE	KONTORADRESSE	TELEFAX	TELEFON
Postboks 123 Sentrum 3502HØNEFOSS	Storgt. 13	32 11 77 13	32 11 74 00

e-postadresse: [postmottak@ringerike.kommune.no](mailto:postmottak@ringerike.kommune.no)

- b) **E16 Rørvik – Hønefoss** må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.
- c) **Rv35 Olum – Eggemoen** må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.
- d) Den statlige andelen for **Rv35 Olum – Eggemoen** må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
- e) For **Rv35 Nymoen – Eggemoen** må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.
- f) Midler til planlegging av **Ringeriksbanen** må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutredningen påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å være i førersetet i utredning og realisering av et slikt prosjekt. Ringerike kommune går inn for at "Ringeriksbanen" må utredes, finansieres og igangsettes i løpet av perioden.
- g) Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, **Ringerikspakka**, må startes opp snarest mulig.  
Ringerike kommune går inn for at "Ringerikspakka" går inn for at denne innarbeides i bypakker.
- h) De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.

Tilsvarende vedtak er gjort i alle kommunestyrene i Ringeriksregionen.

I tillegg ble det, i kommunestyret i Ringerike, fremmet et tilleggsforslag som ble oversendt formannskapet for videre behandling.

Dette til orientering.

Med hilsen

Grethe Tollefsen  
Konst. enhetsleder Areal- og byplankontoret

Saksbehandler: Ole Einar Gulbrandsen  
Telefon 32117466  
e-post: ole.einar.gulbrandsen@ringerike.kommune.no

Fra: Fredrik Hildisch[fredrik.hildisch@gammelklokkergaarden.no]  
Dato: 30.04.2012 12:39:43  
Til: BFK Postmottak Sentraladministrasjonen  
Tittel: NTP-forslag motorveiE16 - Ringeriksbane

10/330-72

## Miljøet i Bygda Vår

### *Interessegruppe i Hole*

Stiftet 1990

Sekretariat ved Fredrik C. Hildisch, 3530 Røyse

Telefon 32 15 74 79

Buskerud fylkeskommune,  
2012  
Drammen.

Røyse, 30. april

Sendt som e-post: [postmottak@bfb.no](mailto:postmottak@bfb.no)  
I alt 4 sider.

#### Høring NTP 2014 - 23.

Miljøgruppen i Hole besluttet i sitt møte den 24. april å sende høringsbrev om NTP 2014-23.

Siden vår gruppe *Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole* (MiBV) holder til i Hole kommune, er vi av den oppfatning at vår gruppes høringsvar om planlagt 4-felts motorvei E16 og Ringeriksbane gjennom Hole bør vektlegges mer enn 34 av 35 som står oppført på fylkeskommunens adresseliste.

Den ene av disse 35 på adresselisten, Hole kommune, håper vår gruppe viser djervhet og forsvarer natur- og kulturkvalitetene i sin egen kommune og ikke lar seg dupere av nabokommunen Ringerikes innpill om å få motorveien og Ringeriksbanen planlagt og bygget tvers gjennom vår kommune. En sammenblanding av kommunene Hole og Ringerike ønskes ikke, fordi de to kommunene har svært motstridende interesser. Det er enorm forskjell mellom kommunene og de kan ikke sidestilles, både når det gjelder innbyggertall, utbyggingsarealer og næringsstruktur og natur- og kulturkvaliteter.

#### Ordføreren i Hole uttalte synspunkt

Det burde imidlertid være et håp at Hole kommune forholder seg til hva ordfører i Hole kommune, Per R. Berger, uttalte i lokalavisen Ringerikes Blad før jul i 2010: "*Får vi også E16, i hvertfall til Skaret i første omgang*" forsto flere at Hole kan ha andre behov og interesser enn både Ringerike og for eksempel kommunene i Hallingdal.

Ordfører Bergers uttalelse forstås slik at behovet for veiutbyggingen mellom Skaret og Sandvika er ønsket, men over slettelandskapet mellom Rørvik og Hønefoss er ikke dette viktig.

Parsellen mellom Skaret og Rørvik, syd for Sundvollen, har allerede en ny og effektiv veistrekning, og Nes-tunnelen som i fjor kollapset er nå under rehabilitering. Det som trengs for å få til en trafikk sikker tunnel, er at det bygges et nytt tunnellop for Nes-tunnelen, så E16 får to separate tunnellop. MiBV ber Fylkeskommunen om å få tiltaket til politisk behandling.

#### Ber om å få Hønenkrysset med i reguleringsplan

Vegvesenet har nå i flere år foretatt tiltak med fysiske midtdelere og sendte i mars i år ut "Varsel om igangsetting av reguleringsplan" for E16 fra Steinsåsen i Hole kommune over Steinssletta til Botilrud i Ringerike kommune, hvor "*formålet med planarbeidet er å bedre trafikk sikkerheten på strekningen ved å etablere midtrekkverk*".



Vår gruppe mener at denne etablering av midtrekkverk er positivt for å få redusert ulykker på strekningen, men denne reguleringsplanen burde dessuten ha fortsatt med tiltak inkludert Hønenkrysset (E16 - Rv241 Hadelandsveien). Det vil gjøre strekningen fra Steinsåsen til Hønenkrysset til en trafikksikker strekning og samtidig gi mer flyt i trafikken i rushtiden.

MiBV ber om at Fylkeskommunen gjør vedtak om at Hønenkrysset inkluderes i tiltaket.

Vår gruppe har merket seg at det innen forskjellige råd i Ringerike kommune forsøkes å bygge allianser med regioner både nord og vest i landet om E16 og Ringeriksbanen, hvor ønsket er at disse enorme prosjektene skal etableres gjennom Hole kommune. Det kan ikke forventes at holeværingene sitter stille og ser på et slikt overgrep.

### **Styrking av jordvern**

Det ser ut til at de motorvei- og banefrelste pådrivere ikke har tatt inn over seg at både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har lagt frem en styrking av jordvernet i forbindelse med det videre arbeidet i NTP. I tillegg til jordvernet kommer klimautslipp, biologisk mangfold og lokal luftforurensing og støy.

Dermed skulle det bli umulig å få bygget en 4-felts motorvei og/eller Ringeriksbanen gjennom Hole (og deler av Ringerike). Naturmangfoldloven som kom i 2009 setter dessuten begrensninger og krav.

MiBV mener at Fylkeskommunen bør merke seg hva Teknisk Ukeblad (TU) skrev i en artikkel for en tid siden. Her sto det bl.a.: "*Høy fart ødelegger veigevinst*". "*Bedre veier fører til høyere fart, ikke nødvendigvis færre ulykker*". "*Midtrekkverk gir neppe høyere fart. Men bredere og rettere veier og motorveier gir høyere fart*". Dette uttalte Rune Elvik, forskningsleder ved Transportøkonomisk Institutt for sikkerhet og miljø. Elvik regnes for å være Norges fremste trafikksikkerhetsforsker, iflg. TU.

### **Ringeriksregionen sulteføres ikke med samferdselsmidler**

Det ropes opp av regionale og lokale politikere og deres diverse råd at Ringeriks-regionen blir sulteført med samferdselsmidler. Det er absolutt ikke tilfelle. I alt 3 veiparseller er under bygging/prosjektering mellom Sandvika og Ørgenvika (E16 og rv7) og prosjektenes kostnader er i størrelsen 8 milliarder kroner.

I tillegg til de 8 mrd.: Vegvesenet la nylig om veiparsellen i den såkalte Ramsrudhellinga (rv7) i Ringerike kommune til en helt ny Ramsrudvei, åpnet i november 2011. Dessuten spanderer fortsatt Vegvesenet midtdeler på E16 i Bærum/Hole/Ringerike for å forhindre ulykker.

MiBV mener at kravstore ordførere i Ringeriksregionen ikke kan klage over at forslag til den nye Nasjonal Transportplan er en katastrofe for deres region. Det bør heller ikke Fylkeskommunen.

### **Veiforslag fra MiBV**

MiBV ber fylkeskommunen fremme planforslag til E16 Skaret-Hønefoss om at strekningen gjøres trafikksikker og at flaskehalsene som oppstår i rushtiden på to av strekningene Rørvik-Sundvollen i Hole kommune og Hønenkrysset i Ringerike blir gjennomførbare prosjekter snarest mulig.

Vår gruppe er fortsatt motstander av en 4-felts motorvei mellom Rørvik og Hønefoss. Vi mener at behovet ikke er tilstede.

En brokryssing over Kroksund og Storelva, som noen ønsker seg, strider dessuten mot våtmarkskonvensjonen RAMSAR, siden Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem er et Ramsarområde. Skulle myndighetene trosse konvensjonen anmeldes saken til Ramsarsekretariatet i Sveits. Det ble som kjent gjort på 1990-tallet, da myndighetene foreslo Ringeriksbanen bygget over Kroksund og Storelva. Den gang ble sluttresultatet at Stortinget la traseen for Ringeriksbanen via Åsa og ikke over

Kroksund. Dette stortingsvedtaket står fremdeles ved lag. Her legges det opp til at dersom en Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss bygges, skal banen gå via Åsa.

### **Ringeriksbanen**

MiBV har forståelse for at Ringerike kommune, Hallingdal og Bergen ønsker seg en forkortelse av Bergensbanen mellom Oslo og Bergen. Vår gruppe er derimot motstander av at den skal gå gjennom Hole kommune. For Holes del vil en bane bygget for 300 km/t kun ha ulemper og være ødeleggende for landskap og boligområdene.

Det samme kom også frem på et møte 6. februar 2012 i Hole herredshus da gruppelederne i kommunestyret og den politiske ledelsen i Hole ifølge Ringerikes Blad den 8.2 *"og politikerne fikk høre hvor viktig det er å stå sammen for å få statlige bevilgninger. Men svaret var nesten ugjennomtrengelig mur av skepsis"*. Nestleder i Plan- og miljøstyret, *"Jørn Øverby Frp) ble opprørt over uttalelser fra Matz Sandman, (Sandman er engasjert i prosjektet Link Ringerike som er et av flere såkalte råd i Ringerike), som han kalte skremselspropaganda. Sandmann ble "noget bekymret" også for E16 etter å ha hørt på politikerne". "Holeværingen (Jørn Øverby) vil verne om bygda si og er redd en høyhastighetsbane vil "rasere bygda forferdelig""*. " - *Det er ikke vi som trenger veksten, men Ringerike og Jevnaker, påpekte Øverby.*". Videre iflg. avisen: *"LIVREDD. Varaordfører Sjur Tandberg (H) er livredd for at Ringeriksbanen skal bli lagt gjennom kulturlandskapet mellom Tyriffjorden og Hønefoss. - Det tror jeg store deler av holesamfunnet vil kjempe aktivt imot, sier Tandberg"*.

Jørn Øverby har rett i bekymringene og hvor veksten trengs. Det kan dessuten legges til at mange av problemer som Ringerike kommune strir med er den selv skyld i gjennom dårlig politisk styring i flere tiår. Den dårlige politiske styringen fortsetter. Ringerike kommune har i flere år vært og er fremdeles under kontroll av Fylkesmannen. Varaordfører Sjur Tandberg har fullstendig rett i sine uttalelser, for en Ringeriksbane står for veldig mange i Holesamfunnet som prosjekt nummer én å bekjempe.

For Holebygda blir Ringeriksbanen en pest og en plage.

Iflg. Ringerikes Blad den 13. april i år, uttalte varaordfører i Ringerike kommune Runar Johansen (H) når det gjelder trasévalget for en eventuell Ringeriksbane: *"Det kan være en mulighet å gå rett opp fra Lysaker eller eventuelt via Grefsen"*.

Nå ser det ut til enkelte ledende politikere i Ringerike kommune kan være på gli til å tenke i andre baner, bokstavelig talt. Det er gledelig innspill.

### **MiBV støtter baneforslaget Grua-Jevnaker/Hønefoss**

I år opplyste Jernbaneverket på et samferdselsmøte i Drammen om at de regnet med at det måtte lages en ny KVVU for Ringeriksbanen, der media også var tilstede.

Da ligger muligheten åpen for at en ny KVVU går i bredden med et åpent syn og utreder også den muligheten som ligger i å samkjøre Ringeriksbanen med Gjøvikbanen med en ny avgreining rett sør for Grua på Hadeland i tunnel under Nordmarka til Jevnaker med fortsettelse i banesporet til Hønefoss. Denne samkjøringen - Oslo-Grua med Gjøvik- og Bergensbanen/Ringeriksbanen - gir langt bedre trafikk tall enn Sandvikalinjen. Politikerne bør se Bergensbanen og Gjøvikbanen under ett inn mot Oslo. Dessuten unngås den allerede trafikksprenge Oslo-tunnelen. Gjøvikbanen trenger også en oppgradering. Det er noe som alle banestrekninger i Norge sårt trenger.

Det gir videre grunnlag for en ringbane - Osloringen - Hønefoss-Jevnaker-Nittedal-Oslo-Sandvika-Asker-Drammen-Hokksund-Hønefoss med lokaltog.

### **Store forskjeller i anleggskostnader**

Det er det anerkjente internasjonale konsulentselskapet Deutsche Bahn som har utredet strekningen

for Gjøvikbanen og en ny avgreining fra Grua til Jevnaker. Deutsche Bahn har kommet til ca. 4,0 milliarder kroner i 2008-kroner for strekningen mellom Grua og Jevnaker. Det vil si ca. 4,3 milliarder kroner i prisnivå 2011. Kjoretiden Oslo-Hønefoss er beregnet til 37 minutter og Oslo-Bergen til litt under fem timer. Det blir omtrent som for Sandvikalinjen.

Gjennom media har hadelandskommunene og Oppland Fylkeskommune ivret for å bygge en effektiv Gjøvikbane. Der kan Buskerud Fylkeskommune finne samarbeidspartnere. Ta grepene sammen og få til en god forkortelse av Bergensbanen via Jevnaker som ønskes av Ringerike kommune og hallingdalskommunene. Det er MiBVs budskap til Buskerud fylkeskommune i denne NTP-høringen.

En Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss ble for et par år siden beregnet av Jernbaneverket til vel 7 milliarder kroner. I 2012 snakkes det om en pris på ca. 15 milliarder kroner.

Altså tre ganger dyrere - enn Grua-Jevnaker til 4,3 milliarder.

### **Bergensbanen om Drammen**

På 1990-tallet var diskusjonen stor, spesielt fra Drammen og nedre Buskerud, om at det naturlige ville være at Bergensbanen fortsatte via Drammen, hvor trafikkgrunnlaget var mye større enn i Hønefoss/Hallingdal-regionen.

Drammen er et betydelig samferdselskryss med baner til/fra Vestfold og Kongsberg. Kanskje kan Drammen fremdeles være knutepunktet for det raskeste toget mellom Oslo og Bergen? Å koble på Drammen og Vestfold. En slik beslutning kan komme om et års tid, ref. høyhastighetsutredningen. Noe å tenke over?

Med vennlig hilsen

På vegne av Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole  
Fredrik C. Hildisch

12

Til  
**Telemark Fylkeskommune**  
post@-fk.no

10/330-73

**Buskerud Fylkeskommune**  
postmottak@bfk.no

## Vedr NTP 2014 - 2023: Uttalelse fra Kongsbergregionen

Kongsbergregionen er et samarbeids- og interesseorgan for 7 kommuner i Telemark og Buskerud: Tinn, Hjartdal, Notodden, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg. Med denne henvendelsen ønsker Kongsbergregionen å be om at Fylkeskommunen i sin høringsuttalelse bidrar til fokus på de for vår region viktigste utfordringer!

Kongsbergregionen støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- o som fører til reduserte avstandskostnader
- o som støtter næringspolitikk og -utvikling
- o som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- o som bidrar til en regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammen må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

**Kongsbergregionen ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:**

- o E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
  - E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 – 2017
  - E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVV må synliggjøres i NTP gjennom prioritet i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023
  
- o Jernbane Drammen - Kongsberg:
  - Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens må muliggjøres ved at det i NTP blir synliggjort en ambisjon/prioritet i perioden 2018 - 2023 slik at dette er realisert i 2024

for  
Kongsbergregionen 30.04.12

  
Jan Erik Innvær  
daglig leder / regional koordinator



13

10/380-74

Buskerud fylkeskommune.

Samferdselsavdelingen

Postboks 3563

3007 Drammen

Skien/Drammen 30.4.2012

### **Kommentarer til etatens utkast til Nasjonal Transportplan 2014-2023**

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) avdeling Buskerud, som organiserer nær 300 transportbedrifter av varierende størrelse i Buskerud, vil komme med følgende kommentarer til transportetatens utkast til NTP for den neste planperioden.

Vi presiserer at vi i utgangspunktet bare kommenterer NTP, men er også bevisste på at mange av våre synspunkter gjelder i minst like høy grad det fylkeskommunale vegnettet. Fylkesvegplanen vil vi imidlertid komme tilbake til med en egen uttalelse til innen angitt frist 1.7.2012.

NLF konstaterer at det foreliggende planutkastet på mange måter representerer en positiv nytenkning for så vidt at godstransportens krav og forutsetninger tas på alvor og at det både innledningsvis og i enkeltkapitler stilles i utsikt løsninger som transportnæringen vil være tjent med. Analysene som presenteres er også ganske reelle når det gjelder både behovene for investeringer generelt og ikke minst for å rette opp det forfallet som riksvegnettet har i våre områder.

Dermed ser vi også at av de alternativer for økonomiske rammer som presenteres så vil utbyggingen gå altfor langsomt hvis vi skal sikte på å få et moderne, fremtidsrettet og effektivt riksveinett i løpet av ti år. Bare de foreslåtte rammene på 45% økning i forhold til planramme er i nærheten av å løse våre utfordringer på sektoren. NLF forutsetter derfor at denne økningen blir et absolutt minimum for investeringsnivået 2014-2023, men vil anbefale at man legger seg på en ytterligere økning slik at forfallet kan tas inn i løpet av kortere tid. Vi viser i den sammenheng til de løsninger som NHO presenterte i vinter med sitt "Samferdselsløftet".

Vi mener også at en rask modernisering av hovedvegnettet best vil oppnås om man finner fram til andre finansieringsformer enn de årlige statsbudsjetter. En form for prosjektfinansiering eller blandet offentlig/privat langsiktig og forutsigbar finansiering er nødvendig.

Når det gjelder gjennomføringstiden for nye samferdselsprosjekter i Norge finner NLF at det må treffes tiltak slik at det kan bli en sterkt redusert tidsperiode mellom det tidspunkt da et vegprosjekt vurderes som nødvendig og til det faktisk står ferdig. Planleggingsprosessen må forenkles og tidsmessig forseres og det må legges langt sterkere begrensninger enn i dag på hvilke instanser som skal kunne ha utsettende og/eller fordyrende innsigelser mot etablerte utbyggingsplaner.

Ved utbygging av riksvegnettet må hovedhensynet etter NLFs mening være kravet til fremkommelighet og trafiksikkerhet. De ulike trafikantgrupper (kjøretøy og fotgjengere/syklister) må i størst mulig utstrekning skilles fra hverandre i trafikksituasjonen. Utbygging av G/S-veier, buss-holdeplasser og vedlikehold av disse er derfor et tiltak som vår næring hilser med glede, men det må komme i tillegg til utbedring av bilenes kjørefelt, ikke til fortrenghet av denne innsatsen.

NLF vil peke på at en veg som på grunn av slitasje eller kunstige hindringer fører til ujevn kjørehastighet er uøkonomisk for både transportør og samfunn, er miljøbelastende både med hensyn til støv og utslipp, og øker risikoen for både ene-ulykker og påkjørsler. Når det gjelder det økonomiske hensynet er det nok å vise til at et vogntog som i løpet av en kjørestrekning på 10 km har ti stopp/start bevegelser, får 130% økning av drivstofforbruket. På en tett trafikkert veg i et byområde er dette lett det virkelige trafikkbildet og det har da også store miljømessige konsekvenser.

Ellers vil NLF peke på at den fremlagte NTP er svært skuffende lesning i omtalen av hvileplasser for våre yrkessjåførere. Behovet for akseptable rasteplasser og døgnhvileplasser langs riksvegnettet er svært stort, men det er dessverre lite eller ingenting som skisseres av løsninger i vårt fylke. Dette må komme på plass, og vi vil da særlig peke på rv 7 i Hallingdal (Gol), E 16 (Hønefoss området) og E 134 (Drammen/Kongsberg). Det er i dag ikke noen yrkesgruppe i landet som er så dårlig stillet som yrkessjåførene når det gjelder tilgang på akseptable hvileforhold og ikke minst toalett- og sanitært tilbud.

Når det gjelder de enkelte riksvegstrekningsprosjekter som NTP berører i Buskerud så vil NLF Buskerud mene at alle riksvegnettet i fylket må utbygges både i takt med eksisterende planer og slik som beskrevet i planutkastet. Særlig vil vi likevel peke på behovet for en rask utbygging av

E 134 Damåsen – Saggrenda

Rv 23 Dagslett – Linnes og videre helt fram for tilknytning til E 18

Rv 35 Hokksund – Jevnaker – Olimb

Utbygging av disse viktige godstransportstrekningsprosjekter må gjennomføres i første halvdel av kommende planperiode. En rask utbedring krever imidlertid at rammene blir minst på nivå med det høyeste nivået som er skissert i NTP-utkastet, men ideelt sett vesentlig mer.

NLF Buskerud håper at våre synspunkter som kort er skissert ovenfor blir tatt hensyn til i fylkeskommunens arbeid videre mot våre nasjonale myndigheter i spørsmålet om ny NTP 2014-2023.

Med vennlig hilsen

for NLF avd. Buskerud

Olav Klasson Vefald

regionsjef

OKV 20.4.2012



14

10/330-75



Buskerud fylkeskommune  
Postbos 3563  
3007 Drammen

REGIONRÅDET  
FOR HALLINGDAL

Telefon 32 08 51 40  
Telefax 32 08 16 44  
E-post: regionraadet@hallingaett.no  
Org. nr: 975 576 469  
Kontor: Ål kulturhus  
Torget 1  
3570 Ål

Dykkar referanse:

Vår referanse: kag/12/029/819

Ål, 30.4.2012

### UTTALE, NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Hallingtinget/Regionrådet for Hallingdal handsama uttale til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 i møte 23 – 24. april 2012. Vedlagt utskrift av møtebok, sak 06-12.

Beste helsing  
Regionrådet for Hallingdal

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

Vedlegg: Uttale til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023  
Kopi: Kommunane i Hallingdal



# UTSKRIFT AV MØTEBOK HALLINGTINGET/REGIONRÅDET FOR HALLINGDAL

Møtedato: 23 – 24. april 2012

Tilstade: 27 av 30 medlemmer

---

## SAK 06-12 UTTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

### UTTALE

#### Innleiing

Regionrådet for Hallingdal er samd med transportetatane at prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt, innanfor dei planrammer etatane har fått, for å ta att lang tids forsøming. **Det må likevel stillast spørsmål ved om ei planramme på + 45 % er godt nok,** både i forhold til veg og ikkje minst i forhold til nødvendige jernbaneinvesteringar. Norge har hamna håplaust på etterskot både i forhold til vedlikhald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

#### Jernbane

- a) **Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til maks. 4t og 15 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfartsbane.**  
**De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptrast. Høgfartsutgreiinga alt. B, oppgradering av dagen linjer, syner at Bergensbanen gjev den største samfunnsøkonomiske nytten.**

#### Fordi:

For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfartsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfartsbane.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element. For Hallingdal vil ein 20-årig lovnad med bygging av Ringeriksbanen vera av svært stor betydning.

Midlar til planlegging av Ringeriksbanen må aukast vesentleg slik at planlegginga kan ferdigstillast i fyrste del av gjeldande NTP-periode. Regionrådet ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutgreiinga peikar på at Ringeriksbanen er eit prosjekt som eignar seg for alternativ organisering og finansiering.

- b) **Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggjast til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.**
- c) **Geilo stasjon må utviklast som planlagt, tidleg i planperioden**

#### Fordi:

*Det har vore gjennomført eit eige prosjekt om knutepunktutvikling av Geilo stasjon, som den mest trafikkerte stasjonen på Bergensbanen mellom Oslo og Voss. Studiane konkludera med at det er svært interessant å gjennomføre ei utvikling av Geilo stasjon. Prosjektet er tildelt KID-midler for andre året på rad. Knutepunktutvikling av Geilo stasjon legg til rette for eit funksjonelt og effektivt kollektivknutepunkt midt i Geilo sentrum, noko som ikkje er tilfelle i dag.*

#### **d. Trafikknutepunkt kollektivtrafikk Gol**

##### **Fordi:**

*Gol stasjon ligg sentralt i Hallingdal, som knutepunkt for kollektivtrafikk mot Oppland, Sogn, og aust – vest sambandet i Hallingdal. Gol stasjon har potensiale til å bli eit kollektivt knutepunkt der regjeringa sine målsettingar i Soria Moria- erklæringa frå 2007 om tilskotsordninga «Kollektivtransport i disktriktene» vil kunne bli oppnådd.*

##### **Veg**

Regionrådet for Hallingdal har følgjande prioritering når det gjeld veg:

#### **a) Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir sett i gang arbeid med tanke på prosjektf finansiering strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal)**

##### **Fordi:**

*Det er svært positivt at Ramsrudhellingane er ferdig utbygd og Sokna –Ørgenvika no blir realisert. Men det vil vera halvavgjort arbeid, dersom det ikkje blir lagt til rette for ei utvikling av resten av Rv7. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt.*

*Forvaltningsplan Rv7/Rv52 (november 2008) som er utarbeida av Statens vegvesen har på ein svært grundig måte analysert Rv7/Rv52 i forhold til vegstandard og konsekvensar ved ei forventa trafikkauke. I planen blir det m.a. sagt at ut frå ein forventa mykje større trafikkvekst enn det som er lagt til grunn i transportetatanes planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleve ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.*

*Utbetring og ombygging av vegen mellom Ørgenvika og Gol vil passe godt til forslag om nye kontraktsformer, ut frå dei kriteria som vart skissert i St.meld. nr.16, NTP 2010 -2016.*

#### **b) Ny veg Rv.52 Gol – Robru må prioriterast i fyrste del av planperioden.**

Rv. 52 startar i kryss med riksveg 7 ved Gol vest. Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Delar av strekninga blir vurdert som felles trase med Fv51.

##### **Fordi:**

*Strekninga Gol –Robru, som ein del av ein av dei mest trafikkerte vegane – aust –vest, er av svært dårleg standard. Rv52 er den vegen aust-vest som har hatt størst trafikkauke dei siste 5 åra. Rv52 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Rv52 er og ei hovudferdselsåre for Hemsedal som ein av dei store reiselivsdestinasjonane i landet.*

*Riksveg 52 har størst tungtrafikk av alle fjellovergangane aust –vest.*

*Trafikken av tunge bilar på Rv52 ved Bjøberg i 2011 var 345 kjøretøy pr døgn, eller ca. 29 % av totaltrafikken. Variasjonen over året er liten og det same gjeld variasjon mellom vekedagane. Tungtrafikken på riksveg 52 er meir enn dobla sidan Lærdalstunnelen vart opna.*

*E-CO planlegg utviding av kraftstasjonen Hemsil 2 på Gol.*

*For å utnytte flaumvassføringa i Hemsil, inneberer planen m.a. ny tunnel frå Eikredammen til kraftstasjonen i Gol. I tillegg vil også at utløpet frå kraftstasjonen gå i tunnel heilt ned til Hallifossen på grensa mellom Gol og Nes. Dette er eit prosjekt som vil gje store mengda tunnelmasse, som det vil vera heilt naturleg å sjå i samband med ny veg Gol – Robru.*

#### **c) Regionrådet for Hallingdal støttar utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss til firefelts veg. Heile strekninga mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av NTP-perioden.**

- d) For Hallingdal er Gardermoen den viktigaste flyplassen, og det er derfor avgjerande å korte ned reisetida så mykje som mogeleg. Dette gjeld både i forhold til bruk av bil og tog. Rv35 Olum – Eggemoen må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldande NTP.

### Planlegging

#### **Regionrådet for Hallingdal forventar ei snarleg igangsetjing av KVU for Rv7 Hardangervidda, mellom Haugastøl og Maurseth.**

##### Fordi:

*Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:*

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

*Ut frå dei politiske føringar som har vore lagt for framtidig vinterdrift av Rv7, ynskjer no Regionrådet for Hallingdal at prosessen kjem i gang, med korleis Rv7 som ein av hovudvegane aust-vest skal utviklast. I St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 står det m.a.: "Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger."*

*Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna mogelegheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011.*

*I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.*

*Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.*

*Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunnelar, betre vegprofil og reglar for bruk av "gamlevegen" utanom tunnelar.*

*I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinens trekk. "Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres."*

*Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunnelar og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.*

*Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrare vintervei og betre kryssingsmoglegheiter for villreinen. Tunnelar (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.*

*Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:*

- Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv
- Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)
- Som turistveg

*Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste aust - vest-traseen, med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen. Rv7 er og ei hovudferdselsåre for to av dei største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger.*

*Det er og på sin plass å minne om innkortinga (20 km.) Sokna – Ørgenvika, med planlagt opning 2014, som også vil vera eit prosjekt som vil gjera Rv7 endå meir attraktiv og vil føre til auka trafikk. I tillegg*

*er det verdt å merke seg at Rv7 på strekninga Gol – Bu vart oppgradert til riksveg i samband med forvaltningsreforma, som trådde i kraft 1.1.2010*

### **Vedlikehald**

**Regionrådet for Hallingdal krev at vedlikehaldet på dei fleste vegane gjennom Hallingdal må styrkast vesentleg.**

***Fordi:** Vedlikehaldet har gjennom fleire år vorte sterkt nedprioritert som følge av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Rv7 er i ein svært dårleg forfatning og krev heilt spesiell merksemd.*

*Rv7 og Rv52er ikkje er dimensjonert for den trafikkbelastninga som er, dette gjeld også oppbygging av vegen. Ut frå dei vurderingar som er gjort av Rv7/Rv52, med bakgrunn i Statens vegvesen sine egne kriteria for klassifisering av vegnettet, er heile 61% klassifisert som N-strekningar.*

***N-strekningar:** Strekningar som ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard.*

*På mykje av desse vegane trengs meir enn asfaltering og ordinert vedlikehald, på mange plassar må det til oppbygging av ein ny veg.*

Rett utskrift  
Ål 30.4.2012

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Dagleig leiar

### **Sendt:**

- Kommunane i Hallingdal

10/330-76 (Ry) (15)

## Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2014 – 23, fra Sigdal Kommune.

Behandlet og enstemmig vedtatt i formannskapet i Sigdal Kommune, torsdag 26.04.2012. Oversendes i denne form innen fristen, formell og signert utskrift av møtebok vil bli ettersendt.

Sigdal kommune ber Buskerud fylkeskommune opprettholde prioriteringen av R35 som et av fylkets satsningsområder innenfor samferdsel og gjøre alt som er mulig for å påvirke sentrale beslutningstakere for å følge opp dette gjennom planvedtak og bevilgninger. Planleggingsarbeidet på strekningen Hokksund - Åmot må gå videre uten forsinkelser. Dette gjelder også den prioriterte planlegging av avkjøring til Fv 287.

RV 35 som alternativ transportkorridor vest og nord for Oslo må gis høy prioritet ved at det avsettes midler til detaljplanlegging og grunnverv på strekningen Åmot-Hokksund tidlig i kommende NTP – periode. Veien er svært viktig for utvikling av næringslivet og boområder i vår region.

I tillegg stiller kommunen seg solidarisk til trafikksikkerhetstiltak og de tverrpolitiske løsninger som fylkestinget eventuelt velger å vedta for fylkets fremtidige transportutfordringer innenfor NTP 2014-23. I den forbindelse nevnes gang og sykkelveier, og belysning ved av- og påkjøringer. Sigdal kommune vil presisere Statens ansvar for trygg ferdsel langs stamveier og eksisterende riksveier. Overordnet i dette bildet er trygge skoleveier.

Sigdal kommune ønsker videre at strekningen Hokksund - Hønefoss medtas innenfor en utvidelse av jernbaneløsningsinter city triangel. For Sigdal er togforbindelse Hokksund – Åmot viktig for vår kommune som arbeids- og boområde. Derfor bør den eksisterende Randsfjordbanen opprettholdes og togtrafikken intensiveres mellom Ringerike og Hokksund. Gode jernbaneløsninger i vår region vil gi flere alternative boområder som er nødvendig i forhold til den forventede store befolkningsøkningen rundt Oslofjorden. Sigdal kommune ber om at det settes fortgang i planen for utbygging av Ringeriksbanen og at alternativ finansiering vurderes.

Sigdal kommune mener at bevilgningene til samferdselssektoren må økes med minst 45 % i forhold til rammen. I dag er det slik at prosjektforslagene som legges frem i Nasjonal transportplan ikke er bindende. Sigdal kommune ønsker at den transportplanen som vedtas av Stortinget skal bli bindende i budsjettammenheng. Det betyr at man åpner for flerårig budsjettering.

Sigdal Kommune  
v/rådmann

10/330-85

Buskerud fylkeskommune  
Samferdselsavdelingen  
Postboks 3563  
3007 DRAMMEN

Hønefoss, 30. april 2012

### Innspill i forbindelse med Buskerud fylkeskommunes høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

— Dette innspillet gis av Ringerike Næringsforum som næringslivsforening for Ringeriksregionen og næringslivets felles talerør i næringspolitiske saker. På denne bakgrunn er det vi gir uttrykk for synspunkter på hva som ansees som særdeles viktige forutsetninger for Ringeriksregionens utvikling når Buskerud Fylkeskommune skal gi sine høringsuttalelser til Nasjonal transportplan.

Vi har ved tidligere innspill i forbindelse med rullering og høring i NTP prosessen, levert omfattende uttalelser. Det tenker vi ikke å gjøre denne gang. Alle de argumenter og poenger vi anførte ved forrige rullering, er fortsatt like relevante og kan gjenbrukes. Om det skulle være noe å legge til, må det være på området ulykkesbelastning og fremkommelighet på E16. Ulykkesbelastningen hva gjelder møteulykker, er det naturlig å tenke seg, går ned etter hvert som det kommer midtdelelere på plass. Dette fører på den annen side til en forverret fremkommelighetssituasjon. Det er nok å vise til vinteren 2011/2012. Aldri har E16 vært hyppigere stengt og i så lange perioder. Dette forstår alle, medfører betydelige problemer for den omfattende næringstransporten som har sin transportrute på E16 over Sollihøgda.

#### Lokalt

Vi ber Buskerud fylkestings politikere i sitt arbeid med høringsuttalelsen til departementet, på helt generelt grunnlag, å tillegge Ringeriksregionens behov og betydning stor og fortjent vekt. Det er videre viktig at man tar inn over seg den skjebne denne regionen som næringsregion har lidd under de siste årene. Det faktum at store bedrifter som Norema, Constructor og Norske Skog Follum, ikke lenger har virksomhet her, representerer sammen med et nedskalert Huhtamaki, flere hundre tapte arbeidsplasser. Uten en opprusting av veier og bane til en moderne, effektiv og rasjonell infrastruktur, er det særdeles vanskelig å tenke seg en revitalisering og nyskapende næringsvekst for å kompensere for dette betydelige bortfallet. Oversikt fra NAV publisert i april, viser at Ringerike har den nest høyeste arbeidsløsheten i fylket, og det uten at effekten av Follum har slått inn for fullt. På den annen side, er det ingen grenser for hva denne regionen med sine naturgitte forutsetninger, kan utvikles til å bli dersom ny og moderne infrastruktur kommer på plass. Potensialet som ligger i Viken Skogs Follum satsing, Eggemoen Aviation & Technology park og AKAs utviklingsplaner for Hvervenmoen, for å nevne noen, er stort, men betinger god og moderne infrastruktur om potensialet skal kunne tas ut fullt og helt.

## Nasjonalt

På den nasjonale siden, kan det anføres hvilken betydning og rolle denne regionen kan spille som vekst og avlastingsregion for Stor-Oslo.

Nærområdene til Oslo er allerede nær grensen for full utnyttelse, og har begrenset mulighet til å ta den befolkningsvekst og det vekstpress som stadig blir sterkere på Oslo med omland.

Dette stadig økende trykket, kan Ringerike bidra til å ta av for om det legges inn som en del av samfunns- og vekstplanleggingen. Og det må gjøres nå. Presset er allerede stort og vil bare øke. Det er å ta et nasjonalt ansvar å ta dette forholdet inn i NTP nå.

## E16 situasjonen

### Bjørum Sag - Skaret

Vi er naturligvis godt kjent med de vedtak som ble gjort i fylkestingene i Akershus og Buskerud, som ledet opp til stiftelsen av bomselskap den 27. april i fjor.

Vi er også kjent med at dette selskapet har tatt opp 24 mill i lån for å forkuttere reguleringsplanen for strekningen Bjørum – Skaret.

Dette har vår fulle støtte og vi gir mer enn gjerne en stor honnør til dette.

Slik fremdriften rapporteres å være, ligger alt til rette for at det vil være en ferdig plan for firefelts vei fra dagens firefelt ved Bjørum Sag i Bærum og frem til Skaret i Hole kommune, våren 2013. Tillagt tid for grunnverv og detaljplanlegging, er denne strekningen byggeklar i 2014.

Vi både håper og tror at vi har mange med oss når vi sier at det er helt uakseptabelt og noe folk flest ikke vil forstå innenfor perspektivet av samfunnsansvar, om det blir liggende en fullt ferdig planlagt firefelts vei og vente i årevis på å bli realisert.

Av dette følger at vi ber Buskeruds politikere gjøre klare vedtak som krever byggestart i første del av neste NTP-periode (2014-15) og at det blir uttrykt klare forventninger til hva som skal være den statlige andelen av finansieringen.

For øvrig ber vi om at det blir tatt de grep som er nødvendig for å samordne og forsterke trykket – f.eks å samordne seg med Akershus fylkeskommune.

### Skaret - Hønefoss

Hva gjelder strekningen fra Skaret til Hønefoss, er det maktpåliggende at planprosessen fortsetter uten stans, og at det uttrykkes en forventning om byggestart i slutten av første NTP-periode (2016-17).

Dette vil bety at det kan stå ferdig en firefelts vei frem til Hønefoss i 2022-23, hvilket er i tråd med kapittel 9 i det fremlagte forslaget fra Transportetatene.

### Ringeriksbanen

Ringeriksbanens historie er lang og tornefull. Denne historien har vært kilden til mye og sterk frustrasjon både på Ringerike, i Hallingdal og helt til Bergen.

Det foreliggende forslaget som sier at Ringeriksbanen skal sees i sammenheng med høyhastighetsutredningen, er kun egnet til å skape mer frustrasjon og uforståelighet i befolkningen.



Det gis et inntrykk av at alle nyinvesteringer på banesiden i neste NTP, er tenkt brukt i opprustingen og utbyggingen av Intercitytrianglet. Det er trolig både samfunnsnyttig og riktig å investere i dette banesystemet. Allikevel kan det ikke få være slik at alle andre gode prosjekter dermed blir satt på vent og skjøvet ut i det uvisse.

Ringeriksbanen er et godt og samfunnsnyttig prosjekt som ligger vel til rette for å teste ut alternativ organiserings- og finansieringsmodell.

Dette bør det pekes på og stilles krav om fra Buskerudpolitikerne.

### Sammenheng vei – bane

Fra departementets side er det gitt føringer om at det ikke skal fattes planvedtak i kommunene om fremføring og trasé for E16 uten at banesiden er med.

Når nå Ringeriksbanen skal gjøres til gjenstand for ny KVVU, er det særdeles viktig å anføre med sterk tydelighet at denne sammenkoblingen mellom vei og bane må oppheves, slik at E16 fremdriften kan gå uten å bli forstyrret og forsinket av KVVU- prosessen for Ringeriksbanen.

Ikke helt uvanlig når det er snakk om å føre frem en vei eller bane, reiser det seg krefter som vil verne om sine interesser. Det er forståelig. For om mulig å avlaste det lokale trykket og dempe et mulig konfliktnivå, er det mulig å tenke seg statlig regulering (E16 Skaret –

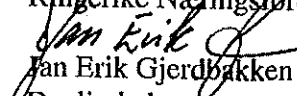
Hønefoss og Ringeriksbanen). Det er vår oppfatning at de berørte kommuner ikke er avvisende til å drøfte statlig regulering dersom det er nødvendig for å realisere prosjektene

Vi håper dette kan være nyttige innspill fra en av fylkets betydningsfulle næringsregioner og på den måten rettferdiggjøre Ringerikes plass og posisjon i fylkeskommunens offisielle høringsuttalelse til NTP.

Vi legger ikke skjul på vår uro for å bli en nedprioritert region til fordel for nedre Buskerud generelt og Buskerudbyen spesielt.

Om vi helt til slutt skulle tillate oss å være en smule uærbødige, mener vi det nå er Ringerikes tur til å få et stort og kraftfullt samfunns- og næringsutviklingsløft i form av moderne og funksjonell infrastruktur – vei og bane.

Med vennlig hilsen  
Ringerike Næringsforum

  
Jan Erik Gjerdbakken  
Daglig leder

Kopi: Ringerike kommune  
Hole kommune



NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON CONFEDERATION OF NORWEGIAN ENTERPRISE

Postadresse / Post Address  
Postboks 281 Dragernes  
NO-3001 Drammen  
Norway

Adresse / Address  
Kreftingsgate 37  
Drammen  
Norway

Org nr. / Org.no.  
NO 955 600 436 MVA

Telefon / Telephone  
+47 32 24 67 80  
Telefaks / Telefax  
+47 32 24 67 99

E-post / E-mail  
nho.buskerud@nho.no  
Internett / Internet  
www.nho.no/buskerud

(17)

10/330-84

Buskerud fylkeskommune  
Postboks 3563  
3007 Drammen

Vår dato 02.05.2012  
Deres dato 29.02.2012  
Vår referanse PSJ  
Deres referanse 2010/330-52  
800.T07

Samferdselsavdelingen

## Høring NTP 2014 - 23

### Innledning

Norsk samferdsel preges av mangelfull infrastruktur og dårlig fremkommelighet. Dette gir høye transportkostnader og bidrar til å redusere konkurransevnen til norsk næringsliv. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktig i fremtiden, er det nødvendig med en økt satsing på transport.

Transportetatens forslag til ny Nasjonal transportplan viser at en økning på 45 % vil være alt for lavt nivå for å få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år. Store uløste investeringsoppgaver kan med dette ikke realiseres i kommende tiårsperiode. Planforslaget tynnes av tiår med forsømmelse av vedlikehold. En klar prioritering av oppgradering av det eksisterende samferdselsnettet får negative konsekvenser for viktige investeringsprosjekter i samferdselssektoren som skyves ut i tid.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke vil kunne bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, er noe næringslivet har vanskelig med å akseptere. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren nærmer seg 1000 milliarder kroner. I SamferdselsLøftet, som er næringslivets transportplan for samme periode, tar NHO Buskerud til ordet for en investeringsramme til vei og jernbane på 355 milliarder kroner i 10 års-perioden.

Samferdselsinvesteringer virker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser aktivitet i økonomien, og på lengre sikt ved økt velferd og at kostnadsnivået for norsk næringsliv reduseres og nyinvesteringer i fastlandsnæringslivet stimuleres. Behovet for samferdselsinvesteringer må også se si lys av at vi er inne i en periode med den høyeste befolkningsvekst i vår moderne historie.

NHO Buskerud mener det er flere faktorer som indikerer at vi nå er i et tidsvindu da høye samferdselsinvesteringer vil være fornuftig:

- Aktivitetsutviklingen i norsk økonomi har vært svak etter finanskrisen – NHO-bedriftene utenom oljeleverandører melder om svak utvikling i etterspørsel og produksjon – det vil trolig vedvare i flere år, jf. prognoser fra ulike økonommiljøer.
- Målt arbeidsledighet er lav, men andelen yrkesaktive i befolkningen har falt tilsvarende 90 000 personer siden 2008. Med unntak av noen grupper som oljesektoren særlig etterspør er det ikke stramhet i arbeidsmarkedet. Norge er også

nå en del av et mer og mer felles nordisk/baltisk arbeidsmarked der overskuddet av arbeidskraft er stort.

- Prisstigningen er lav og ventes å være det lenge. Dette gjelder også innenlandsk generert prisstigning. Det er den viktigste indikatoren på at det ikke er press i norsk økonomi generelt.
- Samferdselsinvesteringer vil utløse aktivitet i alle deler av landet, også de områdene som ligger i "oljeskyggen".
- Det er betydelig ledig kapasitet i nordisk og nord-europeisk entreprenørbransje. Ved store kontrakter i Norge kan kostnadsnivået på samferdselsinvesteringer holdes nede på et gunstig nivå.

NHO Buskerud mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Det statsfinansielle handlingsrommet de nærmeste 5 – 10 årene vil være stort både historisk sett i Norge og selvsagt i forhold til andre land. 4 prosent av Statens Pensjonsfond er allerede et meget betydelig beløp.

Med det betydelige investeringsbehovet i transportsektoren må man også tenke alternative finansieringskilder, blant annet å åpne for Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS), flerårig budsjettering og statsgaranterte obligasjoner. NHO mener at en betydelig andel samferdselsprosjekter bør prosjektfinansieres.

NHO har utviklet et samlet innspill til NTP 2014–2023, "SamferdselsLøftet". Dokumentet er utviklet i nært samarbeid med NHOs regionforeninger. NHO Buskerud har i dokumentet fått godt gjennomslag av de prioriterte samferdselsprosjektene for vår region. NHO Buskeruds mening er at dette innspillet er konsistent med det vi har sagt tidligere i det første Samferdselsløftet, Kollektivløftet og Reiselivets Samferdselsløft. Det er også konsistent med NHO Buskeruds prioriteringer gjennom de siste planperiodene.

#### **Buskerud i Region Sør – industri, reiseliv og næringsklynger**

Næringslivet i regionen vår er i betydelig grad preget av eksportrettet industri. I tillegg står reiselivsnæringen svært sterkt og utgjør en grunnleggende del av verdiskaping og arbeidsplasser i regionen. (Jfr TØI rapport "Økonomiske virkninger av reiselivet i Buskerud i 2010" TØI rapport nr 1175/2011). Forvitring av kommunikasjonsløsninger vil også kunne bidra til forvitring av reiselivsnæringene med de dramatiske konsekvensene det vil medføre.

Kongsbergregionen utgjør en av de viktigste næringsklyngene i Norge med sterk internasjonal konkurransekraft og betydelig andel i verdensmarkedene. En svært viktig forutsetning for en fortsatt sterk og positiv utvikling av bedriftene i denne klyngen er fremragende kommunikasjoner.

#### **Vei - infrastruktur i sammenheng**

En transportrute på vei kan være innom tre ulike veiholdere. Dette kan være en betydelig utfordring i seg selv med ulik standard og fremkommelighet. Som ikke dette er nok vil regional politisk frihet kunne bidra til ulik standard på vei som går gjennom to eller flere fylker, altså på samme forvaltningsnivå. Dette vil kunne ramme trafikkikkerhet, forutsigbarhet og fremkommelighet.

Det er uhyre viktig at Nasjonale føringer for veinormaler overstyrer regional politisk handlefrihet

Siden forrige revisjon av NTP er fylkeskommune blitt en betydelig veiholder med stor betydning også for næringslivet. Buskerud fylkeskommune er ansvarlig for forvaltningen av 1800 kilometer fylkesvei. Ved gjennomføringen av regionreformen ble 610 km av 692 km med øvrig riksvei overført til fylkeskommunen. Deler av dette veinettet er dårlig vedlikeholdt. Man trenger betydelige ressurser til vedlikehold. På dette veinettet er det også behov for større prosjekter og utbedringer som man er bekymret for finansieringen av. Veier og veiprosjekter som er fylkesveier er ikke tatt med i oversikten. Dette vil vi komme tilbake til i våre innspill til "Fylkesvegstrategi 2014 – 2023".

#### **NHO Buskeruds prioriteringer**

Under utarbeidelsen av NHOs "SamferdselsLøftet" er det foretatt en streng prioritering blant en rekke viktige prosjekter i region Sør. NHO Buskerud har i dette arbeidet lagt vekt på disse prioriteringene i Buskerud:

#### **Vei**

##### **E 134 Damåsen – Saggrenda.**

Prosjektet må gjennomføres i første del av planperioden, 2014 – 2017. Kommunikasjoner er en svært viktig forutsetning for å utvikle industrien i denne regionen. De fleste av bedriftene i næringsklyngen har internasjonalt eierskap og er utsatt for global konkurranse. Transport- og logistikkostnader er grunnleggende rammebetingelser for konkurransekraften i disse bedriftene. Prosjektet må prioriteres gjennomført før 2017.

##### **E 16 Sandvika - Skaret**

##### **E 16 Skaret – Rørvik**

##### **E 16 Rørvik - Hønefoss**

E 16 fram til Hønefoss er for denne regionen svært viktig. Dette er også prosjekter som er av stor betydning for øst-vest forbindelsen. Det er en betydelig utfordring at prosjektet er lavt prioritert i etatens forslag. NHO Buskeruds oppfatning er at E 16 i sin helhet burde vært ferdig frem til Hønefoss i første halvdel av planperioden, det vil si før 2017. I vår prioritering forutsetter vi gjennomføring av prosjektene frem til Rørvik i første periode og Rørvik – Hønefoss, senest i perioden frem til 2023. Det er for øvrig vår oppfatning at disse prosjektene på E16 bør være godt egnet til prosjektfinansiering.

##### **Rv 23 Dagslett - Linnes**

Dette er det manglende mellomledd på Oslofjordforbindelsen. NHO Buskerud har prioritert prosjektet i første halvdel av NTP-perioden. Dagens veier påfører næringslivet og samfunnet stor belastning og tiden er overmoden for prosjektet.

##### **Rv 52 Hemsedalsfjellet**

Veien er viktig for næringslivets transporter. Deler av veien fremstår med dårlig vedlikehold som har konsekvenser for fremkommelighet. Det heller ingen tvil om at lokalsamfunnene påføres betydelig belastning ved dagens trasé. Veien er ikke dimensjonert for dagens trafikkbelastning.

##### **Rv 7 Svenkerud – Gol**

##### **Rv 7 Hardangervidda**

Rv 7 er uten tvil en av de viktigste transportkorridorene mellom øst og vest. Den kan sies å ha tre hovedfunksjoner:

- Rask vei øst – vest for næringslivet

- Livsnerve av regional betydning for Hardanger og Hallindal
- Turistvei

Utbedringen av Ramsrudhellingene og innkorting av Sokna – Ørgenvika er svært positiv. Det er viktig nå å videreføre utbedringen av Rv 7 fram til Gol slik at en helhetlig veistandard etableres. Dette betyr mye for sikkerhet og fremkommelighet. For Hardangervidda forventer vi en snarlig igangsetting av arbeidet med KVVU for Rv 7 for Hardangervidda i denne NTP-perioden.

#### Rv 35 Hokksund – Jevnaker – Olimb

Rv 35 er viktig for regionens framkommelighet til Oslo Lufthavn Gardemoen og er gitt høy prioritet.

#### **Jernbane**

##### Intercity- triangelet , Lillehammer – Oslo, Halden – Oslo og Skien - fOslo

NHO Buskerud har prioritert at investeringer i jernbanenettet for persontransport anbefales konsentrert om Østlandsområdet, med hovedvekt på IC-triangelet.

Utviklingen av transportnettet må kombineres med ambisjoner om reduserte klimagassutslipp og andre miljøforbedringer. NHO Buskerud mener at miljøvennlige transportmidler må ta størstedelen av personbilveksten. Et godt utbygd jernbanenett vil blant annet ha betydning for fremtidens valg av feriereiser.

##### Utbedring Drammen – Kongsberg

Det er nødvendig at jernbanen utbedres mot Kongsberg og togtilbudet styrkes. Dette viktig for å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til Oslo. Veksten i teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg framover vil delvis måtte løses med inpendling av arbeidskraft.

##### Bergensbanen

Bergensbanen er svært viktig både for gods- og persontrafikk. For utvikling av persontrafikken er innkorting gjennom ny bane til Ringerike det viktigste tiltaket. NHO Buskerud mener Ringeriksbanen bør komme i andre halvdel av planperioden når NHO Buskeruds prioriteringer legges til grunn.

For godstransporten på Bergensbanen må kryssningskapasiteten økes. I tillegg må kvalitet og punktlighet forbedres betydelig om jernbanen generelt skal være i stand til å konkurrere om godstransporten i forhold til vei.

##### **Havn og terminaler**

Effektiv godstransport og overføring av gods fra vei til jernbane og sjø er avhengig av knutepunkter som letter overføringen av gods mellom transportmidler. Utbygging av en ny containerterminal på Alnabru, sammen med utvikling av terminaler og havner ved andre knutepunkter, er et viktig bidrag til reduserte avstandskostnader for næringslivet, og anbefales prioritert høyt i NTP. Samlet anbefales investeringer for 20 milliarder kroner innenfor NHOs anbefalte ramme. Ved siden av utbygging av terminalene er infrastruktur i tilknytning til terminalene (vei, jernbane og farleder) avgjørende og bør gis prioritet.

Godsterminalene er i dag preget av varierende eierskap og svak koordinering. Organisering, eierskap og samarbeidsløsninger bør utvikles i tillegg til gjennomføring av nødvendige forbedringer i infrastrukturen.

KVU for Godsterminal Drammen er nå ute til høring, med en egen høringsfrist. Vår høringsuttalelse vil bli behandlet i løpet av juni. Imidlertid ser vi det som svært viktig at Drammen Havn utvikles videre som et logistikknutepunkt hvor Holmen er en sentral del av utviklingen av havna. Det er også viktig at båndleggingen av Lierstranda ikke endres før det er klart hvordan godsinfrastrukturen i regionen skal se ut. NHO Buskerud tar til orde for at havnestrukturen i Oslofjorden må sees i helhet og organisering og drifting av havnene må skje på en bedre måte. NHO mener det er en sentral utfordring å få til en målrettet, omforent og langsiktig politikk for utvikling av havnene til effektive logistikknutepunkter.

### **Buskerudbyen**

NHO Buskerud ser Buskerudbyen som et helt nødvendig samarbeid for å sikre næringslivet i regionen konkurransekraft og framkommelighet. Vår region er i sterk vekst. Prognosene tilsier at bybåndet i aksene Lier-Kongsberg vil få 40 000 flere innbyggere i løpet av 20 år! En slik vekst medfører betydelig økt press på transportårene. Gevinstene av Veipakke Drammen er snart spist opp. Et overbelastet transportsystem vil være til direkte hinder for å utvikle denne regionen som en attraktiv og konkurransekraftig region inn i fremtiden. Vi viser for øvrig til høringsuttalelsen fra Buskerudbyprosjektet.

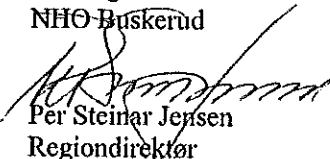
### **Planregimet – bedre og mer effektiv**

Planlegging av vei- og jernbaneprosjekter skal følge de retningslinjene som ligger i plan- og bygningsloven. Med dagens omfattende regelverk tar det i gjennomsnitt 8–12 år fra planleggingen starter til prosjektet er ferdig. NHO mener dette er altfor lang tid og det er helt nødvendig å se på måter å få redusert denne planleggingstiden på. Dette er også et syn som sentrale politikere deler. Arbeidet med nedkorting av planleggingstid må det settes betydelig fortgang i.-

NHOs "SamferdselsLøftet" finner man ved å følge denne lenken:

<http://www.nho.no/transport-og-kommunikasjon/samferdselsloftet-article24224-92.html>

Vennlig hilsen  
NHO Buskerud

  
Per Steinar Jensen  
Regiondirektør

Cc: NHO

NHO Transport Buskerud  
LTL region Vestviken  
NLF avd Buskerud



**Buskerud**  
**fylkeskommune**  
Råd for likestilling av  
funksjonshemmede i Buskerud

Vår saksbehandler  
Rita Starup Andersen, tlf 32808689

**Notat**

Vår dato  
15.03.2012

Vår referanse  
2010/330 - 56  
800.T07

18

1

Til:  
Samferdselsavdelingen  
v/Runar Stustad

### **Innspill til Høring Nasjonal Transportplan 2014 - 23 fra råd for likestilling av funksjonshemmede i Buskerud**

Råd for likestilling av funksjonshemmede i Buskerud ønsker å gi følgende innspill til høring av Norsk Transportplan 2014-23:

Rådet ønsker ikke å ta stilling til konkrete prosjekter i planen, men vil si litt generelt om hva som er viktig for oss. Vi vil ta utgangspunkt i følgende tre punkter:

- Universell Utforming
- Trafikksikkerhet
- Miljø

Vi ønsker at all infrastruktur i forbindelse med planen skal være universelt utformet. Dette gjelder alt fra kryssing av veier til utforming av rasteplasser, høyder på jernbaneterminaler og ruteopplysning.

God trafikksikkerhet er viktig som et forebyggende tiltak mot skader, og lemlestelse som koster enkeltmennesket, og samfunnet dyrt. Stor trafikk på dårlige veier, kan også føre til belastningssykdommer for sjåførene. Det samme kan stressende kjøring i kø. Vi vil også gjøre oppmerksom på den fare som sterkt trafikkerte veier gjennom byer og tett befolkede områder medfører. Spesielt når mennesker med nedsatt funksjonsevne befinner seg på, eller i nærheten av disse, er risikoen for alvorlige ulykker stor.

All transport er en belastning på miljøet, men vi ønsker at planen skal søke å gjøre denne belastningen minst mulig. Mange mennesker lider av luftveisplager. Stress er en annen utbredt plage, som igjen kan føre til belastningssykdommer.

Håper vårt innspill vil være til nytte i fylkeskommunens arbeid med høringsvaret.

For råd for likestilling av funksjonshemmede i Buskerud,  
Reidar Lauritzen, leder

**Fra:** Jan Erik Lindøe <Jan.Erik.Lindoe@royken.kommune.no>  
**Sendt:** 23. april 2012 10:47  
**Til:** Runar Stustad; Gro Ryghseter Solberg; Røyken Kommune  
**Emne:** Høringsuttalelse Røyken kommune NTP 2014-2023

Hei, her kommer foreløpig høringsuttalelse fra Røyken kommune på NTP 2014 – 2023. Saken skal behandles endelig i kommunestyret den 10. mai. Dette er etter høringsfristen som er satt til 2. mai.

## Formannskapet 2011-15 behandlet saken den 17.04.2012, møtesak nr. 42/12

### Behandling:

#### Rebekka Borsch V fremmet følgende tillegg til pkt 7:

Det etterlyses en analyse fra Buskerud fylkes kommune lik den Akershus fylkes kommune har gjennomført vedr. utbyggingspotensial i fylket.

#### Ida Malthé – Sørensen H fremmet følgende nytt pkt 8 og 9:

8. Hurtigbåt: Buskerud fylkeskommune må ta et særskilt ansvar for flere avganger og flere anløp for hurtigbåten både i Røyken og Hurum.
9. Buss: Buskerud fylkeskommune må videre sikre flere matebusser, bedre knutepunkt til både tog og båt.

Enstemmig vedtatt i tillegg til rådmannens forslag til vedtak.

### Vedtak:

Røyken kommune har følgende innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023:

1. Hovedvegssystemet for RV 23 Dagslett – Linnes må igangsettes 2014 med ferdigstillelse 2018.
2. Hovedvegssystemet for RV 23 Linnes – E 18 utredes straks, arbeidet finansieres med midler fra staten. Tilkobling fra Linnes til E 18 må forseres slik at RV 23 – får et helhetlig vegsystem som binder hovedårene/aksen E18 /E134 (vest) med E6/E18(øst).
3. Røyken kommune støtter Østlandssamarbeidets ”Revidert Østlandspakke - innspill til NTP 2014-2023”
4. Når det gjelder KVU for alternative kryssinger av ytre Oslofjord må RV 23 (m/Oslofjordtunnelen) tilknyttes m/bro over Svelvik / Sande og E-18.
5. Jernbane må planlegges slik at det blir ett ringsystem for jernbane rundt Oslofjorden med kryssing fra Hurumlandet til Frogn.
6. Spikkestadbanen må oppgraderes og ferdigstilles innen 2016, dette må inkludere nytt sporsystem på Asker stasjon slik at Spikkestadbanen kan prioriteres som et effektivt kollektivtilbud for reisende. Innfartsparkeringer på stasjonene Lier, Spikkestad, Røyken, Heggedal og Asker må betydelig oppgraderes i antall p-plasser i kommende NTP-periode.
7. Buskerud Fylkeskommune må ta et særskilt ansvar for å igangsette en helhetlig utredning av nord-sør aksene mellom E-18 ( Asker) og Rv 23 (Røyken), det etterlyses en analyse fra Buskerud fylkes kommune lik den Akershus fylkes kommune har gjennomført vedr. utbyggingspotensial i fylket.
8. Hurtigbåt: Buskerud fylkeskommune må ta et særskilt ansvar for flere avganger og flere anløp for hurtigbåten både i Røyken og Hurum.



9. Buss: Buskerud fylkeskommune må videre sikre flere matebusser, bedre knutepunkt til både tog og båt.

Med vennlig hilsen

*Jan Erik Lindøe*

Kommunalsjef kultur og næring

Røyken Kommune

Katrineåsveien 20

3440 Røyken

Mobil: +47 91102429

Tlf.: +47 31 29 60 00 (sentralbord)

e-post: [jan.erik.lindoe@royken.kommune.no](mailto:jan.erik.lindoe@royken.kommune.no)



Tenk miljø – ikke skriv ut denne om det ikke er absolutt nødvendig!

## Kommunestyre 2011-15 behandlet saken den 10.05.2012, møtesak nr. 30/12

### Behandling:

Formannskapetets innstilling enstemmig vedtatt.

### Vedtaks:

Røyken kommune har følgende innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023:

1. Hovedvegssystemet for RV 23 Dagslett – Linnes må igangsettes 2014 med ferdigstilling 2018.
2. Hovedvegssystemet for RV 23 Linnes – E 18 utredes straks, arbeidet finansieres med midler fra staten. Tilkobling fra Linnes til E 18 må forsøres slik at RV 23 – får et helhetlig vegsystem som binder hovedårene/ aksene E18 /E134 (vest) med E6/E18(øst).
3. Røyken kommune støtter Østlandssamarbeidets "Revidert Østlandspakke - innspill til NTP 2014-2023".
4. Når det gjelder KVV for alternative kryssinger av ytre Oslofjord må RV 23 (m/Oslofjordtunnelen) tilknyttes m/bro over Svelvik / Sande og E-18.
5. Jernbane må planlegges slik at det blir ett ringsystem for jernbane rundt Oslofjorden med kryssing fra Hurumlandet til Frogn.
6. Spikkestadbanen må oppgraderes og ferdigstilles innen 2016, dette må inkludere nytt sporsystem på Asker stasjon slik at Spikkestadbanen kan prioriteres som et effektivt kollektivtilbud for reisende. Innfartsparkeringer på stasjonene Lier, Spikkestad, Røyken, Heggedal og Asker må betydelig oppgraderes i antall p-plasser i kommende NTP-periode.
7. Buskerud Fylkeskommune må ta et særskilt ansvar for å igangsette en helhetlig utredning av nord-sør aksene mellom E-18 ( Asker) og Rv 23 (Røyken). Det etterlyses en analyse fra Buskerud fylkeskommune lik den Akershus fylkeskommune har gjennomført vedr. utbyggingspotensial i fylket.
8. Hurtigbåt: Buskerud fylkeskommune må ta et særskilt ansvar for flere avganger og flere anløp for hurtigbåten både i Røyken og Hurum.
9. Buss: Buskerud fylkeskommune må videre sikre flere matebusser, bedre knutepunkt til både tog og båt.

20

## Runar Stustad

Fra: Frode Graff <Frode.Graff@drmk.no>  
Sendt: 2. mai 2012 16:02  
Til: Runar Stustad  
Vedlegg: Forslag til felles uttalelse til NTP fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet [1].pdf; sak om høringsuttalelse NTP.pdf

10/330-7a

Jeg har ennå ikke fått ut endelig møteprotokoll fra bystyret, men har ordlyden:

Bystyret har vedtatt slik høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2014-26:

1. *Drammen kommune viser til felles uttalelse til NTP fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet med unntak av de statlige transportetatene, og forutsetter at Buskerud fylkeskommune legger stor vekt på dette byområdets spesielle utfordringer i fylkeskommunens videre behandling av Nasjonal Transportplan.*
2. *Drammen kommune ber om at Jernbaneverket starter opp en prosess som konkretiserer de fremtidige spor- og arealbehov i Drammen.*
3.
  - *Drammen kommune er tilfreds med at nytt løp i Strømsåstunellen er tatt med i forslaget til NTP og forutsetter at Tilfartvei Vest/E134 (Konnerudnedføringen) blir en del av dette veiprojektet.*
  - *Drammen kommune ber om at Ny Svelvikvei innarbeides i NTP 2014-23. Denne har stor betydning for ny arealplanlegging i tråd med Buskerudbyens prinsipper.*
  - *Drammen kommune vil understreke betydningen kryssløsningen med E-18 og RV23 kommer på plass i denne perioden.*
  - *Holmenbrua fra Strømsø til Bragernes er en viktig del av Sentrumsringen og har stor betydning for tilrettelegging for gang- og sykkelbruk i Drammen sentrum. Broene er nedslitte og trenger sterkt til fornyelse. Fornyelse og oppgradering av denne er et prosjekt som bør tas inn i NTP 2014-23.*
  - *Finansieringen av disse prosjektene herunder lokal medvirkning forutsettes innarbeidet i Buskerudbypakke 2.*
4. *I arbeidet med Buskerudbypakke 2 og finansieringsopplegg i den forbindelse, legger Drammen kommune til grunn at forutsetningene i Buskerudbyens samarbeidsavtale om prioritering av kollektivtrafikk, knutepunkter og gange/sykkel fortsatt gjelder.*

.....  
Vedlagt følger også administrasjonens saksfremstilling, samt felles uttalelse fra Buskerudbyen (som vi forutsetter er kjent)



Plan og økonomi

**Frode Graff**  
rådgiver

[frode.graff@drmk.no](mailto:frode.graff@drmk.no)

Telefon: 32 04 60 96 Mobil: 99 26 22 68  
Engene 1, 3008 Drammen

## SAKSFRAMLEGG

---

Saksbehandler: Frode Graff  
Arkivsaksnr.: 12/4243-2

Arkiv: N10 &13  
Dato: 28.03.12

---

### HØRING - NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

↓

### INNSTILLING TIL FORMANNSKAPET OG BYSTYRET

#### Rådmannens forslag til vedtak:

1. Drammen kommune viser til felles uttalelse til NTP fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet med unntak av de statlige transportetatene, og forutsetter at Buskerud fylkeskommune legger stor vekt på dette byområdets spesielle utfordringer i fylkeskommunens videre behandling av Nasjonal Transportplan.
2. Drammen kommune ber om at Jernbaneverket starter opp en prosess som konkretiserer de fremtidige spor- og arealbehov i Drammen.
3. I arbeidet med Buskerudbypakke 2 og finansieringsopplegg i den forbindelse, legger Drammen kommune til grunn at forutsetningene i Buskerudbyens samarbeidsavtale om prioritering av kollektivtrafikk, knutepunkter og gange/sykkel fortsatt gjelder.

Osmund Kaldheim  
rådmann

Bertil Horvli  
Byutviklingsdirektør

↑



## HØRING - NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

### Hensikten med saken

Det fremmes høringsuttalelse fra Drammen kommune til utkast til Nasjonal Transportplan 2014-23.

### Saksutredning

#### Om høringsprosessen

De statlige transportetatene la i begynnelsen av mars forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23 ut på høring. Fylkeskommunene er høringspartnere, mens primærkommunene er ikke høringspartnere, med unntak av de 4-5 største byene i landet. Buskerud fylkeskommune har imidlertid invitert Buskerudkommunene til å avgi høringsuttalelse til fylkeskommunen, som grunnlag for fylkeskommunens uttalelse til NTP. Høringsfrist er satt til 2. mai.

I tillegg har Buskerudbysamarbeidet, ved de 5 kommunene og fylkeskommunen, fått aksept for å avgi egen høringsuttalelse til NTP-forslaget. Forslag til felles uttalelse er vedlagt saksutredningen, men er ikke endelig behandlet. Ved eventuell revisjon av denne fellesuttalelsen, vil denne fremlegges til formannskapet/bystyrets møte.

Selve NTP-forslaget kan lastes ned på:

[http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_03\\_01\\_lavoppløselig\\_utskriftsvennlig.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_01_lavoppløselig_utskriftsvennlig.pdf)

#### Om Buskerudbysamarbeidet og dennes plass i NTP

NTP-forslaget erkjenner de store utfordringene som byområdene står ovenfor m.h.t. å løse befolkningsvekst og trafikkvekst på en så miljøvennlig måte som mulig. Transportveksten må tas gjennom kollektivtransport, gange og sykling, og helhetlige bypakker med samordning av transport og arealutvikling er det viktigste redskapet for å oppnå dette. Dette er nødvendig for å møte klimautfordringene, å skape et bedre bymiljø, og håndtere den ventede trafikkveksten uten store fremkommelighetsproblemer. Disse omfattende og viktige forholdene knyttet til bytransport er behandlet i vedlagte fellesuttalelse fra Buskerudbysamarbeidet. Fellesuttalelsen tar opp de forholdene som det på mange måter er viktigst for Drammen at bli hensyntatt i den endelige NTP, mens det i denne bystyresaken gis tilleggsuttalelse til noen få øvrige forhold av betydning for Drammen.

#### Jernbaneutvikling i Drammen

Frem mot NTP-rulleringen har det vært arbeidet med en rekke ulike utredninger på jernbaneområdet som vil ha betydning for Drammen som jernbaneknutepunkt, og for de fysiske sporbehov i Drammen:

- Strekningsvis utviklingsplan for Sørlandsbanen, fra Drammen til Kongsberg
- Konseptvalgutredning for godsterminaler, sporarealer og sporkapasitet i Drammensregionen
- Høyhastighetsutredningen
- Konseptvalgutredning for intercitystrekningene
- Hensettingsprosjektet
- I tillegg ventes fjordbyplanleggingen på Brakerøya-Lierstranda å trekke opp diskusjonen om stasjonsstruktur.

Noe hovedkonklusjoner av betydning for Drammen i disse utredningene:

- Utbygging av dobbeltspor fra Drammen til Gulskogen kan bidra til å gi 2 lokaltog i timen til Hokksund.
- Det er svært krevende å finne en akseptabel lokalisering for ny, permanent godsterminal i Drammensregionen.
- Vestfoldbanen skal bygges ut med dobbeltspor, og parsellen fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen er av de delprosjektene det er aktuelt å prioritere raskest for utbygging.
- Det blir ingen utbygging av høyhastighetsjernbane i overskuelig fremtid, men Vestfoldbanen vil ved en fremtidig sammenkobling mot Sørlandet kunne bli en nær-høyhastighetsstrekning kombinert med intercitybetjening. I tillegg anskueliggjøres et behov for 2 nye spor fra Drammen til Oslo ganske langt inn i fremtiden.

Ettersom disse utredningene nå for en stor del begynner å bli ferdigstilt, bør det nå begynne å tegne seg et bedre bilde av hvilke overordnede behov som må ligge til grunn for en mer konkretisert jernbaneutvikling i Drammen. I Jernbaneverkets konseptvalgutredning for godsterminal, sporarealer og – kapasitet, foreslås det å videreføre arbeidet med å utføre en utredning som ser de ulike prosjektene i Drammensregionen i sammenheng, og som vil konkretisere behov og alternative løsninger (for areal- og sporbehov).

Det er all grunn til at Drammen kommune bør påskynde en slik utredning, både som grunnlag for å få en raskest mulig oppstart av nødvendige prosjekt, og for å gi grunnlag for en mer forutsigbar arealforvaltning og byutvikling langs jernbanen.

#### Riksveier

##### - E134

Strømsåstunnelen foreslås utvidet til 4 felt /2 løp, på grunn av tunnelsikkerhetsforskriften. I tillegg sies det i NTP-utkastet:

- *Foreslåtte statlige midler kan være et bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeplegg for en slik utbygging.*

”En mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen” kan innebære Konnerudnedføringen og/eller 4-felts E134 videre til Mjøndalen.

Utbygging av E134 forbi Kongsberg foreslås i siste 6-årsperiode, forutsatt delvis bompengefinansiering.

##### - RV23

Tunnelen fra Dagslett til Linnes på RV23 vil bygget i perioden, med delvis bompengefinansiering.

Når det gjelder videreføringen av RV23 frem til E18, sies det i NTP:

- *I siste seksårsperiode foreslås også statlige midler til utbygging av rv 23 til firefelts veg videre fra Linnes til kryss med E18 i Buskerud, forutsatt at det blir tilslutning til bompengefinansiering av utbyggingen.*

Statens vegvesen foreslår å bygge nytt tunnel-løp i Oslofjordtunnelen. Det kan stilles spørsmål om en burde ta seg tid til å vurdere en ny 4-felts bruløsning over Oslofjorden, fremfor å bygge nytt tunnel-løp. Problemene rundt dagens tunnel-løsning, knyttet til stigningsforhold og sikkerhet, blir bare delvis løst gjennom å bygge nytt tunnel-løp. Ved å utvikle en mer funksjonell fjordkryssing,

kan en også utløse det arealpotensialet som ligger langs RV23 til å utvikle areal- og transportkrevende virksomhet i en region som ellers mangler tilgang til denne typen arealer.

#### Kommentarer til forslagene til bompengefinansiert veiutbygging

Gjennom NTP-utkastet foreslås det flere vegprosjekter i Drammensregionen/Buskerudbyen med delvis bompengefinansiering. Totalt finansieringsbehov til de nevnte prosjektene tilknyttet E134 og RV23 kan anslås i størrelsesorden 5-10 mrd.kr. Selv med statlig andel kan dette samlet sett utløse et svært omfattende lokal/regionalt brukerfinansieringsbehov, dersom de skal bygges ut og finansieres i samme tidsperiode. Dette kan ikke ses løst fra det finansieringsbehovet som Buskerudbypakke 2 vil utløse.

#### **Vedlegg:**

1. Forslag til høringsuttalelse fra de 5 kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet.

↑

21

10/330-80

Runar Stustad

**Fra:** Viggo Ree <viggoree@online.no>  
**Sendt:** 2. mai 2012 22:15  
**Til:** BFK Postmottak Sentraladministrasjonen  
**Kopi:** Runar Stustad; Kendt Myrmo; Morten Ree; Egil Mikalsen; Morten Brandt; Kjetil Aadne Solbakken; Magne Myklebust; Ingar Jostein Øien; Øivind Holm; Engen Eldfrid; Jon Ludvig Hals; Bjørn Harald Larsen; Simon Rye; Anne Kolstad  
**Emne:** HØRINGSUTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23  
**Vedlegg:** Naturverdier Hole\_Ringerike.doc

Buskerud fylkeskommune  
Samferdselsavdelingen  
Drammen

## HØRINGSUTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23

Det vises til nettsiden <[http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx\\_id/6535/epdd\\_id/5589](http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/6535/epdd_id/5589)> der det den 29.2.2012 ble invitert til høring i anledning Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-23. Frist for innsendelse av høringsuttalelse var satt til 2.5.2012.

Norsk Ornitologisk Forening (NOF - <<http://www.birdlife.no/>>) ønsker å signalisere enkelte momenter i tilknytning til planleggingen av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss (via Rørvik i Hole kommune) og Ringeriksbanen.

### • Formål

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer nasjonal utvikling. Blant hovedmålsettingene i NTP er byggingen på visjonen om at det **ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde** i transportsektoren - og bidra til å **begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport** samt bidra til å **oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet**.

Blant regjeringens mål for transportpolitikken i tilknytning til prosjektet E16 Skaret - Hønefoss er **økt trafiksikkerhet** for alle trafikantgrupper, **reduksjon av miljøulempene for randbebyggelsen** langs dagens E16 og gjennomføring av tiltak som **reduserer miljøulempene langs ny veg** til et akseptabelt nivå.

### • Statlige føringer og nasjonale miljømål

Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Gjennom rikspolitiske retningslinjer for vernetede vassdrag er styresmaktene **forpliktet til å ivareta verneverdiene i vassdrag**. **Nasjonale miljømål** omfatter bl.a. sikring av at det blir tatt **estetiske hensyn til landskapet** i all planlegging, at alle skal ha mulighet til **drive friluftsliv i nærmiljøet og i naturen for øvrig**, at det **biologiske mangfoldet blir sikret**, at mangfoldet og et representativt utvalg av **kulturminner og kulturmiljøer blir bevart for fremtiden**, at jordressursene skal ivaretas - og at det legges opp til en **ny og økosystembasert vannforvaltning**.

### • Oppsummering av kultur- og miljøverdier i området

Planleggingen av ny E16 gjennom Hole og Ringerike berører noen av Norges mest verdifulle områder både



når det gjelder kulturhistoriske og naturfaglige forhold. I **medsendte word-dokument** følger en oppsummering av noe av det som har skjedd i tilknytning arbeidet for å ta vare på en del av disse kvalitetene. Verdiene er blitt grundig dokumentert under bl.a. arbeidet med vern av naturområder i Hole og Ringerike på 1960-, 1970- og 1980-tallet, i forbindelse med utredningene av Ringeriksbanen (jf. bl.a. "Spor i Ringeriksjord", 1994) og når det gjelder de siste års verneplanprosess for samtlige våtmarker i Tyrifjorden-området. Kort kan man si at samtlige foreslåtte veikorridorer i planprogrammet - dersom en utbygging vil finne sted - i mer eller mindre grad vil ødelegge eller påvirke et av landets mest kjente kultur- og naturlandskap. **Det finnes ikke noen steder i Norge der så mange naturvitenskapelige og kulturhistoriske kvaliteter er samlet på så få kvadratkilometer som i denne delen av Hole og Ringerike.**

De store kultur- og miljøverdiene i dette området er da også verdsatt både lokalt og regionalt som nasjonalt og internasjonalt. Eksempelvis benytter politikere og kommunalt ansatte ofte anledningen til å omtale disse kvalitetene. Det snakkes jevnlig om kulturkommune og miljøkommune, og det brukes store ord i bl.a. kommuneplaner, festtaler, foredrag og intervjuer i mediene. Under kampen mot en Ringeriksbane over Kroksund og tvers gjennom det nordenførliggende natur- og kulturlandskapet var Hole kommune en av de mest framtrepende kritikere og motstandere. Som kjent bestemte Stortinget i desember 2002 at denne jernbanen skulle gå øst for Steinsfjorden og over Åsa. Dette var ikke minst et resultat av Hole kommunes langvarige og aktive kamp for kultur- og miljøverdiene i Kroksund og andre deler av bygda.

Behandlingen av Ringeriksbanen over Kroksund i Hole kommunestyre fant sted den 15.1.2001. Flere av de politikerne som var til stede sitter fortsatt i kommunestyret. Møteleder var Per R. Berger, som også i dag er kommunens ordfører. Et **enstemmig** kommunestyre vedtok bl.a. følgende: "**Hole kommunestyre vil peke på at begge trasealternativene over Kroksund er uakseptable for Hole. Det kan reises sterke motforestillinger mot traseene ut fra så vel nasjonale hensyn i forhold til kultur, miljø og landbruk som internasjonale hensyn i forhold til miljø. Kommunestyret vil spesielt trekke fram miljøinteressene knyttet til våtmarksområdet i nordre Tyrifjorden, det nasjonalt viktige kulturlandskapet i Hole, ...**" og "**En iverksettelse i denne korridoren vil være i konflikt både med Ramsarkonvensjonen og Konvensjonen om biologisk mangfold.**"

Hole kommunes synspunkter kommer også klart til uttrykk i stortingsproposisjon nr. 66 i 2001-2002 ("Om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m."). Der står det på s. 14: "**Ved sluttbehandling av kommunedelplanen uttaler Hole kommune at Kroksundkorridoren er uakseptabel, med henvisning til nasjonale hensyn i forhold til kultur, miljø og landbruk og internasjonale hensyn i forhold til miljø. Etter kommunestyrets mening viser planprosessen som er gjennomført at det ikke er samfunnsgagnlig å legge en banetrasé over Kroksund.**"

#### • Fastsettelse av veiløsninger

Når man sammenligner Holes omtalte miljømål og miljøargumenter i ulike kommunedelplaner med alle eksisterende og dokumenterte kultur- og naturverdier i Hole og Ringerike - og i tillegg ser all denne kunnskap i sammenheng med den bevissthet og forståelse Hole kommune har lagt for dagen i tilknytning til planene om en tilsvarende stor samferdselsutbygging - er det lite som taler for at et utvidet og omfattende prosjekt med firefelts motorvei fra Skaret til Hønefoss er realistisk. **I utgangspunktet ser ikke NOF behovet for å gjennomføre en slik omfattende utbygging av E16 i dette området.** Når man sammenligner med andre deler av landet der en rekke veistreknings burde vært forbedret framstår en ny E16 mellom Skaret og Hønefoss mer som et luksusprosjekt som det ikke er behov for.

Enhver brokryssing vil skape store konflikter med landskapsbilde og hensynet til våtmarksverdiene. Kroksund er en viktig del av Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem, og selv om Fylkesmannen i Buskerud ikke har inkludert dette området i sitt verneplanforslag til Direktoratet for naturforvaltning så vil et slikt inngrep være svært uheldig - jf. diverse tidligere utredninger om naturkvalitetene i Kroksund og Hole kommunes enstemmige vedtak mot Ringeriksbanen. En brokryssing over Storelva ved Busund vil komme i

direkte konflikt med fylkesmannens forslag om etablering av et naturreservat langs denne elvestrekningen, og avstanden til Lamyra Ramsar-reservat er bare noen få meter. Juveren Ramsar-reservat ligger også like ved et eventuelt brokryssingspunkt, og dette vil også skape problemer og naturforringelser i dette området. NOF vil straks ta kontakt med Ramsarkonvensjonens sekretariat om broplaner skulle bli en aktuell oppgave i tilknytning til ny E16. Gigantiske og lange broer er helt uakseptable over både Kroksund og Storelva. I tillegg er jordbruksarealene i Fekjær/Løken-området av stor betydning. Her er det bl.a. gjort en rekke funn av fornminner. Fekjær/Løken-området er således en av de viktigste delene av det klassiske kulturlandskapet på Ringerike. Det samme gjelder de betydningsfulle jordbruksområdene ved Moe og Sørumsjøen i den vestlige delen av Steinssletta.

NOF er av den oppfatning at samtlige planlagte veikorridorer for ny E16 gjennom Hole og Ringerike representerer uakseptable løsninger. **Sikkerhet og miljøhensyn vil bli ivaretatt ved at dagens vei rustes opp.** Ressurser må settes inn for å få bort flaskehalsene som er mellom Skaret og Hønefoss i dag. Dette vil føre til langt bedre flyt i biltrafikken. På E16 mellom Skaret og Sundvollen er det allerede bygget eller er planlagt ferdigstilt ulike typer midtdeleere samt utvidelse av veien. Dette er svært viktige tiltak for å øke **trafikksikkerheten**. Tilsvarende utbedringstiltak mellom Sundvollen og Hønefoss vil også øke trafikksikkerheten. På det meste av strekningen mellom Skaret og Hønefoss vil to- og trefeltsvei være tilstrekkelig både i forbindelse med sikkerhet og av hensyn til de store kultur- og miljøverdiene. Dette vil dessuten representere begrensede tiltak i forhold til ivaretagelse av kvaliteter på Steinssletta, som ble valgt ut som nasjonalt kulturlandskap i 2009. Det er viktig å huske på at Statens Vegvesen og Jernbaneverket har tatt til orde for en styrking av jordvernet i forbindelse med det videre arbeidet i NTP. I tillegg kommer hensynet til klimautslipp, biologisk mangfold, lokal luftforurensing og støy.

#### • **Konsekvenser**

Når dagens situasjon, antatte konsekvenser og konsekvenser som NTP skal utrede i forbindelse med E16 og Ringeriksbanen er både de prissatte og de ikke-prissatte konsekvenser viktige. NOF er spesielt opptatt av sistnevnte. De ikke-målbare konsekvensene og verdiene i tilknytning til slike prosjekter er av særdeles stor betydning. Spesielt må det legges vekt på landskapsbildet og naturmiljøet. Utsikten fra Krokskogskrenten (bl.a. Kongens utsikt) over Hole og Ringerike og videre mot horisonten er kjent over hele landet. Dette kultur- og kulturlandskapet må bevares mest mulig uten sjenerende inngrep og utbygginger for ettertiden. I dette området befinner det seg også miljøkvaliteter av nasjonal og internasjonal betydning. Skal den nye naturmangfoldloven og våre internasjonale forpliktelser i forhold til bl.a. Ramsarkonvensjonen ha noen betydning kan man ikke en gang starte utredninger om eventuelle utbyggingsplaner. En firefelts motorvei vil dele den vesle Holebygda i to og skape uheldige barrierer for både mennesker og dyr. Særlig vil hjorteviltets trekkruter rammes. For lokalbefolkningen betyr nærmiljø og naturressurser mye. Kulturarven i dette området er også av uvurderlig betydning for generasjonene etter oss. Dette inkluderer alt fra dyrbar jord, åkerholmer og gårdsbruk til gravhauger, kongesaga og Asbjørnsens og Moes eventyr.

#### • **Bergensbanens forkortelse**

Forkortelse av jernbanestrekningen mellom Oslo og Bergen bør fortrinnsvis gå via Drammen og nedre deler av Buskerud. Her er bosettingen mange ganger større enn i Ringeriksregionen. En utvidet og forbedret jernbaneforbindelse mellom Oslo og Hønefoss i tilknytning til Bergensbanens forkortelse bør gå via Nittedal. Dermed unngår man ødeleggelse av natur- og kulturlandskapet i Hole/Ringerike og Tyrifjorden-området - og sparer milliarder av samferdselskroner.

#### • **Sluttord**

Over hele landet står lokalpolitikere og miljøengasjerte mennesker fram og protesterer mot ødeleggende utbyggingsplaner i ulike enestående landskap. Dette vil folk ikke være med på. I vårt område ser vi igjen at

politikere kommer med kritiske kommentarer i tilknytning til ny E16. En firefelts motorvei gjennom det sårbare og særegne landskapet i Ringeriksområdet oppfattes av mange som et svik mot befolkning og naturkvaliteter. Kultur- og miljøverdier i Hole og Ringerike er av like stor betydning nå som for få år siden. Derfor er det positivt at mennesker i de to kommunene viser ansvar og sier fra at de ikke vil at deler av dette unike området skal rammes av et gigantisk veieksperiment for at bl.a. innbyggere i hovedstadsområdet skal komme raskt til og fra sine hytter i fjellheimen.

På vegne av NOF

Viggo Ree (sign.)  
Norsk Ornitologisk Forening, Hole og Ringerike lokallag  
Postboks 52  
3529 RØYSE

NOF sentralt:  
Norsk Ornitologisk Forening  
Sandgata 30B  
7012 TRONDHEIM

## **• Oppsummering av miljø- og kulturverdier i Hole og Ringerike kommuner med spesiell vekt på Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem**

Planleggingen av ny E16 gjennom Hole og Ringerike berører noen av Norges mest verdifulle områder både når det gjelder kulturhistoriske og naturfaglige forhold. Her følger en kort oppsummering:

- Allerede på 1960-tallet tok Universitetet i Oslo initiativ for å få sikret noen av områdene med spesielle naturfaglige kvaliteter i Nordre Tyrifjorden-området. I 1969 ble rapporten "Områder av interesse for vitenskapelig forskning og undervisning på Ringerike" lagt fram. Sentralt i dette vernearbeidet sto dosent dr. Kåre Elgmork. Følgende fagfelt var representert i utredningen: geografi, geologi-paleontologi, limnologi, botanikk og zoologi. En rekke institutter og vitenskapsmenn var involvert i arbeidet, og sørget for ulike bidrag til rapporten. Områdene med spesielle verneverdier ble tegnet inn på kart for hvert fagfelt, og et samlekart for alle de fem fagene ble også inkludert i rapporten. Områdene som blir berørt av de ulike veiløsningene, som er presentert i planprogrammet, er i hovedsak dekket av skraveringene for de fem fagkartene.

- I 1974 la Universitetet i Oslo fram rapporten "Verneverdige områder på Ringerike av interesse for naturvitenskapelig forskning og undervisning". De foreslåtte verneområdene var inntegnet på et eget kart. Dette dannet utgangspunkt for den senere verneprosess som bl.a. førte til sikring av viktige reservater i både geologi-, botanikk- og våtmarkssammenheng. Kåre Elgmork var også denne gangen en sentral person i verneprosessen. Blant resultatene av dette arbeidet var etableringen av Lamyra-reservatet i 1975 og Karlsrudtangen, Averøya, Synneren og Juveren våtmarksreservater i 1985.

- Det var i 1995 at norske miljømyndigheter tok initiativ for å få sikret denne delen av den norske naturarven for ettertiden. Da området ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen i 1996 gjaldt dette "Northern Tyrifjorden Wetland System" - altså hele systemet/komplekset. Kort tid etter at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen sendte NOF - den 2.4.1996 - et brev til

Fylkesmannen i Buskerud der det ble foreslått vern av flere viktige lokaliteter i komplekset. Dette var basert på nye ornitologiske undersøkelser gjennom første halvdel av 1990-tallet, og forslaget støttet også opp om fredningsforslag fra både 1991 og 1995. Da Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i denne internasjonale miljøkonvensjonen våren 1996 var det følgelig bare de fem eksisterende reservatene som i første omgang kunne få Ramsar-status. Det er dog viktig å være klar over at alle øvrige lokaliteter i systemet er en del av en helhet, og negative inngrep i deler av systemet som enda ikke er vernet vil få konsekvenser for de eksisterende Ramsar-reservatene. Ethvert uheldig inngrep i områder som vil virke negativt for Ramsar-lokalitetene og helheten i våtmarkskomplekset vil derfor være i strid med konvensjonen.

- Kort tid etter at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen våren 1996 sørget Ringeriks-Kraft for å legge alle strømførende ledninger over Kroksund (langs med fyllingene og broen ved Slettøya og Sundøya ved Sundvollen) ned i bakken - av hensyn til fuglelivet og de internasjonale miljøforpliktelsene. Disse ledningene hadde i mange år representert det verste kollisjonspunktet for store vannfugler, særlig svaner, i hele våtmarkssystemet. De strømførende ledningene ble lagt ned i jordkabler.

- Under behandlingen av Ringeriksbanen på Stortinget den 4.11.1996 omtalte stortingsrepresentant Thorhild Widvey (H) Hole som "filialen til Edens hage".

- I juni 1997 besøkte representanten Tim Jones fra Ramsarkonvensjonens sekretariat Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Ramsar-representanten frarådet Hole-sporet for Ringeriksbanen, og uttalte bl.a. til pressen (under overskriftene "Ramsar-utsending fraråder Hole-sporet" og "- Dropp banen om dere er i tvil"): "Det er umulig å bygge en jernbane gjennom et våtmarksområde uten at det innvirker på miljøet der. Man bør heller ikke bare se på et område er vernet eller ikke. Våtmarkene bør forvaltes som én enhet." (Ringerikes Blad 21.6.1997). Det er viktig å merke seg at Ramsar-representanten la stor vekt på hensynet til HELE våtmarkssystemet.

- I Ramsar-rapporten etter besøket i Norge (datert juli 1997) står det bl.a. under anbefalingene for Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem: "To meet its obligations under the Ramsar Convention, Norway should select the rail and/or road development route(s) with the lowest direct and indirect impacts on the ecological character of the wetland system" ("For å oppfylle forpliktelsene under Ramsar-konvensjonen bør Norge velge jernbane- og/eller veitrasé med den minst mulig direkte og indirekte innvirkning på den økologiske karakter i våtmarkssystemet"). Notér at ordet indirect var understreket. Det var altså Ramsarsekretariatet som selv kom med anbefalinger til norske myndigheter i tilknytning til den planlagte Ringeriksbanen og eventuelle veiplaner.

- I rapporten fra juli 1997 ba Ramsarsekretariatet dessuten norske miljømyndigheter ved Fylkesmannen i Buskerud og Direktoratet for naturforvaltning (DN) om å følge opp NOFs forslag til vern av andre lokaliteter i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Med en gang dette ble kjent startet NOF et omfattende registreringsarbeid, som ble kalt for Prosjekt Tirsdagstillinger. Fra august 1997 til august 1998 ble samtlige våtmarksfugler tallet hver tirsdag på over 30 lokaliteter i systemet. Resultatene viste nok en gang, men da med enda bedre datagrunnlag, at majoriteten (50-95 %) av fuglene brukte og oppholdt seg i de områdene som NOF hadde foreslått vernet i 1996. Forslagene om utvidet vern inkluderer også Storelva nær Busund og Kroksund - nettopp der hvor Kroksundalternativet vil innebære omfattende brokryssinger. Sistnevnte lokalitet representerer for øvrig systemets viktigste trekkorridor, spesielt når vannfuglene forflytter seg mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden vår og høst. Disse to lokalitetene er følgelig ikke en bagatellmessig del av dette våtmarkssystemet og med minimal betydning i Ramsar-sammenheng, slik enkelte har forsøkt å framstille det de siste tiårene, men to nøkkelområder som Ramsarsekretariatet endog har bedt norske myndigheter inkludere i denne miljøavtalen!

- I et brev fra Ramsarkonvensjonens sekretariat ved Regional Coordinator for Europe til norske miljømyndigheter (med kopi til Stortinget) den 21.10.2002 - under overskriften "Possible ecological change Nordre Tyrifjord Ramsar Site" - står det bl.a.: "According to

information at my disposal, the Åsa corridor alternative does not touch the Wetland of international importance and other protected areas, while the Kroksund corridor is likely to impact severely on several parts of the Ramsar Site in the Kroksund sound and the Busund river meander landscape".

- Professor Elgmork ble den 1.11.2002 tildelt St. Olavs orden, ridder av 1. klasse primært for sin miljøverninnsats. Sentralt i dette arbeidet står engasjementet for ivaretagelsen av Ringeriksnaturen - jf. innsatsen på 1960- og 1970-tallet.

- Stortinget vedtok den 17.12.2002 at Ringeriksbanen skulle legges øst for Steinsfjorden og over Åsa – altså ikke over Kroksund, Holebygda og Storelva. Den mest tungtveiende argumentasjonen for ikke å velge Kroksundtraseen var hensynet til Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem og Norges forpliktelser i tilknytning til Ramsarkonvensjonen!

- I juni 2005 ba Direktoratet for naturforvaltning samtlige fylkesmenn og Sysselmannen på Svalbard om innspill til nye kandidatområder og eventuelle utvidelser til Ramsarkonvensjonen. Direktoratets brev av 23.6.2005 viser den internasjonale tilknytningen bare i tittelen: *Ramsarkonvensjonens liste over verdens viktigste våtmarker - kartlegging av aktuelle nye norske kandidatområder*. Fylkesmannen i Buskerud svarte i brev av 1. september 2005, der Fiskumvannet ble foreslått som nytt område i tillegg til utvidelse med nye lokaliteter i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem.

- Direktoratet for naturforvaltnings oppdragsbrev til Fylkesmannen i Buskerud i tilknytning til våtmarkene i Tyrifjorden-området var datert 30.3.2007 og hadde tittelen *Utarbeidelse av verneplan for våtmarksområder og hekkelokaliteter for sjøfugler og andre vannfugler i Tyrifjorden*. Oppstartsbrevet fra Fylkesmannen i Buskerud av 8.5.2007 (med overskrift: *Melding om oppstart av verneplan for våtmarksområder og vannfugler i Tyrifjorden*) representerte starten på en mangeårig verneplanprosess. Arbeidet blir ledet av Fylkesmannen i Buskerud, og foruten representanter fra de fire kommunene Hole, Ringerike, Modum og Lier er ulike organisasjoner med i denne flerårige prosessen. NOF er en av

organisasjonene som er med i det rådgivende utvalget for verneplanarbeidet. Les om verneplanprosessen her: <http://tinyurl.com/6du4zp>.

- Fylkesmannens informasjonsfolder om verneplanprosessen ble offentliggjort i slutten av mai 2008 (*Verneplan for Tyrifjorden. Bedre vern av våtmarker og hekkelokaliteter for vannfugl*).

- I juni 2008 tiltrådte Norge dessuten vannfuglavtalen - en internasjonal avtale for vern av trekkende afrikansk-eurasiske vannfugler (African-Eurasian Waterbird Agreement (AEWA)) - se: <http://tinyurl.com/5k6vsq>. Med utgangspunkt i at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem er et av verdens viktigste våtmarksområder er det av største betydning at det pågående verneplanarbeidet blir gjennomført på en profesjonell og grundig måte. Fylkesmannen i Buskerud og Direktoratet for naturforvaltning har således et spesielt ansvar for å gi de øvrige viktige våtmarkslokaliteter i dette området et tilstrekkelig vern i framtiden.

- Flere av de planlagte korridorene for en ny E16 (firefelts motorvei) mellom Skaret og Hønefoss vil berøre Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem med brokryssing (Kroksund og Storelva ved Busund). Kroksund-alternativer uten undersjøisk tunnel vil først og fremst komme i konflikt med forflytningene av våtmarksfugl mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden/Kroksund. Broer ved Busund og over Kroksund vil skape nye kollisjonspunkt for vannfuglene i systemet - og følgelig føre til at Norge bryter Ramsaravtalen om det blir en realitet. Dette vil stå i sterk kontrast til det faktum at Ringeriks-Kraft i 1996 gjorde noe konkret med kollisjonsproblemene - av hensyn til nettopp de ornitologiske kvalitetene i våtmarkssystemet og forpliktelse i Ramsaravtalen. Både Kroksund og Storelva ved Busund er blant lokalitetene i våtmarkssystemet som Ramsarsekretariatet har bedt norske miljømyndigheter sørge for å få inkludert i verneområdet.

- Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem er en del av et kultur- og naturlandskap i Buskerud med en rekke spesielle kvaliteter. Stikkord i denne sammenheng er steinalderboplasser, helleristninger fra bronsealderen, middelalderkirker, sete for norske konger,



eventyrlandet til Asbjørnsen og Moe, fossilforekomster, kalkfuruskoger med orkideer, deltaområder og tidligere elveleier med vannfugler og terrasse-terreng med sandmoer og sandbakker. Ulike planlagte veikorridorer vil berøre et av landets mest kjente kultur- og naturlandskap. Det finnes ikke noen steder i vårt fedreland der så mange naturvitenskapelige og kulturhistoriske kvaliteter er samlet på så få kvadratkilometer som i denne delen av Hole og Ringerike. Mange mennesker bosatt i Hole og Ringerike er opptatte av de livskvaliteter som er knyttet til miljøene i denne delen av landet. Flere av veiplanene er uakseptable fordi de vil kløve Hole kommune i to, og omskape en liten bygd til noe helt annet enn hva den er i dag. Planlegging av en firefelts motorvei gjennom denne delen av Buskerud kunne ikke berørt flere lokale, regionale, nasjonale og internasjonale verdier knyttet til kulturarven og naturarven enn nettopp her.

22

10/330-81

Fra: Jan Moen (Samfunn)[jan.moen@lier.kommune.no]  
Dato: 03.05.2012 10:16:21  
Til: BFK Postmottak Sentraladministrasjonen  
Kopi: Runar Stustad; Gro Ryghseter Solberg  
Tittel: SF\_267751.DOC

---

Vedlagt oversendes saksfremlegg for høring av NTP. Som det fremgår av fremlegget kommer saken til behandling i formannskapet 10.05 og kommunestyret 22.05. Som avtalt oversendes vedtak så snart de foreligger.

Vennlig hilsen  
Jan Moen  
Planlegger  
Lier kommune  
Samfunnssektoren  
Tlf. 32 22 02 64

## SAKSFREMLEGG

Sak nr.

Saksmappe nr: 2011/1430 Arkiv: Saksbehandler: Jan Moen

### Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
21/2012	Miljøutvalget	08.05.2012
21/2012	Formannskapet	10.05.2012
42/2012	Kommunestyret	22.05.2012

## Samferdselsetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Høringsuttalelse

### Rådmannens forslag til vedtak:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 virker grundig og gjennomarbeidet. Det gjør tydelig greie for hva man kan få rom til av investeringer i infrastruktur ved å videreføre dagens bevilgningsnivå (planteknisk ramme), hva som blir konsekvensene av å redusere bevilgningene og hva som blir mulig dersom bevilgningene økes.

1. Det er gledelig at strekningen Linnes – Dagslett på RV 23 er prioritert i forslaget til NTP. Lier kommune anser det imidlertid som helt nødvendig at RV 23 snarest mulig fullføres helt frem til E 18 og at krysset på Brakerøya utbedres i samsvar med vedtatt kommunedelplan for ytre Lier. Det avhenger av at den økonomiske rammen til NTP økes med 45 % og at nødvendige planleggingsmidler avsettes tidlig i første fireårsperiode av NTP slik at ferdigstilling kan skje innen 2020.
2. Gjennom Buskerudbysamarbeidet har partene forpliktet seg til å få flere til å reise kollektivt, gå og sykle, og redusere bilbruken. For å oppnå det er man avhengige at alle parter, også staten, bidrar. Det avhenger av at den økonomiske rammen til NTP økes med 45 % og at avsettes øremerkede midler til bypakker og tilskudd til kollektivutvikling.
3. Forslaget i NTP om å starte arbeidet KVU for ny jernbanetunnel og T-banetunnel gjennom Oslo tidlig i 2014 er et viktig tiltak for å avklare hvordan kapasiteten i den trangeste flaskehalsen for jernbanetrafikken fra Lier og Drammensområdet til Oslo kan forbedres. For å få til en sammenhengende reisekjede med høy kvalitet for innbyggerne i Lier og Buskerudbyen bør også behov for nytt dobbeltspor mellom Drammen og Asker, samt behov for ny stasjon i Lier, vurderes når tunnelen gjennom Oslo utredes.
4. Støyskjermingen langs E 18 gjennom Lier er aldri blitt fullført og det er fremdeles boliger som er utsatt for støy over grenseverdiene i forurensingsforskriften. Arbeidet med fullføringen må prioriteres i første fireårsperiode av NTP.

Bygging av overgang for hjortevilt over E 18 på Gjellebekk må prioriteres.

## Rådmannens saksutredning:

### Sammendrag:

29.02.2012 ble Forslaget til Nasjonal transportplan overlevert til Samferdselsministeren og sendt på høring til Fylkeskommunene, de største byene og organisasjonene. Buskerud fylkeskommune samordner uttalelsene fra kommunene i fylket i sin uttalelse til departementet.

Frist for å levere uttalelse til Buskerud fylkeskommune er satt til 2. mai. Rådmannen har bedt om forlenget frist og fått avtalt at vi kan sende saksframlegget når det foreligger og ettersende vedtak fra politisk behandling. Fylkeskommunen har frist til 29. juni med å avgi uttalelse.

Når høringsperioden er over skal Regjeringen utarbeide endelig forslag til NTP og legge frem Stortingsmelding om den første halvår 2013. Stortingsmeldingen behandles av sittende Storting i vårsesjonen 2013 og ny NTP gjelder fra 2014.

Transportplanen er ordnet på samme måte som forrige plan. Den er delt i to planperioder. Første fireårsperiode (2014 – 2017) omfatter prioriterte tiltak med kostnadsramme og tidfesting. Andre seksårsperiode (2018 – 2023) har en oversikt over tiltak som kan bli prioritert i neste NTP.

Det er utarbeidet fire alternative økonomiske rammer for NTP

- 1 planteknisk ramme (hovedalternativet – samme ramme som i gjeldende NTP)
- 2 planteknisk ramme redusert med 20 %
- 3 planteknisk ramme økt med 20 %
- 4 planteknisk ramme økt med 45 %

Landet er delt i transportkorridorer. Lier (samt hele RV 23) ligger innenfor Transportkorridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger. E 134 med Strømsåstunnelen ligger i Transportkorridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø.

RV 23 Linnes – Dagslett er prioritert i første fireårsperiode i planteknisk ramme, videreføring til E 18 er ført opp i andre seksårsperiode innenfor ramme +45 %. Det forutsettes lokal tilslutning til delfinansiering fra bompenger.

Det foreslås tunnel på RV 23 under Oslofjorden, i helhet finansiert av bompenger. I 20 % økt ramme foreslås 600 mill kr i statlige midler til ny Strømsåstunnel.

Det er satt av 700 mill kr til miljøtiltak i første fireårsperiode. Viltkryssinger og støyskjermingstiltak er særlig nevnt.

Innenfor ramme +45 % er det satt av midler til bypakker.

Ny godsterminal i Drammensområdet er ikke ført opp verken i første fireårsperiode eller andre seksårsperiode i forslaget, og forslaget inneholder ikke andre tiltak som vil ha vesentlig betydning for Lier.

**Vedlegg:**

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Utrykt vedlegg <http://www.ntp.dep.no/>  
NB: Helt bakerst i saken står en kort gjennomgang av NTP kapittel for kapittel.

**Utredning:**Om Nasjonal transportplan:

29. februar overleverte samferdselsetatene (Statens vegvesen (heretter kalt SVV), Jernbaneverket (heretter kalt JBV), og Kystverket (heretter kalt KV) og Avinor) forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 (heretter kalt NTP) til Samferdselsministeren. NTP er statens styringsdokument for bygging og drift av infrastruktur for transportsektoren. NTP revideres hvert fjerde år. Den vedtas av sittende Storting i siste vårhalvår før Stortingsvalg og gjelder ti år. Forliggende forslag til NTP skal vedtas av Stortinget våren 2013 og gjelde for perioden 2014 – 2023. Første fireårsperiode (2014 – 2017) omfatter prioriterte tiltak med kostnadsramme og tidfesting. Andre seksårsperiode (2018 – 2023) har en oversikt over tiltak som kan bli prioritert i neste NTP.

Samtidig som forslaget til NTP ble overlevert ble det sendt til høring hos fylkeskommunene, de største byene og organisasjoner. Lier kommune er ikke direkte høringspart, men skal avgi uttalelse til Buskerud fylkeskommune (heretter kalt BFK) som samordner uttalelsene fra fylkets kommuner. Buskerudbyen avgir egen uttalelse direkte.

Frist for å levere uttalelse til BFK er satt til 2. mai. Rådmannen har bedt om forlenget frist og fått avtalt at vi kan sende saksframlegget når det foreligger og ettersende vedtak fra politisk behandling. BFK har frist til 29. juni med å avgi uttalelse.

Når høringsperioden er over skal Regjeringen utarbeide endelig forslag til NTP og legge frem Stortingsmelding om den første halvår 2013. Stortingsmeldingen behandles av sittende Storting i vårsesjonen 2013 og ny NTP gjelder fra 2014.

NTP-forslaget er bygd opp omtrent som det gjeldende og delt i 9 hovedkapitler. I det etterfølgende er noen punkter fra innholdet oppsummert.

Det er utarbeidet fire alternative økonomiske rammer

- 1 planteknisk ramme (hovedalternativet – samme ramme som i gjeldende NTP)
- 2 planteknisk ramme redusert med 20 %
- 3 planteknisk ramme økt med 20 %
- 4 planteknisk ramme økt med 45 %

**Foreslåtte tiltak som har virkninger for Lier:**

*Statens vegvesen* (NTP, side 123)

I første fireårsperiode foreslås 100 mill kr i statlige midler til strekningen Linner – Dagslett på RV 23, forutsatt lokal tilslutning til delfinansiering fra bompenger. I andre seksårsperiode foreslås det ytterligere 300 mill kr i statlige midler til strekningen. Med 20 % økning av rammen foreslås det en forsering av prosjektet. Forslaget innebærer 73 % fra bompenger.

Med 45 % økning av rammen foreslås det 650 mill kr i andre seksårsperiode til videreføring av RV 23 frem til kryss med E 18, forutsatt lokal tilslutning til delfinansiering fra bompenger.

Andre tiltak som kan ha betydning for Lier

Det foreslås tunnel på RV 23 under Oslofjorden, i helhet finansiert av bompenger. I 20 % økt ramme foreslås 600 mill kr i statlige midler til ny Strømsåstunnel.

Det er satt av 700 mill kr til miljøtiltak i første fireårsperiode. Viltkryssinger og støyskjermingstiltak er særlig nevnt.

Det er satt av 1,7 mrd kr til kollektivtrafikktiltak og universell utforming, og 2,4 mrd kr til gående og syklende. Begge områdene foreslås økt dersom rammen økes.

Oversikt over forslag til prioritering av store riksvegprosjekt i Buskerud:

RV 23 Dagslett - Linnes	Oppstart i 2014-2017. Delvis bompengefinansiering
RV 23 Linnes - X E18	Fullføring i 2018-2023 i + 45 % ramme. Delvis bompengefinansiering
E134 Strømsåstunnelen	600 mill statlig i 2018-2023 (i + 20% og + 45% ramme)
E134 Damåsen - Saggrenda	+ 20% ramme: Finansiering i 2018-2023. I + 45% ramme: Finansiering i 2014-2017. Delvis bompengefinansiering, 1050 mill stat.
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Fullfin. i 2014-2017. Delvis bompengefinansiering
E16 Bjerum – Skaret - Rørvik	2018-2023 i + 45 %. Delvis bompengefinansiering

*Jernbaneverket* (NTP, side 122)

Økt robusthet i Osloområdet med bedre kapasitet og regularitet, og tiltak for å kunne iverksette ny grunnrute for NSB er prioritert i alle alternativer. Det innebærer bl.a. halvtimesfrekvens Oslo – Tønsberg.

Det er foreslått å starte KVU for ny jernbanetunnel og T-banetunnel gjennom Oslo tidlig i 2014.

Det er satt av midler i alle rammene til stasjoner og knutepunkter.

Med 45 % økning av rammen er det prioritert planressurser for videre utredning og planlegging for fjerntrafikk på strekninger som skal bygge videre på IC-satsingen.

I 20 % utvidet ramme er det avsatt 3 mrd kr til ny dobbelsporsparsell på Vestfoldbanen, enten strekningen Drammen – Kobbervik, eller Nykirke – Barkåker. Det er nødvendig for å kunne øke rutetilbudet til 30 min frekvens på Vestfoldbanen.

*Bypakker*

Innenfor planteknisk ramme eller 20 % utvidet ramme er det ikke satt av statlige midler til bypakker. Ved 45 % utvidet ramme foreslås i alt 13,2 mrd kr til bypakker innefor området "Programtiltak". I økonomiske prioriteringer til transportkorridor 3 foreslår SVV satt av hhv. 1,67 mrd kr i første fireårsperiode og 3,25 mrd kr i andre seksårsperiode til programtiltak, som også omfatter bypakker. I transportkorridor 5a som omfatter Nedre og Øvre Eiker og Kongsberg er det foreslått satt av hhv. 1,06 og 1,58 mrd kr i de samme periodene.

**Rådmannens vurdering:**

NTP-forslaget fremstår som grundig og gjennomarbeidet. Det gjør tydelig greie for hva man kan få rom til av investeringer i infrastruktur ved å videreføre dagens bevilgningsnivå (planteknisk ramme), hva som blir konsekvensene av å redusere bevilgningene og hva som

blir mulig dersom bevilgningene økes. Det fremgår klart at det er nødvendig å øke rammen med 45 % for å kunne realisere viktige vei og jernbaneprosjekter som skal til for å forbedre transporttilbudet for næringsliv og reisende i vår region, samt få plass til satsing på byparker.

#### *RV 23*

Det er gledelig og nødvendig for Lier at RV 23 fra Linnes til Dagslett er prioritert i forslaget slik at realiseringen av et så viktig veiprojekt for Lier og Røyken endelig kan starte. Mer problematisk er at videreføringen av veien frem til E 18 ikke er prioritert innenfor planteknisk ramme. Den er imidlertid tatt med i andre seksårsperiode innenfor ramme utvidet med 45 %.

Hovedveiene i området har svært stor trafikkbelastning og dårlig fremkommelighet visse tider på dagen, noe som medfører trafikklekkasje til lokalveinettet. Med den planlagte byggingen av nytt tunneløp under Oslofjorden vil RV 23 sannsynligvis bli en mer attraktiv rute for fjern- og tungtrafikken, og dermed økt trafikkbelastning i ytre Lier og på Brakerøya.

Rådmannen mener derfor at det er av helt overordnet betydning for Lier kommune at RV 23 fullføres frem til E 18 og at krysset på Brakerøya utbedres i samsvar med vedtatt kommunedelplan for ytre Lier slik at hovedveisystemet i området blir sammenhengende og godt fungerende. For å oppnå det må den økonomiske rammen til NTP økes med 45 % og videreføringen starte tidlig i første periode av NTP.

#### *Jernbane*

Mange arbeidstakere fra Lier og Buskerudbyen pendler daglig med tog mot Oslo, selv om andelen av de totale arbeidsreisene er beskjeden. Mellom Lier og Oslo er tog raskeste og sikreste reisemåte, men avgangshyppighet og kapasitet er for dårlig fra de stasjonene som er naturlig å bruke. Ved innføring av ny ruteplan fra 2014 og med nye togsett vil tilbudet bli litt bedre, men det blir ikke flere avganger.

Med den forventede sterke befolkningsveksten i Lier og Buskerudbyen frem til 2023 og videre er det viktig å begynne planleggingen nå for hvordan folk skal reise, og hvordan man skal få forbedret kollektivtilbudet slik at flere velger det fremfor å kjøre bil. Det er også et mål for Buskerudbysamarbeidet og staten å øke andelen som benytter tog og andre kollektive reisemåter. NTP beskriver en nasjonal strategi som heter "Byområder – veksten må tas av kollektivtransport, gåing og sykling" (NTP-forslaget side 23) der det pekes på en rekke virkemidler for en samlet transportstrategi for byområdene, bl.a.: Arealbruk med sikte på mer konsentrerte byområder og utvikling av kollektivtransporten med ny infrastruktur, økt kapasitet, økt frekvens og bedre kvalitet.

Arealbruken har kommunene ansvaret for og kommunene i Buskerudbyen utarbeider nå en areal- og transportplan som nettopp har som siktemål å konsentrere mye av nybyggingen i fem sentra, hvorav fjordbyen på Lierstranda er ett. Om dette arbeidet skal gi gode resultater og redusert bilbruk avhenger av at staten sørger for at kollektivtilbudet, særlig togtilbudet, blir så godt at folk vil foretrekke å bruke det fremfor bil.

For at utbyggigen av Lierstranda skal gi full miljøeffekt er det vesentlig at kollektivtilbudet blir konkurransedyktig. Det gjelder særlig for tog som kan og bør utgjøre grunnstammen i persontransporten på lengre reiser. For å oppnå det må det etableres nytt kollektivknutepunkt på Lierstranda, og det bør tas med i en helhetsvurdering av jernbaneutbygging i vårt område.

Forslaget i NTP om å starte arbeidet KVU for ny jernbanetunnel og T-banetunnel gjennom Oslo tidlig i 2014 er et viktig tiltak for å avklare hvordan kapasiteten i den trangeste flaskehalsen for jernbanetrafikken fra Lier og Drammensområdet til Oslo kan forbedres. For å

få til en sammenhengende reisekjede med høy kvalitet er man imidlertid avhengig av at først og fremst avgangsfrekvensen kan økes på alle stasjonene i vårt område. Derfor bør også behov for nytt dobbeltspor mellom Drammen og Asker vurderes når ny tunnel gjennom Oslo utredes.

### *Bypakker og kollektivsatsing*

Samarbeidet i Buskerudbyen er etablert med et mål om å redusere bilavhengigheten og øke bruken kollektive reisemidler, gange og sykling. For å oppnå det er man avhengig av flere virkemidler som staten forvalter.

NTP-forslaget legger opp til at staten vil prioritere bypakker med samordnede tiltak for å nå målsettingene for byområdene. Det er imidlertid kun i utvidet ramme + 45 % at det avsettes midler til bypakker. Forslaget er heller ikke tilstrekkelig tydelig på hvordan bypakker skal prioriteres innenfor de ulike samferdselsetatenes programområder og synliggjøres i handlingsprogrammene. Statens bidrag til bypakkene bør allerede i NTP øremerkes innenfor etatenes programområder.

Skal målsettingene som er satt i Buskerudbysamarbeidet og i den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet nås, er det behov for en kraftig vekst i kollektivtrafikken. Jernbanen skal være ryggraden i denne satsingen, men det er også stort behov for styrket busstilbud. Dette betinger en økning i midler til drift av kollektivtransport. Verken kommunene eller fylkeskommunen har i dag økonomiske rammer som kan bære en slik satsing. Trafikantbetaling kan være et bidrag, men det vil likevel være avgjørende at staten øker overføringene når det gjelder kollektivtransporten.

### *Miljøtiltak*

Innenfor programområdene i NTP er det foreslått å avsette 700 mill kr til miljøtiltak. Det er nevnt spesielt at midlene skal brukes til "å utbedre konfliktpunkter mellom veg og biologisk mangfold" og "For å redusere støyplager og oppfylle kravet i forurensingsforskriften...".

Det har lenge vært arbeidet for å få etablert en viltovergang over E 18 på Gjellebekk. Den vil bli eneste viltovergang mellom Oslo og Drammen og ha stor betydning ved å åpne trekkveien for elg mellom Vestmarka og Kjekstadmarka (Hurumhalvøya) som ble brutt da E 18 ble bygd rundt 1970. Lokalisering og effekt av et vilttrekk har vært utredet i flere omganger og Lier kommune har siden 1996 hatt vilttrekket inne i arealdelen til kommuneplanen og hatt begrensninger på arealbruken i området. I brev, datert 12.10.2011, til Miljøverndepartementet vedrørende innsigelse til kommuneplanen for Lier, peker Direktoratet for naturforvaltning på at en overgang vil være av stor betydning for biologisk mangfold og at det må settes av areal i området slik at en passasje kan etableres. Passasjen blir imidlertid ikke funksjonell før det er bygd overgang over E 18. For å få til det må vilttrekket prioriteres for gjennomføring i NTP.

Støyplager er et av de største helseproblemene for Liers befolkning. Fremdeles gjenstår å gjennomføre en del av tiltakene som ble beskrevet i Kommunedelplan for støyskjerming langs E 18 som ble utarbeidet i samarbeid mellom SVV og Lier kommune i 1997. Samtidig har trafikkveksten vært sterk i perioden etter at planen ble utarbeidet slik at det vil være på sin plass med en ny gjennomgang av skjermingsbehovet. Ny behovsvurdering og nødvendige tiltak bør gjennomføres tidlig i første fireårsperiode av NTP.

### *Behov for godsstrategi for Østlandsområdet*



Forslaget til NTP peker på at det er behov for en bred samfunnsanalyse av godstransporten for å kunne planlegge slik at målet om å øke godsmengden med sjø- og jernbanetransport kan nås. Det foreslås at det skal inngå en delutredning om terminalstruktur og logistikk løsninger i Oslofjordområdet i analysen. Rådmannen mener det vil være fornuftig med en slik overordnet vurdering før det tas stilling til om det skal bygges terminal i Drammensområdet og hva slags terminal det i tilfelle skal være. "KVU for godsterminal, sporareal og -kapasitet i Drammensområdet" som ble sendt på høring 23.03.2012 avklarer kun lokalisering og arealbehov for en terminal som dekker lokale behov i Drammensområdet. Rådmannen er enig i at det settes i gang en slik bred analyse for å avklare hvordan regionens godshåndtering kan ivaretas på en best mulig måte i fremtiden.



**ROLLAG KOMMUNE**  
Sentraladministrasjonen

10/330-82

23

Buskerud fylkeskommune  
Samferdselsavdelingen  
Postboks 3563  
3007 DRAMMEN

Deres ref: Vår ref: Saksbeh: Arkivkode: Dato:  
2012/297 EBG., 31023030 113 04.05.2012

## Nasjonal transportplan 2014-2023 - Høring

**Rollag kommunestyre behandlet saken i møte 03.05.12 og fattet følgende enstemmige vedtak:**

Rollag kommune støtter den prioritert vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som transportetatene i sitt forslag til NTP 2014 - 2023 synliggjør

Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

- som fører til reduserte avstandskostnader
- som støtter næringspolitikk og -utvikling
- som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- som bidrar til en regionforstørring

Helt nødvendig utvikling er avhengig av nye transportløsninger, og derfor også vesentlige nye investeringer. Rammen må derfor økes betraktelig for å imøtekomme investeringsbehovet.

Staten må bidra til å finne løsninger og rammer som setter fylkeskommunene i stand til å ivareta sine oppgaver mht fylkesveger og kollektivtransport.

**Rollag kommune ber om at følgende helt nødvendige og konkrete tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:**

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:

---

Postadresse:	Telefon:	Telefax:	E-post adresse
3626 ROLLAG	31 02 30 00	32 74 69 15	postmottak@rollag.kommune.no

Hjemmeside: [www.rollag.kommune.no](http://www.rollag.kommune.no)

- E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 – 2017
  - For Rollag kommune er i tillegg avkjøring til Fv40 og Fv37 fra E134 viktig og må planlegges og utbygges i denne planperioden
  - Rollag kommune er opptatt av at kapasiteten på ny E134 gjennom Kongsberg må tåle en betydelig økning i trafikk.
- E134 Århus - Gvammen forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 - 2017
- E134 Saggrenda - Gvammen: En oppfølging av gjennomført KVVU må synliggjøres i NTP gjennom prioritert i planleggingsmidler i perioden 2014 til 2017, og med oppstart av utbygging av ny veg i perioden 2018 - 2023
- Jernbane Drammen - Kongsberg:
  - Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens må muliggjøres ved at det i NTP blir synliggjort en ambisjon/prioritet i perioden 2018 - 2023 slik at dette er realisert i 2024

Med vennlig hilsen

Else Berit Grette  
Enhetsleder fellestjenesten



10/330

24

Rødberg : 28.03.2012  
Arkiv : 113  
Saksmappe : 2012/292  
Avd. : Kommuneplanlegger  
  
Saksbehandler : Grete Blørstad

## Nasjonal transportplan 2014-2023 - Høringsuttalelse fra Nore og Uvdal kommune

MØTEBEHANDLING:		
<i>Utvalg</i>	<i>Motedato</i>	<i>Utvalgssak</i>
Formannskap	16.04.2012	27/12
Kommunestyret	23.04.2012	35/12

### Saken gjelder:

Høringsuttalelse til nasjonal transportplan, NTP 2014-2023.

### Fakta:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023 er Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen og Avinors faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Arbeidet bygger på retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet. Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år, og dette er fjerde gang planen fremmes. Stortingsmeldingen planlegges lagt fram i begynnelsen av 2013 og behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2013. Høringsfristen er satt til 29. juni 2012, og uttalelser skal sendes til Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunene har rollen i forhold til å samordne høringsuttalelser fra Buskerud. Fristen til Buskerud fylkeskommune er satt til 2. mai 2012.

Regionrådet har drøftet saken i møte 23.03.2012, sak nr 27/12 og fattet slikt vedtak: ”Rådet drøftet saken og ga tilbakemelding til administrasjonen.”

Sekretariatet i Kongsbergregionen har gjort disse vurderingene:

- Korridor 5a har viktig nasjonal betydning - og dette må vises/vektlegges i begrunnelse for uttalelse.
- Forholdet til regional utvikling, herunder bla
  - Bedriftsattraktivitet: Næringslivets transportbehov – fokus på landets viktigste (med størst vekstpotensial) innlandsklynge, industri og teknologi, arbeidskrafts- og kompetansebehov mv. Men også henvisning

til andre utviklingsbehov mht næring/næringer i vår region. Ny vekst og fortsatt vekst forutsetter infrastruktur

- Besøksattraktivitet: Reiseliv og turisme – fokus på destinasjoner og fritidsboliger
- Bostedsattraktivitet: Stedsutvikling og attraktivitetsutvikling som understøtter mål for ønsket regional utvikling – herunder bla arbeidsmarkedsintegrasjon

#### DRIFT OG VEDLIKEHOLD:

- NTP forslagetets fokus på økte rammer for drift og vedlikehold er nødvendig, for å unngå ytterligere forfall – og ta igjen etterslep

#### RAMME:

- Rammen for NTP må økes med minst 45% slik at nødvendig investeringsramme blir tilgjengeliggjort til viktige tiltak. I

#### VEG:

- Arbeidet på E134 Damåsen-Saggrenda og Århus-Gvammen må få en gjennomføring slik tidligere vedtatt/forutsatt – dvs med oppstart i 2013 gjennom bevilgninger i statsbudsjettet som fremmes/vedtas høsten 2012.
  - Det betyr at disse prosjektene også må plasseres i første del av NTP perioden for fullføring
  - Staten må forsikre at prosjektet gjennom Kongsberg gis en minimum statlig finansieringsandel på 40%
- E134 må få en kontinuitet og sammenheng i utbyggingsprioritet. Det må bety at Saggrenda-Gvammen må gis en tydelig prioritet gjennom at dette prosjektet omtales, og blir synliggjort gjennom avsetning av planleggingsmidler i NTP, med oppstartsmidler senest i løpet av siste NTP periode.

#### BANE:

- Økt frekvens og kortere reisetid Drammen – Kongsberg
- Dobbeltspor til Kongsberg
- Innlemming av strekningen i IC strategi

Rådmannsutvalget i Kongsbergregionene følger opp bestillingen på møte 30.03.2012.

#### **Saksbehandlers vurdering:**

Kongsbergregionen fremmet felles uttalelse til NTP 2010-2019. Nore og Uvdal kommunestyre gav i møte 07.04.2008 høringsuttalelse der det ble gitt støtte til Kongsbergregionen med tillegg i hovedsak knyttet mot avkjøring fra E134 til daværende Rv 40 og Rv 37, vedlikehold og utbedringer av flaskehalser på vei.

Siden saken sendes til politisk behandling før Kongsbergregionen har gitt endelig uttalelse, baseres vurderingen på sekretariatets vurderinger.

#### *Behandling Kommunestyret- 23.04.2012:*

**Følgende representanter hadde innlegg i saken:**

Ole Jørgen Hallingstad (H)  
Hans Beltesbrekke (Ap)  
Odmund Deinboll (H)

Jon Brun (Sp)

**Høyre fremmet følgende forslag:**

”For Nore og Uvdal kommune er avkjøringer til Fv 40 og Fv 37 fra E134 viktige, og må planlegges og utbygges i denne planperioden.

Kommunestyret i Nore og Uvdal støtter i tillegg vurderingene gjort av sekretariatet i Kongsbergregionen.”

**VOTERING:**

Ved alternativ votering mellom innstillingen fra formannskapet og forslaget fra Høyre, ble forslaget fra Høyre enstemmig vedtatt.

***Vedtak Kommunestyret- 23.04.2012:***

For Nore og Uvdal kommune er avkjøringer til Fv 40 og Fv 37 fra E134 viktige, og må planlegges og utbygges i denne planperioden.

Kommunestyret i Nore og Uvdal støtter i tillegg vurderingene gjort av sekretariatet i Kongsbergregionen.

***Behandling Formannskap- 16.04.2012:***

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

***Innstilling Formannskap- 16.04.2012:***

Kommunestyret i Nore og Uvdal støtter vurderingene gjort av sekretariatet i Kongsbergregionen.

For Nore og Uvdal kommune er i tillegg avkjøringer til Fv 40 og Fv 37 fra E134 viktige, og må planlegges og utbygges i denne planperioden.

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Kommunestyret i Nore og Uvdal støtter vurderingene gjort av sekretariatet i Kongsbergregionen.

For Nore og Uvdal kommune er i tillegg avkjøringer til Fv 40 og Fv 37 fra E134 viktige, og må planlegges og utbygges i denne planperioden.



## SAKS PROTOKOLL

10/330 - 89

25

Utvalg: Kongsberg kommunestyre  
Møtedato: 09.05.2012  
Sak: 46/12  
Resultat: Innstilling vedtatt  
Arkivsak: 12/3225  
Tittel: SAKSPROTOKOLL: NTP 2014 - 2023 - HØRING

**Behandling:**

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.

**KOMMUNESTYRETS VEDTAK:**

Kongsberg kommune ber om at Storting og Regjering tar hensyn til Kongsberg som et høyteknologisk internasjonal industrisamfunn av stor nasjonal betydning når NTP behandles. Dette må føre til at helt nødvendig infrastruktur for denne virksomheten blir prioritert utbygd.

Det innebærer følgende:

E134

Fremdriften for bygging av ny E134 Damåsen – Saggrenda må ikke stoppe opp, og planlagt byggstart må finansieres ved bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 – 2017.

Jernbane Kongsberg – Drammen.

Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens med dobbeltspor må muliggjøres ved at det i NTP blir synliggjort en ambisjon/prioritet i perioden 2018 – 2023 slik at dette er realisert i 2024. Kongsberg må få en helt naturlig plass i intercity-satsningen.

Rammen for NTP må økes med minimum 45%.

Rett utskrift bevitnes. Saken oversendes for videre effektivering.  
Kongsberg , 09.05.2012

Inger Jonsgård

Inger Jonsgård



## NTP 2014 - 2023 - HØRING

Saksbehandler:	Ingar Vaskinn	Arkiv: 033
Arkivsaksnr.:	12/3225	

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
33/12	Formannskapet	25.04.2012
46/12	Kongsberg kommunestyre	09.05.2012

### FORMANNSKAPETS INNSTILLING:

Kongsberg kommune ber om at Storting og Regjering tar hensyn til Kongsberg som et høyteknologisk internasjonal industrisamfunn av stor nasjonal betydning når NTP behandles. Dette må føre til at helt nødvendig infrastruktur for denne virksomheten blir prioritert utbygd.

Det innbærer følgende:

#### E134

Fremdriften for bygging av ny E134 Damåsen – Saggrenda må ikke stoppe opp, og planlagt byggestart må finansieres ved bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, og må i NTP planlegges ferdig utbygd i perioden 2014 – 2017.

Jernbane Kongsberg – Drammen.

Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens med dobbeltspor må muliggjøres ved at det i NTP blir synliggjort en ambisjon/prioritet i perioden 2018 – 2023 slik at dette er realisert i 2024. Kongsberg må få en helt naturlig plass i intercity-satsningen.

Rammen for NTP må økes med minimum 45%.

### RÅDMANNENS ANBEFALTE INNSTILLING:

*Kommunestyret ber om at følgende helt nødvendige tiltak blir grunnlag for oppfølging i NTP for 2014 - 2023:*

- E134's betydning både som nasjonal transportkorridor og for regional utvikling må vektlegges - og kreves utbygd med ny veg snarest mulig:
  - E134 Damåsen - Saggrenda forventes gitt byggestart i 2013 som forutsatt gjennom bevilgninger gjennom statsbudsjettet for 2013. Og må i NTP planlegges ferdig utbygd



i perioden 2014 – 2017

- Jernbane Drammen - Kongsberg:
  - Prosjekt med etablering av kortere reisetid og høyere frekvens med dobbeltspor må muliggjøres ved at det i NTP blir synliggjort en ambisjon/prioritet i perioden 2018 - 2023 slik at dette er realisert i 2024

### ***Vedlegg: 1. Utkast til sak høring NTP 2014-2023 Kongsbergregionen***

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og skal legge grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene. Det er Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS som utarbeider grunnlagsmateriale basert på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. NTP fremmes så i form av stortingsmelding. NTP rulleres hvert fjerde år og den nye NTP er da ment være førende for nasjonal politikk og prioritering i perioden 2014 - 2023.

Forslaget er nå på høring og det skal legges fram en stortingsmelding som vil være til politisk behandling i vårsesjon 2013. Fylkeskommunene er formell høringsinstans, og de ønsker innspill fra kommunene i forhold til sitt høringsinnspill. Høringsfristen på etatenes NTP forslag er av departementet satt til 29. juni 2012. Med bakgrunn i at fylkeskommunene planlegger behandling av sak i fylkesting i juni, må kommunene levere sine innspill tidligere. Høringsfrist til Buskerud Fylkeskommune er den 02.05.12. I tillegg til kommunen vil Kongsbergregionen sende en samlet uttalelse til både til fylkeskommunene, til aktuelle politiske miljø - og til Samferdselsdepartementet, etter behandling i regionrådet.

Forslagene som er lagt til grunn for transportetatens forslag for 2014 - 2023 er innenfor gitte rammer henholdsvis planteknisk ramme, en +20% (som i praksis representerer dagens nivå), og +45% i forhold til planteknisk ramme. Sammenlignet med dagens rammer inneholder forslaget en dreining mot økt vedlikehold (særlig veg) for å redusere etterslepet på dette området. Det er i forslaget også lagt vekt på at etterslepet på fylkesveier også krever en økt innsats og det er viktig at dette blir hensyntatt ved at fylkeskommunen får stilt til rådighet rammer som gjør det mulig å innhente etterslepet også på fylkesveiene.

Det legges til rette for tre hovedinnretninger i NTP-forslaget:

1. Utbygging og utbedring av transportsystemet mellom byene for å redusere avstandskostnader og for å bidra til regional utvikling.
2. Tiltak for regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner skal gjennomføres i regionene.
3. Kollektivtransport, gange og sykkel må ta trafikkveksten i de største byområdene.

I det foreliggende forslag er følgende aktuelle tiltak/prosjekter aktuelle for Kongsberg:  
VEG:

E134 Damåsen - Saggrenda, som pt er forutsatt gitt oppstart i 2013, er i planen foreslått utbygd i perioden 2018 - 2023 dersom planrammen økes med 20%. Dersom planrammen økes med 45% foreslår etatene i sitt forslag prosjektet utbygd i 2014 - 2017.

**JERNBANE:**

Strekningen Oslo – Drammen – Hokksund – Kongsberg er gitt omtale som et viktig marked for utvikling av togtilbudet. Tilbudet er ikke er tilgodesett med prioriterte midler.

**BYPAKKE:**

NTP-forslaget legger opp til at staten vil prioritere bypakker med samordnede tiltak for å nå målsettingene for byområdene. Kongsberg er med i Buskerudbyen - som omfatter aksene fra Lier til Kongsberg.

**Vurderinger:**

Økt satsing på vedlikehold og å ta igjen vedlikeholdsetterslep er derfor viktig å prioritere. Samferdselspolitikken og de tiltak som foreslås gjennomført må også bygge opp under satsing/utvikling av helhetlige transportløsninger:

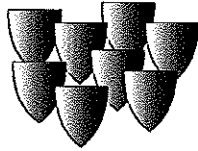
- som fører til reduserte avstandskostnader
- støtter næringspolitikk og -utvikling
- som bidrar til regional utvikling - og styrker/utvikler robuste bo-, arbeids- og serviceregioner
- som bidrar til regionforstørring

Foreliggende forslag til ny NTP legger opp til fokus på vedlikehold og vedlikeholdsetterslep som må anses være nødvendig å støtte. Dette gjør at dersom nødvendige investeringer skal kunne gjennomføres - må rammene økes betraktelig. Med minst 45%, slik ett alternativ er angitt i planforslaget. Dette vil likevel ikke være tilstrekkelig for å nå de mål for transportpolitikken som planforslaget strekker seg mot. Dette gjelder både veg, jernbane og kollektiv mv.

For eksempel innenfor større strategiområder som IC-området og evt satsing på høyhastighetstog. Men også direkte knyttet til utvikling av jernbanestrekninger Drammen - Kongsberg. Kongsbergregionen har stort potensiale for videre positiv samfunnsutvikling dersom nødvendige tiltak iverksettes ved en aktiv samferdselspolitikk. Kongsberg har verdensledende industri av vesentlig nasjonal betydning. I Kongsbergregionen er leverandørindustri og annen næring som er i positiv utvikling. Kongsberg og Kongsbergregionen har behov for transportløsninger som er mer effektivt enn i dag kan styrke regionen som bo og arbeidsområde på Østlandet.

Spesielt viktig er det å snarest mulig få etablert et tilbud mht jernbane mellom Kongsberg - Drammen/Oslo der reisetid og frekvens kan reduseres betraktelig. Et styrket togtilbud helt fram til Kongsberg med dobbeltspor må etableres for å realisere Buskerudbyens målsetting om endrede transportformer - og å gjøre regionen attraktiv og bærekraftig i forhold til næringsutvikling. Det må etableres to spor til Kongsberg. Og strekningen må inngå i en IC-strategi for Østlandet. Det må i NTP synliggjøres en ambisjon om å etablere dette tilbudet raskt.

Ny stamveg E 134 Damåsen-Saggrenda gjennom Kongsberg må ha plass i første del av NTP perioden. Byggestart er høsten 2013 i samsvar med gjeldende NTP. Prosjektet må ha kontinuerlig gjennomføring av hele prosjektet med ferdigstilling i 2016-17. Statens andel av prosjektet må økes til minimum 1.050.000.000. Rammen i NTP må økes til minimum 45 % for å gi plass for E 134 Damåsen-Saggrenda.



**Fagpolitisk utvalg for samferdsel – referat fra møte 3. mai 2012**

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	<i>Til stede</i>
Akershus	Ruth Solveig Birkeland (SV)	Anette Solli (H)	Tom Granquist
Buskerud	Trond Johansen (KrF)	Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Per-Gunnar Sveen (Ap)	Tor Andre Johnsen (Frp)	
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	Jørn Prestsæter Ove Søberg
Oslo	Ola Elvestuen (V)		
Telemark	Sigbjørn Molvik (SV)	Edvard Mæland (H)	
Vestfold		Kåre Pettersen (V) Tom Strømstad Olsen (Ap)	Siv Tørudbakken
Østfold	Olav Moe (KrF) Gretha Kant (H)		
Andre:	Nils Aage Jegstad (kontaktutvalgets nestleder), Inge Brørs (sekretariatsleder)		
Møteleder:	Trond Johansen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse: 2012/2760-7			

**Sak 16/12 Nasjonal transportplan 2014-2023**

**Utvalgets behandling:**

*Momenter som bør tas inn i uttalelsene fra alle fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet*  
Forslag til vedtak ble gjennomgått og diskutert punkt for punkt, med sikte på å komme fram til formuleringer som alle fylkeskommunene er innstilt på å innarbeide i sine høringsuttalelser.

1. Overordnede synspunkter

Punktet ble vedtatt uten endringer.

2. Utbygging av InterCity-triangelet

Punktet ble vedtatt uten endringer.

3. Trafikkveksten i byregionene

Punktet ble vedtatt uten endringer.

#### 4. Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene

Ingen endringer i 1. setning. Andre setning endres til følgende: Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

#### 5. Utbygging av riksvegene

Punktet ble vedtatt uten endringer.

#### ***Momenter som gjerne bør tas inn i uttalelsene fra fylkeskommunene***

Fagpolitisk utvalg vedtok at de to første kulepunktene under momenter som gjerne bør tas med i uttalelsene, flyttes fram til nytt punkt 6 i uttalelsen fra alle fylkeskommunene – med tittel «Gods på bane».

De to siste kulepunktene under momenter som gjerne bør tas med i fylkeskommunenes uttalelser, ble vedtatt uten endringer.

#### **Utvalgets vedtak:**

*Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel anbefaler på vegne av kontaktutvalget at etterfølgende 6 momenter tas inn i uttalelsene fra alle fylkeskommunene:*

##### ***1. Overordnede synspunkter***

*NN fylkeskommune/kommune gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.*

*Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter. Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.*

##### ***2. Utbygging av InterCity-triangelet***

*Full utbygging av InterCity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.*

##### ***3. Trafikkveksten i byregionene***

*Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansierings-*

*ordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.*

*Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.*

#### **4. Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene**

*Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.*

#### **5. Utbyggingen av riksvegene**

*Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.*

#### **6. Godstransport på bane**

*Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatens arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport.*

*Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.*

---

*Etterfølgende momenter bør gjerne tas med i fylkeskommunenes uttalelser:*

- *Fylkeskommunene bør få en sterkere innflytelse på kjøp av persontransporttjenester på tog. I hovedstadsområdet bør muligheten for å overføre ansvaret for kjøp av lokal togtransport til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vurderes.*
- *Det er behov for en nasjonal politikk for utbygging av infrastruktur til klimavennlig drivstoff, spesielt gjelder dette ladeinfrastruktur for elektriske biler og hybridbiler.*

2  
10/330-77

## Transportetatenes forslag til NTP 2014-2023

### Uttalelse fra styret i samarbeidsalliansen Osloregionen

Behandlet i styremøte 24.4.2012

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som omfatter Oslo kommune, 66 omkringliggende kommuner (samtlige i Akershus og Østfold, de nærmeste til Oslo i Oppland, Hedmark, Buskerud og Vestfold), samt Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommuner. Osloregionens styre består av byrådslederen i Oslo, fylkesordførerne og 14 ordførere fra regionen.

**Osloregionen fungerer i transport- og samferdselssammenheng som et nasjonalt nav. Det er i hele landets interesse at transportsystemet i Osloregionen ikke bryter sammen!**

#### Osloregionens vekstutfordring

Osloregionen står i de kommende tiårsperiodene overfor vekstutfordringer i en skala man ikke tidligere har opplevd i Norge. Transportkapasitet i regionen må utvikles for å håndtere en historisk kraftig vekst i person- og godstransporten. Befolkningsveksten vil bli langt sterkere, og mer krevende å håndtere, enn i noen tidligere planperiode.

I den foregående NTP-perioden på 10 år har regionens befolkning økt med 200.000 (2002-2011). Gjennom de siste årene har vi sett en langt kraftigere økning i den årlige veksten. Osloregionens årlige befolkningsvekst har steget fra 22.000 til 28.000 på bare 8 år. De nasjonale framskrivninger forutsetter dermed en vekst i Osloregionen på inntil 310.000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere inntil 600.000 flere innen 2040. I dag bor ca 36 % av Norges befolkning i Osloregionen. I 2040 vil det være ca 40%.

I tillegg til den sterke befolkningsveksten, anslår Samferdselsdepartementet at godstransporten i og gjennom regionen vil øke med 50 % fram til 2030. Avinor planlegger dessuten for utvikling av kapasiteten på Gardermoen lufthavn fra dagens 21 millioner til 35 millioner passasjerer årlig. Den økte gods- og flytransporten stiller ytterligere krav til miljømessig og effektiv avvikling av dramatisk større trafikkvolumer enn det vi allerede har i Osloregionen.

Nødvendigheten av å håndtere veksten understrekes ut fra et økonomisk perspektiv. Ifølge Urbanet (2011), forventes kø, kork og kaos, spesielt i de største byområdene, hvis kapasiteten ikke økes. Urbanet har estimert at manglende kapasitetsøkning i Osloregionen om få år kan koste samfunnet omlag 5 milliarder kroner årlig bare i køkostnader for persontrafikken. I tillegg kommer kostnader for næringstransporten som også vil bli høye.

#### Osloregionens areal- og transportstrategi – svaret på utfordringen

Osloregionens strategi for å håndtere vekstutfordringene på en mest mulig bærekraftig og klimavennlig måte er å legge til rette for en flerkjernet utvikling. Veksten må styres i retning av et mer arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til regionens byer og knutepunkter. Et transportsystem som på en rasjonell måte knytter den flerkjernede regionen sammen, er en avgjørende forutsetning for å lykkes med en slik utvikling. Transportsystemet må være effektivt, miljøvennlig, og med lavest mulig behov for bilbruk, og dette kan bare oppnås gjennom hurtig og kapasitetssterk skinnegående transport samt et vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport.

#### Styrk ressursene til samferdselstiltak i Osloregionen

Planforslaget fra transportetatene synliggjør på en god måte behovet for betydelig styrking av ressurser til samferdselstiltak i Osloregionen. Planforslaget viser at videreføring av dagens nivå vil medføre betydelige og til dels dramatiske utsettelse for sentrale tiltak i

regionen, og at selv en økning av nivået med 20 % ikke endrer dette hovedbildet. Transportetatens analyser viser med all mulig tydelighet behovet for generelt å øke de økonomiske rammene for samferdsel, og spesielt for jernbanen som må økes med mer enn øvre ramme på + 45 % for å klare 1. etappe av utbyggingen av intercity-triangelet innen planperioden.

Oslopakke 3 representerer et betydelig lokalt løft for å finansiere forbedringer av veinettet og kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Osloregionen vil understreke viktigheten av at staten følger opp sitt ansvar som avtalepart og synliggjør prioriteringen av tiltakene i Oslopakke 3.

#### Ambisjonene for jernbanen må være høye

Jernbanen må være stammen i utviklingen av transportsystemet i Osloregionen. Ikke minst for dagens togreisende er det positivt med det økte fokus på drift og vedlikehold av infrastrukturen som transportetatene legger opp til. For at jernbanesystemet skal kunne understøtte en mer bærekraftig utvikling av Osloregionen i årene som kommer er imidlertid følgende helt nødvendig:

##### *1. Planlagt framdrift i byggingen av Follobanen opprettholdes*

Opprusting av jernbanen i denne hovedkorridoren inn til Oslo er sentralt i forhold til bedre trafikkavvikling for hele transportnettet i Oslos sørkorridor, gir bedre jernbaneforbindelse til Østfoldbyene, og er et første ledd i en raskere forbindelse mot Sverige og kontinentet.

##### *2. Utbygging av dobbeltspor i hele intercitytriangelet må ferdigstilles innen 2023.*

En velfungerende intercity-jernbane vil være det viktigste elementet i et regionalt transportsystem som legger til rette for mer bærekraftig og arealeffektiv utbyggingsmønster, og binder den flerkjernede Osloregionen sammen.

##### *3. Løsninger for ny tunnel gjennom Oslo må avklares så raskt som mulig.*

Uten økt kapasitet gjennom Oslo vil jernbanens kapasitet ikke kunne utvikles i takt med behovene regionens vekst vil skape, samtidig som sårbarheten for hele jernbanesystemet vil forbli høy. Det lange tidsperspektivet knyttet til avklaring av nye løsninger og utbygging gjennom Oslo tilsier at planprosessene må settes i gang nå.

#### Et styrket kollektivtransporttilbud – statens ansvar

Kollektivtransporttilbudet i og inn mot de store byene er avgjørende for en god trafikkavvikling i hele regionen. T-banesystemet i Oslo har en helt spesiell rolle og må videreutvikles. Buss er viktigste kollektive transportmiddel i store deler av regionen, og framkommeligheten må sikres gjennom etablering av kollektivfelt. Gode kollektive løsninger knyttet til jernbaneknutepunkter i regionen er nødvendig for å ivareta persontransporten, men også for å begrense privatbiltrafikken mot Oslo og øke framkommeligheten for næringslivets transport. Det er også behov for gode transportmessige løsninger knyttet til den store trafikkveksten på Gardermoen lufthavn, slik at dagens høye kollektivandel kan opprettholdes.

Det er behov for et sterkere statlig engasjement både i investeringer og drift av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene og Oslo har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp den veksten som nå forventes. Signalene i transportetatens planforslag om nye ordninger for å støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportsystemer må følges opp. Videre er det viktig med et godt samarbeid med fylkeskommunene på driftsiden slik at blant annet NSB og regionale kollektivtransportaktører i felleskap lager et mest mulig attraktivt og effektivt kollektivtilbud for hele den funksjonelle Osloregionen.

#### Effektiv godstransport er avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur

Sterk befolkningstilvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens og sjøvegens rolle som godstransportør kan styrkes. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter

opprusting av Alnabru. På sikt er det også behov for supplerende terminaler knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo i et "nav-satellitt" konsept.

Gjennom NTP 2014-2023 må det settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om å avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler.

#### Behov for nye ordninger for organisering og finansiering

Det er positivt at transportetatene setter fokus på nye ordninger for organisering og finansiering som et viktig virkemiddel for en mer effektiv utbygging av samferdselsinfrastrukturen i Norge. Staten må i fremtiden legge sterkere vekt på rasjonell og rask prosjektgjennomføring enn det som har vært tilfelle til nå. Prosjektfinansiering vil i tillegg til raskere gjennomføring kunne ha positiv effekt på forutsigbarhet, kostnader og samfunnsøkonomi ved tiltakene. Osloregionen er bekymret for fremdriften i gjennomføringen av de større planlagte prosjektene i regionen dersom det ikke åpnes for prosjektfinansiering.

#### Osloregionen – viktige tiltak og prosjekter

Styret i samarbeidsalliansen Osloregionen understreker at følgende er viktig for regionens mulighet for å håndtere de store vekstutfordringene på en hensiktsmessig og bærekraftig måte:

##### Tiltak/prosjekter på jernbanen:

- Utbygging av Follobanen gjennomføres så raskt som mulig.
- Utbygging av banene i Inter City-området til dobbeltspor med høy hastighet forseres (ferdig i 2023).
- Modernisering av de øvrige banestrekningene innenfor pendleravstand i "timesregionen" (Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Spikkestadbanelen, Drammen-Kongsberg, Østfoldbanens østre linje), og bygging av Ringeriksbanen.
- Utredning av løsninger som ivaretar at jernbanens langsiktige kapasitet gjennom Oslo må igangsettes raskt og ferdigstilles i god tid før neste revisjon av NTP.
- Investeringer i infrastruktur og togsett som legger til rette for forbedringer i frekvens og punktlighet for avganger på sterkt trafikkerte strekninger
- Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger knyttet til jernbanenettet som i nødvendig grad fokuserer på godstransportens behov.
- Tilrettelegging for mer eksport/import av gods med jernbanen gjennom etablering av samarbeid og tilpasning av investeringstakt mellom Norge/Sverige, spesielt den grensekryssende strekningen Halden – Öxnered.

##### Tiltak/prosjekter på hovedveisystemet:

- Ferdig utbygging av E 18 gjennom regionen:
  - E 18 i Østfold må realiseres i tråd med vedtatte planer.
  - E 18 gjennom Follo og Asker/Bærum må få planavklaring og rask igangsetting.
- Utbygging av E 16 gjennom Bærum/Hole/Ringerike til Hønefoss.
- Oppgradering/utbygging av Rv 4 gjennom Nittedal og Hadeland mot Gjøvik.
- Gjennomføring av oppgraderinger og utbygginger som kan bidra til å lede trafikk utenom Oslo, både sør og nord for byen:
  - RV 23 (Dagslett – Linnes – Lier), fullføre Oslofjordforbindelsen
  - Rv 35 (Hokksund-Hønefoss-Roa- Gardermoen), del av framtidig E 16 Bergen-Gävle
  - RV 111/22 (Fredrikstad – Mysen – Lillestrøm)
  - Rv 19/fv 120 fra E18 i Vestfold via Horten-Moss til E6 og E18 i Østfold



## ELEKTRONISK MØTE I RÅDMANNSGRUPPEN april 2012

### Sak 17/2012 NTP 2014 – 2023 – FORSLAG TIL HØRINGSUTTALELSE

#### FORSLAG TIL VEDTAK:

Rådmannsgruppen anbefaler at styringsgruppen for Vestregionen vedtar nedenstående høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

Uttalelsen oversendes Akershus fylkeskommune og Buskerud fylkeskommune.

#### SAKSUTREDNING:

##### Bakgrunn

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 ble lagt fram 29.02.2012. Fylkeskommunene er sammen med de 4 største byene høringsinstanser, og Buskerud og Akershus fylkeskommuner har invitert Vestregionen til å avgi høringsuttalelse med frist 30.4.2012.

Forslag til NTP skal behandles av regjeringen og legges fram som stortingsmelding vinter/vår 2013, og behandles/vedtas av Stortinget i vårsesjonen 2013. Deretter utarbeider transportetatene et handlingsprogram for 2014–2017(2023) med konkretisering av tiltak for de første fire år og rammer for de siste seks. Handlingsplanen baseres på stortingsmeldingen og behandles/vedtas av Stortinget.

Fullstendige høringsdokumenter ligger på NTP's hjemmeside: [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no).

##### Økonomiske rammer

I retningslinjene for NTP er transportetatene bedt om å legge 4 ulike økonomiske rammer til grunn:

- Planteknisk ramme: tilsvarer rammen for NTP 2010 – 2019 for perioden 2014 – 2019
- – 20 % i forhold til planteknisk ramme
- +20 % i forhold til planteknisk ramme
- +45 % i forhold til planteknisk ramme

I tillegg er det i kapittel 9 en omtale av "store strategiske satsinger" – uten fastsatt ramme.

##### Oppsummert innhold

#### 1. Foreslått økning av midler til drift, vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall

I alle planrammene er det satt av mer midler til drift, vedlikehold og forfall enn i forrige NTP, og rammene er høye:

- Drift: fra 24,8 til 28,6 mrd. avhengig av rammenivå. NTP 2010. 2019: 18,3 mrd. (2012kr)
- Vedlikehold: fra 22,6 til 25,1 mrd. avhengig av rammenivå. NTP 2010 – 2019: 12,7 mrd. (2012kr)
- Forfall: fra 6,3 mrd. til 18 mrd. avhengig av rammenivå. NTP 2010 – 2019: dette er en ny post

#### 2. Trafikkveksten skal møtes med miljøvennlige transportformer

I byområder er målet at veksten i persontransport kommer innenfor kollektivtransport, gåing og sykling. I praksis innebærer dette at folks transportatferd må endres. I regionene er målet å

gjennomføre tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Transportetatene understreker behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransport. Det foreslås å staten bidrar til å sette fylkeskommunene i stand til å utvikle kollektivtilbudet og til drift. Det foreslås også å legge til rette for forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om utvikling av og bidrag til transportløsninger i byområdene (bypakker).

### 3. *Utbygging av infrastruktur mellom regioner og byer*

For å bedre framkommeligheten, redusere avstandskostnader og bidra til regional utvikling, prioriterer transportetatene å bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer, og å redusere flaskehalsen som påvirker regulariteten og punktligheten for næringstransport. Når det gjelder jernbanen videreføres strategien om å øke kapasiteten for godstransport.

Transportetatene foreslår en helhetlig utbygging av Inter Ciy-strekningene. I vegnettet prioriteres sammenhengende utbygging og utbedring av E6, E16, E18 og E39.

### 4. *Behov for styrket gjennomføringsevne*

Transportetatene understreker behovet for å styrke gjennomføringsevnen gjennom organisatoriske endringer, og langsiktig, forutsigbar finansiering. Etatene foreslår utvikling av en mer effektiv byggherreorganisasjon med prosjekt- og gjennomføringsstrategier som legger til rette for økt konkurranse og effektiv produksjon, samt nytt planregime for store infrastrukturprosjekter. Utbygging av veg og bane bør skje på lengre sammenhengende strekninger for å sikre rasjonell utbygging.

#### **Status prioriterte prosjekter i Vestregionen**

- E16 Kjørbo – Vøyen er sikret oppstart i 2014 – 17 i alle alternativene (unntatt – 20 %)
- E18 Lysaker – Høvik er inne i 2. periode (etter 2018) i planteknisk ramme og i +20 % rammen, men inne i 1. periode i +45 % rammen. Forutsetter at det blir tilslutning til delfinansiering med bompenger fra Oslopakke 3.
- E16 Bjørum – Skaret – Rørvik er kun inne i +45 % rammen, og da etter 2018.
- Rv 23 Dagslett – Linnes ligger inne, videre Drøbakktunnelen: Det forutsettes at prosjektene finansieres med bompenger. Dette er ikke avklart med lokale og regionale myndigheter, men prosessen har startet. Omfatter nytt løp i Oslofjordtunnelen og 4 felt fra Vassum (E6) til "på land" i Buskerud. Innebærer også at Frogntunnelen og Vassumtunnelen får to løp. Ligger inne i alle planrammer.
- Rv 35, strekningen Olum (Olimb) – Eggemoen over Jevnaker ligger inne i +20 % rammen for gjennomføring etter 2018, i + 45 % rammen for tidligere gjennomføring.
- Kongsbergbanen og Ringeriksbanen er ikke prioritert.

#### **Erfaring fra NTP 2010–19, oppfølging av Vestregionens synspunkter**

Vestregionen prioriterte i 2008, i sin høringsuttalelse til forslag til NTP 2010–19 følgende samferdselsprosjekter:

Hovedveitbygging:

- E18 Gjennomføring i henhold til Oslopakke 3
- E16 4 felt Sandvika–Hønefoss (etappevis)
- Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen
- Rv 35 Strekningen Jevnaker–Olimb

Kollektivtrafikk – bane:

- Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale- og regionale tog
- Økt bruk av Spikkestadbanen
- Flytoget til Drammen

Av veiprosjekter er det kun E16 som er gitt tilstrekkelig prioritet. Av kollektivtiltakene er samtlige gjennomført, eller prioritert for gjennomføring.

#### **FORSLAG TIL HØRINGSUTTALELSE**

*Vestregionen er et strategisk samarbeid som omfatter kommunene Asker, Bærum, Drammen, Hole, Hurum, Jevnaker, Lier, Modum, Nedre Eiker, Svelvik, Ringerike, Røyken, Sande, Sigdal, Krødsherad og Øvre Eiker, samt Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Vestregionens styre består av ordførerne i de 16 kommunene samt fylkesordførerne i Akershus og Buskerud.*

Osloregionen fungerer i transport- og samferdselssammenheng som et nasjonalt nav. Det er i hele landets interesse at transportsystemet i Osloregionen ikke bryter sammen. Vestregionen vil understreke viktigheten av at planteknisk ramme på +45% legges til grunn, og at staten følger opp sitt ansvar som avtalepart og synliggjør prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3.

I Oslo-området styrer i all hovedsak Oslopakke 3 utbygging av all transportinfrastruktur. I påvente av behandlingen av prioriteringer og finansiering av Oslopakke 3 har transportetatene lagt til grunn at handlingsprogrammet for Oslopakke 3 i perioden 2012–2015 videreføres. Dette innebærer at det i Oslo-pakke 3 er prioritert midler til kollektivtrafikktiltak, drift av kollektivtrafikk, samt veiprosjekter i samme omfang som i dag.

Vestregionen fastslår at det er stor forskjell mellom ambisjonsnivået i NTP og det som foreligger av prosjekter i Oslopakke 3. For Oslo-området må NTP og Oslopakke 3 samordnes både med hensyn på finansiering og gjennomføring. Det er viktig at staten gjennom NTP adresseres transportutfordringene i Oslo-området og også går tyngre inn med statlig samfinansiering. De store kollektivløftene i Oslo/Akershus kan ikke bare være et lokalt ansvar mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Vestregionen forventer at staten i betydelig større grad tar medansvar for å gi hovedstadsregionen et funksjonell transportsystem .

#### **Vestregionens vekstutfordringer**

Vestregionen står – som resten av Osloregionen – overfor vekstutfordringer som har et omfang vi ikke tidligere har opplevd i Norge. I tillegg til en eksepsjonell, høy forventet befolkningsutvikling, har Samferdselsdepartementet beregnet at godstransporten i og gjennom regionen vil øke med 50% fram til 2030. Bare i E18 Vestkorridoren gjennom Asker og Bærum påfører denne nasjonale flaskehalsen i dag godstransporten årlige kostnader på opp mot 1 mrd. Over en 20 års periode vil de akkumulerte kostnadene for næringslivet nærme seg 30 mrd. om lite gjøres.

Vestregionens strategi for å håndtere vekstutfordringene på en mest mulig bærekraftig og klimavennlig måte, er å legge til rette for en flerkjernet stedsutvikling, bygget opp rundt transportsystemets kollektivknutepunkter. Veksten må styres i retning av et mer arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til regionens byer og knutepunkter. Et transportsystem som på en rasjonell måte knytter den flerkjernede regionen sammen, vil være en avgjørende forutsetning for å lykkes med en slik utvikling. Transportsystemet må være effektivt, miljøvennlig og med lavest mulig bruk av bil. Dette kan bare oppnås gjennom hurtig og kapasitetssterk jernbane, samt et vegsystem med god framkommelighet for busstransport og næringstransport.

### **Ambisjonene for jernbanen må være høye**

Jernbanen må være stammen i utviklingen av transportsystemet i Vestregionen. Transportetatens prioritering av drift og vedlikehold av infrastrukturen for skinnegående transport er positiv, men for at jernbanesystemet skal kunne understøtte en bærekraftig utvikling av Vestregionen, er imidlertid følgende tiltak helt nødvendige:

- Utbygging av dobbeltspor i hele Inter City-triangelet må ferdigstilles innen 2023
- Spikkestadbanen og Kongsbergbanen oppgraderes, tilrettelagt for halvtimes frekvens
- Ny Ringeriksbane
- Videreutvikling av et samordnet, helhetlig billett- og takstsystem, for alle kollektivtransportører, i hele regionen

### **Et styrket kollektivtransporttilbud er nødvendig for å minske veksten i bilbruken**

I tillegg til opprusting av jernbanesystemet, må matingen av jernbanen forbedres radikalt. Dette skjer gjennom utvikling av effektive knutepunkter, der det tilrettelegges for gode overganger mellom buss og bane, og mellom bil og bane. Det forventes en sterk satsing på innfartsparkeringsanlegg, for både bil og sykkel.

Buss er viktigste kollektive transportmiddel i store deler av Vestregionen. Framkommeligheten for buss må sikres i vegnettet, gjennom etablering av kollektivfelt og andre tiltak som sikrer bussenes prioritet framfor privatbilen. Økt frekvens av båt som transportmiddel i indre Oslofjord vil også bidra til avlastning av bilbruk. Framkommelighet og komfort for gående og syklende må utvikles som en del av kollektivsystemet, og gis høy prioritet.

Det er behov for et sterkere statlig engasjement både knyttet til investeringer og drift av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp den veksten som nå forventes. Signalene i transportetatens planforslag om nye ordninger for å støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportssystemer må følges opp. Videre er det viktig med et godt samarbeid med fylkeskommunene på driftssiden slik at blant annet NSB og regionale kollektivtransportaktører i felleskap lager et mest mulig attraktivt og effektivt kollektivtilbud.

### **Ny E18, primært et kollektivtiltak, et miljøtiltak og et framkommelighetstiltak for næringstrafikk**

Når Vestregionen vektlegger nødvendigheten av å bygge ut E18 gjennom Asker og Bærum er hovedhensikten å øke framkommeligheten for buss gjennom å etablere gjennomgående kollektivfelt langs E18. Utbyggingen vil samtidig bedre framkommeligheten for varedistribusjon. Bedre framkommelighet for privatbil vil i hovedsak være avhengig av et styrket og bedre kollektivtransporttilbud. Hensikten er samtidig å åpne for god, bymessig knutepunktsutvikling på Høvik, i Sandvika og i Asker, slik at en betydelig større andel av befolknings- og næringsveksten kan skje i disse sentrale knutepunktene. Med en kompakt byutvikling i og rundt noen av regionens tyngste knutepunkter, tilrettelegges for at en større del av transportveksten kan betjenes kollektivt. En slik utvikling er i henhold til både statlige og regionale strategier for samordnet areal- og transportplanlegging.

### **Andre viktige velstreknninger**

- Utbygging av E16 gjennom Bærum/Hole/Ringerike til Hønefoss fullføres.
- Kapasiteten på E 134 må økes – spesielt på strekningen fra påkjøring E 18 i Drammen til Hokksund. En slik utvidelse må også sees i sammenheng med avlastningsstrategi med planer for rv 23, samt fullføring av Osofjordforbindelsen og ny trase for deler av rv 35. Utbygging av nytt løp i Strømsåstunellen grunnet sikkerhetskrav som slår inn allerede ved dagens trafikkmengde.

- Rv 23 (Dagslett – Linnes – Lier), fullføre Oslofjordforbindelsen med påkobling til E 18 (Lier) og nytt tunnelløp Oslofjordtunnelen Rv23.. Ny Røykenvei, forbindelsen mellom E18 og rv 23, må løses i denne sammenheng.
- Rv 35 (Hokksund – Gardermoen), fullføres i henhold til anbefalinger i KVV/KS1. De er viktig at det bevilges planleggingsmidler for den høyest prioriterte strekningen Hokksund – Åmot i første del av planperioden.
- Rv 19/fv 120 fra E18 i Vestfold via Horten–Moss til E6 og E18 i Østfold

#### Effektiv godstransport avhengig av hensiktsmessig terminalstruktur

Sterk befolkningstilvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens og sjøvegens rolle som godstransportør kan styrkes. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter opprusting av Alnabru. På sikt er det også behov for supplerende terminaler knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo i et "nav-satellitt" konsept. Ny terminalstruktur må sees i sammenheng med en gradvis gjennomføring av ring 4.

Gjennom NTP 2014–2023 må det sette fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Oslofjordregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om å avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler.

Drammen er et viktig nav i transportsystemet, både mht veg, jernbane og sjøtransport. I Drammen møtes E18, E134 og Rv 23 (Oslofjordforbindelsen), og det er god kobling mot Rv35 via Fv 283. Disse vegene har et betydelig potensial for å avlaste trafikk som har destinasjon nord og vest for Oslo. Dette gjelder både godstransport på vei, og ikke minst persontrafikk til og fra de store reiselivsdestinasjonene/hytteområdene i Buskerud og Oppland. Drammen havn er i utvikling, og etter ombyggingene i 2009 vektlegges økt kobling mellom sjøvegs godstransport og videretransport på bane, hhv. på Drammenbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen via Randsfjordbanen. For å få den ønskede avlastningseffekten må det satses bevisst på utviklingen av transportkorridoren vest for Oslo. Gjennom opprusting av Rv 23 og Rv 35 vil denne ruten framstå som et godt alternativ for transport som skal nordover eller vestover i forhold til Oslo.

#### Behov for nye organiserings- og finansieringsordninger

Det er positivt at transportetatene setter fokus på ulike former for finansiering som et viktig virkemiddel for en mer effektiv utbygging av samferdselsinfrastrukturen i Norge. Staten må i fremtiden legge sterkere vekt på alternativ organisering av store prosjekter. Planleggingen må skje som sammenhengende prosesser, og ikke steg for steg som i dag. Alternativ finansiering vil i tillegg til raskere gjennomføring, kunne ha positiv effekt på forutsigbarhet, kostnader og samfunnsøkonomi ved tiltakene. Vestregionen er bekymret for fremdriften i gjennomføringen av større prosjekter dersom det ikke åpnes for alternativ organisering og finansiering; for eksempel gjennom en kombinasjon av aksjekapital og lånekapital.

#### Vestregionen – viktige tiltak og prosjekter

Styringsgruppen i Vestregionen understreker at følgende er viktig for regionens mulighet til å håndtere de store vekstutfordringene på en hensiktsmessig og bærekraftig måte:

##### *Tiltak/prosjekter jernbane*

- Utbygging av banene i Inter City-området til dobbeltspor med høy hastighet forseres (ferdig i 2023).
- Modernisering av banestrekningene Kongsvingerbanen, Spikkestadbanen, Drammen-Kongsberg, og bygging av Ringeriksbanen.
- Investeringer i infrastruktur og togsett som legger til rette for forbedringer i frekvens og punktlighet for avganger på sterkt trafikkerte strekninger. I knutepunktene må innfartsparkering og sykkelparkering prioriteres.
- Gjennomføring av Fornebubanen
- Videreutvikling av et helhetlig billett- og takstsystem som i hele Oslo-regionen
- Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger knyttet til jernbanenettet som i nødvendig grad fokuserer på godstransportens behov

#### *Tiltak/prosjekter hovedveisystemet*

- Ferdig utbygging av E18 gjennom Asker/Bærum må få planavklaring og rask igangsetting. Gjennomføringen må skje samlet for hele strekningen.
- Utbygging av E16 gjennom Bærum/Hole/Ringerike til Hønefoss fullføres.
- Gjennomføring av oppgraderinger og utbygginger som kan bidra til å lede trafikk utenom Oslo, både sør og nord for byen:
  - Rv 23 (Dagslett - Linnes - Lier), fullføre Oslofjordforbindelsen med påkobling til E18 (Lier) og nytt tunnelløp Oslofjordtunnelen Rv 23. Ny Røykenvei, nord-sørforbindelsen mellom E18 og rv 23, må utredes.
  - Rv 35 (Hokksund - Gardermoen) fullføres. Strekningen Hokksund - Åmot prioriteres i første del av planperioden.
  - Rv 19/fv 120 fra E18 i Vestfold via Horten-Moss til E6 og E18 i Østfold avklares
- Prioritere kollektivfelt som sikrer framkommelighet for buss

## Runar Stustad

---

**Fra:** Gro Ryghseter Solberg  
**Sendt:** 24. april 2012 08:39  
**Til:** Runar Stustad  
**Emne:** VS: Vestregionen - forslag til høringsuttalelse NTP  
**Vedlegg:** Sak 17\_2012 NTP høring .docx

---

**Fra:** Kjersti Bærug Hulbakk  
**Sendt:** 23. april 2012 17:07  
**Til:** Gro Ryghseter Solberg  
**Kopi:** Runar Hannevold  
**Emne:** VS: Vestregionen - forslag til høringsuttalelse NTP

Hei

Til din orientering.

Kjersti

---

**Fra:** Nina Solberg [<mailto:nina.solberg@vestregionen.no>]  
**Sendt:** 23. april 2012 12:59  
**Til:** Lars Bjerke  
**Emne:** Vestregionen - forslag til høringsuttalelse NTP

Innkalling til elektronisk rådmannsmøte:

Vedlagt følger forslag til høringsuttalelse vedr NTP 2014 - 2023 - jf sak 14/2012.

Arbeidsgruppen som har utarbeidet forslaget, har bestått av:

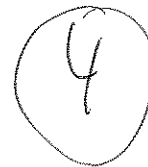
Tor Arne Midtbø, Asker  
Jan Erik Lindøe, Røyken  
Morten Lauvbu, Øvre Eiker  
Morten Eken, Modum  
Arthur Wøhni, Bærum

Frist for tilbakemelding til undertegnede er satt til **torsdag 26.4. kl. 09.00.**

Deretter sendes saken m/ rådmannsgruppens vedtak ut til Styringsgruppen for behandling 03.5.2012

Med hilsen  
Vestregionen  
Nina Solberg  
fung. daglig leder

[nina.solberg@vestregionen.no](mailto:nina.solberg@vestregionen.no)  
T 90613953



Forum Nye Bergensbanen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010  
0030 Oslo

Bergen, 02.05.2012

## **Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga. Uttale frå Forum Nye Bergensbanen.**

Det vert vist til høyringsbrev av 1. mars 2012 til fylkeskommunane og kommunane Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Forum Nye Bergensbanen (FNB) vil med dette gje følgjande uttale til forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 og Høgfartsutgreiinga:

### **Hovudpunkt**

Høgfartsutgreiinga er klagjerande for den framtidige satsinga på jernbaneutbygginga i landet. Med den som grunnlag meiner FNB at Bergensbanen må utviklast med utgangspunkt i konsept B, d.v.s. ei meir offensiv vidareutvikling av eksisterande infrastruktur. Dette kan gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ny høgfartsbane.

Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

FNB er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

### **Uttale**

Etter mange år med uvisse om det skal satsast på jernbanen som ein viktig og framtidsretta transportberar i landet vårt, inneheld den framlagde transportplanen etter FNB si vurdering signal som gjev von om betre tider for jernbanen. Ikkje minst Høgfartsutgreiinga er eit viktig underlag for jernbanesatsinga framover, er klagjerande for kva FNB meiner bør vera realistisk jernbanepolitikk i åra som kjem.



I høgfartsutgreiinga er det vurdert fire alternative handlingsalternativ/utviklingsretningar:

- A. Vidareføring av dagens jernbanepolitikk og investeringstakt
- B. Ei offensiv utvikling av jernbanenettet, men at linjer definert som høgfartslinjer ikkje skal utviklast
- C. Høgfartskonsept med køyrefart inntil 250 km/t
- D. Høgfartskonsept med køyrefart inntil 300 km/t

Med ein strategi som legg alternativ B til grunn vil køyretida på eksisterende bane via Drammen bli redusert med ca. 20% til ca 5 timer og 10 min. Dette vil kosta ca. 35 mrd kr og det er berekna ca 170 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Bergen. Køyretida Bergen-Oslo vil bli ytterlegare 55 min kortare, d.v.s. 4 timer og 15 min med ny Ringeriksbanen mellom Hønefoss og Oslo. Det er ikkje gjort berekningar på effekten av dette i høgfartsutgreiinga, men TØI har i rapport 1096/2010 estimert potensialet til ca. 700 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Oslo. Høgfartsutgreiinga konkluderer med at ei slik utvikling for strekninga Oslo-Bergen er svært interessant som alternativ til ein "reindyrka" høgfartsbane

Utvikling av Bergensbanen på grunnlag av ein strategi med utgangspunkt i konsept B vil kunna gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ein ny høgfartsbane. Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

Dagens Bergensbane har m.a.o. eit stort utviklingspotensiale for å ta langt fleire passasjerar og større godsmengder enn slik situasjonen er i dag. Etter FNB sitt syn vil oppgradering og modernisering av Bergensbanen vil ikkje berre føra til vekst i passasjeretalet Bergen-Oslo, men vel så viktig leggja til rette for ein vesentleg vekst i undervegstransporten, særleg mellom Oslo og Ringerike/Hallingdal og mellom Bergen og Voss. For godstransporten sin del vil større kapasitet i linjenettet leggja til rette for at langt meir gods kan overførast frå veg til bane.

FNB er glade for at dobbeltspor Bergen-Arna ligg inne i planteknisk ramme og legg til grunn at oppstart av prosjektet skjer så snart råd er. Forumet gir også sin fulle tilslutning til den utgreiinga (KVU) som no skal setjast i gang på strekninga Voss-Bergen og føreset at IC-konseptet vert utgreidd på lik linje med andre alternativ.

Som ledd i avklaring av Bergensbanen sitt potensiale tilrår transportetatane å starta utgreiing og planarbeid for Ringeriksbanen m.a. med utgangspunkt i det materiale som er utarbeidd av høgfartsprosjektet. FNB ber om at Samferdselsdepartementet frikoblar planframdrifta for E16 Skaret-Hønefoss frå ferdigstilling av ekstern kvalitetssikring av KVU Ringeriksbanen for å sikra god framdrift i begge desse to viktige samferdselstiltaka. Samstundes ber forumet om at departementet i samarbeid med Jernbaneverket og andre sentrale partar set i gang arbeidet med å planleggja Ringeriksbanen som eit pilotprosjekt for utbygging med alternativ organisering og finansiering for byggjestart i NTP-perioden 2014-2023.

I etatsforslaget er det berre dobbeltspor mellom Arna-Bergen som ligg inne i planteknisk ramme. I ramma på +20% er det prioritert midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen i tillegg til prioritering av banestraum og bygging av nytt kryssingsspor Vieren/Upsete. Det er først innanfor ramma på +45% at det er prioritert midlar til vidare utgreiing og planlegging av Ringeriksbanen.

Forum Nye Bergensbanen er sterkt uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. FNB ber på det sterkaste om at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Med helsing

Mona H. Hellesnes  
leiar FNB

Fakta

Forum Nye Bergensbanen (FNB) vart oppretta 13. mai 1993. Medlemer er 13 kommunar langs banen mellom Oslo og Bergen saman med fylkeskommunane Hordaland, Buskerud og Akerhus. FNB har som formål å arbeida for nasjonal satsing på jernbane, arbeida aktivt for å vidareutvikla Bergensbanen og for å få realisert Ringeriksbanen som vart vedteke på Stortinget 18. juni 1992.

Kopi: Jernbaneverket  
Kommunar og fylkeskommunar i FNB  
Oslo kommune

## Runar Stustad

---

**Fra:** Magnus Vestrheim <Magnus.Vestrheim@hfk.no>  
**Sendt:** 4. mai 2012 09:48  
**Til:** Runar Stustad  
**Emne:** 201005369 - Høringsuttale - planforslaget til Nasjonal transportplan 2014 - 2023  
**Vedlegg:** 201005369\_D1\_V2.PDF; Uttale til NTP 2014-2023.doc

Hei Runar!

Eg har hatt fri to dagar i denne veka og difor litt treg reaksjon.

Vedlagt følgjer vår sak som no er klar for politisk handsaming. Fylkesrådmann/samferdselsjef har valt å spissa sine forslag til vedtak, difor "berre" 9 vedtakspunkt. I den prosessen har ikkje jernbane kome med. I sjølve foredraget er derimot jernbane breidt omtala (kfr. pkt 8.0). Eg reknar med at det politisk vil bli gjort vedtak som byggjer på det fylkesrådmannen skriv, m.a.o. tilslutning til alternativ B. Ditt forslag til formulering ser greitt ut. Det kan og tenkjast at vårt fylkesting hengjer seg på Buskerud sitt vedtak om Ringeriksbanen, så når du har Buskerud si sak klar så send den gjerne til Mona og meg. Samferdselsutvalet har møte den 9. mai og der vil det bli innstilt til fylkesutval/fylkesting.

Vedlagt følgjer også FNB sin uttale til NTP. Den skulle vore sendt ut i går, men p.g.a. tekniske problem går den ikkje ut før måndag. Men eg sender fila som ligg på mi mappe og den er identisk med det formelle brevet.

Etter møtet på Gardermoen har eg nedprioritert referatet så det er ikkje skrive enno.

Mvh  
Magnus

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
OSLO

Saksbehandler: Gun Kjenseth  
Tlf.: 90 14 55 88

Deres ref.:  
Vår ref.: 2012/3568 -  
12606/2012

Vår dato: 23.04.2012  
Arkivkode: PBB -

## Felles uttalelse til NTP fra Buskerudbysamarbeidet

I tråd med Buskerudbyens samarbeidsavtale har kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles uttalelse til de tema i Nasjonal Transportplan som i størst grad omfatter samarbeidets områder. Uttalelsen er vedtatt av ordførerne i Buskerudbyen ATM-utvalgsmøte 30. mars 2012

### Sammendrag

Det gis tilslutning til hovedtrekkene i de nasjonale strategier for byområdene og målet om at kollektivtrafikk, sykkel og gange må ta veksten i persontrafikken. Det bes om at Samferdselsdepartementet i NTP tydeliggjør at staten vil øke sine forpliktelser knyttet til finansiering av driften av kollektivtrafikken i de større byområdene.

Når det gjelder nasjonale strategier om regional utvikling støttes hovedtrekkene i forslaget om å utvikle transportsystemet i de større byregionene til å skape mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det bes om at Samferdselsdepartementet tydeliggjør Buskerudbyen som en nasjonalt prioritert byregion med bakgrunn i nærheten til Oslo, meget stor forventet vekst og med Kongsberg som et industri-cluster av stor nasjonal betydning og med omfattende internasjonale forbindelser. Det bes som at NTP tydelig prioriterer jernbaneutvikling på strekningen Drammen – Kongsberg (Kongsbergbanen) som virkemiddel for Osloregionen.

I planens forslag til bypakker som helhetlig virkemiddel for utvikling av transportsystemet i de største byområdene, støttes prioritering av bypakker med samordnede samferdselstiltak som virkemiddel for å nå målsettingene for byområdene. Det forventes at NTP tydeliggjør statlige midler til bypakker innenfor alle aktuelle økonomiske rammer, ikke bare +45 %.

Til planforslagets manglende satsing på utvikling av jernbane på strekningen Drammen – Kongsberg kreves at NTP for perioden 2014- 2017 vil inneholde nødvendige investeringsmidler for å kunne realisere økning av togtilbudet til to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund. Samferdselsdepartementet må gi styringssignaler til Jernbaneverket om at nødvendige investeringsmidler til dobbeltspor for persontogtrafikk Drammen – Gulslogen og at oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal inngå i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2017. En slik satsing vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på jernbane.

### ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

## Nærmere utdyping av uttalelsen

### Strategier

Buskerudbyen er et av de byområdene som i følge NTP-forslaget har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport. I forslaget er målsettingen for byområdene at trafikkveksten i persontrafikken skal tas av de miljøvennlige transportformene; kollektivtrafikk, sykkel og gange. En slik ambisjon gis full støtte. Utfordringene i byområdene er grundig analysert og vurdert og det er angitt tydelige virkemidler. Forslaget har også gode formuleringer om økt sykling og gåing og om å få mer gods over på sjø og jernbane. Det understrekes at det er viktig at kommuner og fylkeskommuner vedtar mål om og legger til rette for mer gåing og sykling.

Når det gjelder oppfølging av strategien om regionforstørring med satsing på jernbaneutbygging rundt de største byene der det såkalte InterCity-triangelet prioriteres, tar forslaget ikke inn over seg at Buskerudbyområdet med en forventet befolkningsvekst på opp mot 45 % fram mot 2040, sin nærhet til Oslo og et sterkt internasjonalt teknologimiljø har behov for spesiell nasjonal oppmerksomhet. Ut fra SSBs middelveier vil Buskerubyen i 2040 ha nærmere 225.000 innbyggere.

### Bypakker

NTP-forslaget legger opp til at staten vil prioritere bypakker med samordnede tiltak for å nå målsettingene for byområdene. Men det er kun innenfor en ramme på +45 % at det vises en tydelig bevilgning til bypakkene. Forslaget er heller ikke i tilstrekkelig grad tydelig på at midler til bypakker skal prioriteres innenfor de ulike statsetaters programområder og synliggjøres i handlingsprogrammene. Det er sterkt ønskelig at statens bidrag til bypakkene øremerkes innenfor de enkelte statsetaters programområder.

### Manglende satsing på jernbane

Strekningen Oslo – Drammen – Hokksund – Kongsberg er i forslag til NTP nevnt som et viktig marked for utvikling av togtilbudet. Tilbudet til Drammen blir styrket gjennom ruteplan 2012 og IC-satsingen til Vestfold, mens strekningen fra Drammen til Kongsberg (Kongsbergbanen) ikke er tilgodesett med prioriterte midler. Investeringer på denne strekningen gir større samfunnsnytte enn enkelte av de prioriterte IC-strekningene. Ikke minst er det viktig å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til hovedstaden. Veksten i teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft. Det bes om at Nasjonal Transportplan i større grad prioriterer større statlig innsats til styrking av jernbane og kollektivtilbud i Buskerudbyområdet. Det bør være en ambisjon å ha dobbeltspor til Kongsberg innen 2024.

Første skritt i styrkingen av togtrafikken Drammen – Kongsberg vil være å få halvtimesfrekvens til Hokksund, og deretter forsert utbygging av tilbudet helt fram til Kongsberg. I første fireårsperiode av NTP må det da settes av midler til utbygging av dobbeltspor for persontrafikk mellom Drammen og Gulslogen samt utvidede hensetting- og vendemuligheter i Hokksund og Kongsberg. I forbindelse med Jernbaneverkets Strekningsvise Utredninger og Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid har det fremkommet kostnadsoverslag på ca 500 millioner for disse tiltakene. I tillegg er det stort behov for oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, noe som kan beløpe seg til tilsammen ca. 200 millioner.

I siste del av NTP-perioden bør det også settes i gang planlegging og utbygging av jernbanetraseen mellom Hokksund og Kongsberg. Et slikt alternativ inngår i KVV Buskerudbypakke2 som er under arbeid.

### Kollektivsatsing

Skal målsettingene som er satt i Buskerudbysamarbeidet og i den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet nås, er det behov for en kraftig vekst i kollektivtrafikken. Jernbanen skal være ryggraden i denne satsingen, men det er også et sterkt behov for styrket busstilbud. Dette betinger en økning i midler til drift av kollektivtransport. Verken kommunene eller fylkeskommunen har i dag økonomiske rammer som kan bære en slik satsing. Trafikantbetaling

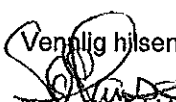
kan være et bidrag, men det vil likevel være avgjørende at staten øker overføringene når det gjelder kollektivtransporten.

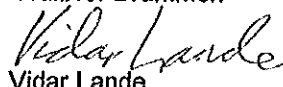
#### Forutsigbarhet i forpliktende samarbeid

Buskerudbysamarbeidet er et avtalebasert samarbeid som er organisert i tråd med de anbefalinger som NTP-forslaget gir for fornyelse av transportpolitikken i byområdene. Gjennom utarbeidelse av felles areal- og transportplan for området vil mer overordnede og strategiske avklaringer for arealbruk finne sted. Alt ligger til rette for at Buskerudbysamarbeidet kan bidra til økt gjennomføringsevne mht. å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Det er imidlertid avgjørende viktig at slike samarbeider har kontinuitet og en viss grad av forutsigbarhet. Dersom byområdene oppfyller de kriterier som stilles til helhetlig virkemiddelbruk i areal- og transportpolitikken bør det være stor grad av automatikk i å få statlige midler til helhetlige bypakker.

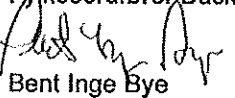
For Buskerudbysamarbeidet er det avgjørende viktig at belønningsordningen/ Buskerudbypakke1 følges opp med videreføring av belønningsmidler og bevilgninger til Buskerudbypakke2. Utvikling av togtilbudet vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på stasjonsopprusting og et styrket togtilbud. Et styrket togtilbud helt fram til Kongsberg vil være viktig for å realisere Buskerudbyens målsetting om endrede transportformer og å gjøre regionen attraktiv og bærekraftig i forhold til næringsutvikling.

Vennlig hilsen

  
Tore Opdal Hansen  
Ordfører Drammen

  
Vidar Lande  
Ordfører Kongsberg

  
Morten Eriksen  
Fylkesordfører Buskerud

  
Bent Inge Bye  
Ordfører Nedre Eiker

  
Helene Justad  
Ordfører Lier

  
Ann Sire Fjerdingsstad  
Ordfører Øvre Eiker

Kopi sendt til:  
Kongsberg kommune  
Nedre Eiker kommune  
Buskerud  
Fylkeskommune  
Drammen kommune  
Jernbaneverket  
Kystverket  
Lier kommune  
Statens Vegvesen  
Region Sør  
Øvre Eiker kommune

Postboks 3563 3007 DRAMMEN