

Saksprotokoll

Utvalg: FORMANNSKAPET
Møtedato: 06.06.2012
Sak: 237/12

Resultat:

Arkivsak: 12/4502 - 4
Tittel: NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 - HØRINGSUTTALELSE

Behandling:

Vedtak:

Hamar kommune slutter seg til intensjonen i Nasjonal transportplan om at øvrige deler av Østlandsområdet gis mulighet for å avlaste hovedstadsområdet for noe av befolkningsveksten der. For at også Innlandet skal ta del i denne veksten forutsettes imidlertid følgende:

- De økonomiske rammene i NTP må økes med minimum 45 % i forhold til planteknisk ramme.
- Vegbygging må skje i følgende prioriterte rekkefølge:
 1. Fire-felts E6 veg Kolomoen - Lillehammer 2025
 2. Rv 3/Rv 25 Hamar-Elverum 2025 – inkludert fire felts innfartsveg til Hamar
 3. Fire-felts Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua
 4. Fire-felts Rv 2 Kløfta-Kongsvinger
- Jernbaneutbygging må skje i følgende prioriterte rekkefølge:
 1. Dobbelspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022, som første fase av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim
 2. Utbygging av IC-området for øvrig med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen
 3. Foreta nødvendige utbedringer av Røros- og Solørbanen, samt utbygging av Høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen
- Økt kollektivsatsing i "Mjøsbyen" og bedret tilrettelegging for gående og syklende
- Bypakke for byer av Hamar tettsteds størrelse – berører 3 kommuner
- Plansystemet må forenkles og reformeres for større prosjekter slik at en oppnår kortere plan- og gjennomføringstid.

Prosjektfinansiering og selskapsorganisering må vurderes brukt for større prosjekter for å oppnå bedre forutsigbarhet, helhetlig planlegging, samt effektiv gjennomføring.

Enstemmig vedtatt.

Postadresse:
Postboks 4063
2306 HAMAR

Besøksadresse:
Vangsvegen 51
HAMAR
Telefaks:

Telefon: 62 56 30 51

Postadresse:
Postboks 4063
2306 HAMAR

Besøksadresse:
Vangsvegen 51
HAMAR

Telefon:
62 56 30 01

62 56 30 51

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Trond Arve Nilsen
Arkivsaksnr.: 12/4502

Arkiv: 122 -

Behandles i:
FORMANNSKAPET

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 - HØRINGSUTTALELSE

INNSTILLING:

Hamar kommune slutter seg til intensjonen i Nasjonal transportplan om at øvrige deler av Østlandsområdet gis mulighet for å avlaste hovedstadsområdet for noe av befolkningsveksten der. For at også Innlandet skal ta del i denne veksten forutsettes imidlertid følgende:

- De økonomiske rammene i NTP må økes med minimum 45 % i forhold til planteknisk ramme.
- Vegbygging må skje i følgende prioriterte rekkefølge:
 1. Fire-felts E6 veg Kolomoen - Lillehammer 2025
 2. Rv 3/Rv 25 Hamar-Elverum 2025 – inkludert fire felts innfartsveg til Hamar
 3. Fire-felts Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua
 4. Fire-felts Rv 2 Kløfta-Kongsvinger
- Jernbaneutbygging må skje i følgende prioriterte rekkefølge:
 1. Dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022, som første fase av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim
 2. Utbygging av IC-området for øvrig med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen
 3. Foreta nødvendige utbedringer av Røros- og Solørbanen, samt utbygging av Høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen
- Økt kollektivsatsing i "Mjøsbyen" og bedret tilrettelegging for gående og syklende
- Bypakke for byer av Hamar tettsteds størrelse – berører 3 kommuner
- Plansystemet må forenkles og reformeres for større prosjekter slik at en oppnår kortere plan- og gjennomføringstid.
- Prosjektfinansiering og selskapsorganisering må vurderes brukt for større prosjekter for å oppnå bedre forutsigbarhet, helhetlig planlegging, samt effektiv gjennomføring.

VEDLEGG:

| | |
|--|-----------|
| Brev fra transportetatene til bl.a. fylkeskommunene om forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023..... | Vedlegg 1 |
| Sammendrag av Nasjonal transportplan 2014-2023..... | Vedlegg 2 |
| Nasjonal transportplan 2014-2023..... | Utrykt |
| Regional samferdselsplan 2012-2015 (23) – høringsuttalelse, jf. f.sak 193/2012..... | Utrykt |

FAKTA:

Denne saken er utarbeidet i samarbeid med Ringsaker og Stange kommuner.

Transportetatene har sendt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) ut på høring til fylkeskommunene og de fire største kommunene i landet med frist 29.6.2012, jf. vedlegg 1.

I forslaget settes det fokus på drift og vedlikehold, byområdene og klimautfordringene. Det foreslås derfor en stor økning av midlene til drift, vedlikehold og fornyelse for å ruste opp nedslitt infrastruktur. Oppsummert er det i forslag til NTP en tredelt satsing:

1. Utbygging av kollektivtrafikk og tilrettelegging for gåing og sykling for å ta trafikkveksten i byområdene.
2. Utbygging av jernbane, veg og lufthavner for å bidra til regionforstørring og regional utvikling.
3. Utbygging og opprusting av transportnett mellom byer, regioner og landsdeler.

Hedmark fylkeskommune ba i brev datert 23.3.2012 om at eventuelle innspill kommunene hadde til fylkeskommunens behandling av NTP måtte sendes dem innen 30.4.2012. Formannskapet behandlet i saken om regional samferdselsplan også viktige tiltak knyttet til NTP. I sin behandling av saken i møte 02.05.2012, sak 193/2012, vedtok formannskapet følgende innstilling til kommunestyret:

Vedtak:

Hamar kommune slutter seg til Regional samferdselsplan, jf. vedlegg 1, men med forslag til sterkere prioritering av større samferdselstiltak for å bidra til at antall trafikkulykker reduseres betydelig:

Vegbygging i prioritert rekkefølge:

1. Firefelts E6 med veg Kolomoen - Lillehammer 2025
 - a. Kolomoen - Moelv 2019
 - b. Moelv - Vingrom 2021
 - c. Vingrom - Lillehammer nord 2025
2. Rv3/Rv25 Hamar-Elverum 2022 - inkludert firefelts innfartsveg til Hamar
3. Firefelts Rv4 Gjøvik - Mjøsbrua
4. Firefelts Rv2 Kløfta-Kongsvinger

Jernbaneutbygging i prioritert rekkefølge:

1. Dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2023 som mulig første fase på høyhastighetsbane Oslo – Trondheim.
2. Utbygging av IC-området for øvrig med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen.
3. Foreta nødvendige utbedringer av Røros- og Solørbanen, samt utbygging av Høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim.

Hamar kommune foreslår ut over dette:

1. Ringgatas forlengelse bygges ut som fylkesveg.
2. Sterk satsing på sykkel - prosjekt sykkelbyen Hamar videreføres.
3. Rask oppgradering av Hamar skystasjon for å dekke dagens behov.
4. Rask utbygging av andre viktige kollektivknutepunkter.
5. Prioritere kollektivtrafikken i byen med hensyn til framkommelighet.
6. Arealdisponering som reduserer avhengighet av bil i regioner (Smat-planer).

7. *Overføring av gods fra veg til bane med gode terminaler for omlasting.*
8. *Korridor for høyhastighets jernbane tas ut av planen. Knyttes i stedet til høyhastighetsutredningen.*
9. *Lavere bompengandel ved vegutbygging konkretiseres til RV 3 og RV 25.*

De 5 første punktene kan inngå i en bypakke for hele tettstedet, som også omfatter Ottestad i Stange kommune og Stavsberg / Kåtorp i Ringsaker kommune.

VURDERING:

Kommunene er inviterte til å gi uttalelse til transportetatens utredninger knyttet til KVV Intercity og til høyhastighetsbane med frist 29.6.2012. Stange, Hamar og Ringsaker kommuner samarbeider om uttalelser til nevnte utredninger, inkludert NTP, selv om kommunene ikke er direkte høringsinstans til sistnevnte utredning. Rådmannen mener NTP er av så stor viktighet for vår region og for Innlandet at både den enkelte kommune og regionrådet selv bør uttale seg i saken i tillegg til å gi innspill til fylkeskommunen. NTP handler om framtidige prioriteringer for samferdselssektoren i landet og derved mye av grunnlaget for vekst og utvikling.

Innen 20 år vil folketallet i Osloområdet øke med ca. 500 000 innbyggere. For å minske presset på befolkningsveksten i Osloområdet må andre deler av Østlandet fungere som avlastningsområder. Dette samsvarer godt med målsettingen Hedmark fylkeskommune har med å nå 220 000 innbyggere i Hedmark innen 2020.

Å styrke samferdselstilbudet er en nødvendig forutsetning for at dette skal skje. I forslag til NTP er det innenfor planteknisk ramme bare rom for enkelte nye investeringer. Hovedgrepet her er at midlene først og fremst skal benyttes til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. En målrettet satsing på å heve kvaliteten på en dårlig vedlikeholdt infrastruktur gjennom mange år synes fornuftig.

En slik satsing er imidlertid langt fra tilfredsstillende når en ser behovet for nye investeringer på landsbasis innen alle fire samferdselssektorene. Med en slik erkjennelse er det i forslag til NTP foreslått hvilke nye store prosjekter en kan prioritere med økte midler i forhold til planteknisk ramme. I hvilket omfang dette kan skje er avhengig av hvor mye midler som stilles til rådighet. NTP inneholder derfor tiltak knyttet til bl.a. 20 % og 45 % økning av rammen. Etter en gjennomgang av forslag til NTP synes det klart at det er behov for en økning i rammen med minimum 45 % for å bedre infrastrukturen til et akseptabelt nivå i overskuelig framtid. Med en slik ramme kan en i noen grad bidra til å nå de tre satsingsområdene nevnt innledningsvis der fokuset var:

1. Utbygging av kollektivtrafikk og tilrettelegging for gåing og sykling for å ta trafikkveksten i byområdene.
2. Utbygging av jernbane, veg og lufthavner for å bidra til regionforstørring og regional utvikling.
3. Utbygging og opprusting av transportnettene mellom byer, regioner og landsdeler.

Det er imidlertid vanskelig å se at Innlandet får ta særlig del i nevnte satsingsområder og være et reelt avlastningsområde for Osloområdet. Forslag til NTP inneholder bl.a. følgende tiltak:

- Østfold- og Vestfoldbanen prioriteres framfor Dovrebanen i Intercity-området. Dette betyr at kun én ny dobbeltsporparcell på Dovrebanen startes opp de neste 15 årene, dvs. strekningen Kleverud – Sørli som i beste fall (+45 %) ferdigstilles til 2026. Dobbeltspor fram til Hamar eller til Lillehammer kan ikke forventes på flere 10-år etter denne investeringstakten..
- Det er ikke funnet plass for kontinuerlig utbygging av fire-felts E6 nordover fra Kolomoen. Videreføringen er imidlertid prioritert etter 2018 både i lav (+ 20 %) og høy ramme (+ 45 %), men da bare fram til Brumunddal.

Hovedinfrastrukturen som binder Sør-Norge sammen med Nord-Vestlandet/Midt-Norge og Nord-Norge (E6 og jernbanen), er med andre ord viet forholdsvis liten prioritet i NTP. Konsekvensene av en slik satsing er bl.a. at:

- En ikke følger opp Stortinget som gjennom sin behandling av inneværende NTP og vedtak knyttet til E6 Gardermoen – Kolomoen har lagt til rette for at videre utbygging av E6 nordover fra Kolomoen til Lillehammer skal kunne skje uten stopp.
- En ikke tar hensyn til at næringslivet gjennom “Samferdselsløftet” har pekt ut E6 Kolomoen – Lillehammer som et av de viktigste utbyggingsprosjektene på landsbasis.
- Forslaget betyr svekket grunnlag for regionalt samarbeid i Hedmark og Oppland siden reisetida mellom Mjøsbyene vil øke som følge av økt trafikk og nødvendige trafikksikkerhetstiltak på eksisterende E6, Rv 4 og Rv 25.
- Ønsket vekst og utvikling i Innlandet ikke nås som følge av at Mjøsområdet med regionene Hamar, Gjøvik og Lillehammer som ”motoren” i Innlandet ikke får utbedret infrastrukturen i nødvendig grad.
- Forslaget svekker OL-søknad for Oslo/Lillehammer siden to-spors jernbane eller fire-felts E6 ikke blir bygd til Lillehammer innen 2022.
- En av de mest ulykkesbelastede vegstrekningene i landet, E6 mellom Kolomoen og Mjøsbrua, trolig får enda flere ulykker på de deler som ikke har midtrekkverk. Dette på grunn av økt trafikk, samt at en heller ikke får økt kapasiteten på dagens jernbane.
- Statens vegvesen må bruke relativt store statlige beløp på midtrekkverk på eksisterende E6 i stedet for å bruke disse midlene som statsandel i fire-felts utbyggingen.
- En midlertidig stopp i anleggsvirksomheten betyr merutgifter på flere 100 millioner kroner knyttet til ned- og oppbygging av anleggsorganisasjonen både hos entreprenørene og i Statens vegvesen. Dette er merkostnader som bl.a. blir å belaste trafikantene i form av høyere bomtakster.

Prioriteringene i NTP må endres slik at også Innlandet får ta del i forventet befolkningsvekst i Østlandsområdet. Dette kan gjøres ved at:

1. Det gis en “mindre” statlig oppstartsbevilgning i første periode (2014-17) slik at E6-utbyggingen nordover fra Kolomoen kan fortsette uten stopp. En minner om at Stortinget i inneværende NTP har foreslått en oppstartsbevilgning på 3-400 mill. kroner til E6 Kolomoen – Lillehammer. Planmessig arbeides det aktivt for følgende framdrift:

2014-2016: Kolomoen – Moelv

2016-2018: Biri – Vingrom

2018-2022: Vingrom – Lillehammer/ny Mjøsbru

Deretter må sideveinettet som Rv 3/Rv 25, Rv 4 og Rv 2 prioriteres.

2. Intercity-triangelet med to-spors jernbane til Larvik, Halden og Lillehammer må prioriteres likt slik Østlandssamarbeidet og Jernbaneverket i KVVU forslår. Dette kan gjøre det mulig med dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2023. Utbygging av IC-området må deretter omfatte Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen.
3. Økt kollektivsatsing må ikke bare omfatte de største byene med tanke på at flere i framtiden må ta buss, gå eller sykle slik målsettingen nevnt over er. I denne sammenhengen er "Mjøsbyen", med 219 000 innbyggere, et viktig vekstområde for Innlandet, som må få ta del i en slik satsing

I tillegg kan det synes som finansieringsmåte og organisering av store prosjekter er en utfordring. Det er særlig viktig at dette skjer på en helhetlig og effektiv måte. En betydelig økning av rammene i NTP er nødvendig og viktig, men samtidig ikke et tilstrekkelig svar på de oppgaver landet nå må løse for å rette opp forfall og utbyggingsbehov. Det er særlig på tre områder det er behov for endringer:

1. Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år.
2. En må vurdere bruk av prosjektfinansiering, som har til hensikt å skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Erfaringsoverføring fra f.eks. Gardermoenutbyggingen må vurderes. Begrunnelsen er behovet for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv og lønnsom gjennomføring.
3. En må vurdere bruk av f.eks. selskapsorganisering for gjennomføring av større prosjekter. Målet er en organisering som legger grunnlag for at prosjekter kan vedtas med komplett finansiering fra dag én og sikre effektiv prosjektgjennomføring innen en vedtatt frist.

Forhold som berører Hamar by og tettsted:

Som nevnt foran legger Nasjonal transportplan opp til utbygging av kollektivtrafikk og tilrettelegging for gåing og sykling for å ta trafikkveksten i byområdene. Dette er helt i samsvar med Hamar kommunes mål i kommuneplanen, og rådmannen forutsetter at statlige midler i form av bypakker også kan bli brukt i byer av Hamars størrelse. Et ledd i å tilrettelegge for kollektivtrafikk er å sikre bedre framkommeligheten på innfartsveger, deriblant på Rv.25. Kommunen ønsker her at det bygges fire felts veg, slik den er vist i kommunedelplanen for E6. Dette bør gjennomføres samtidig med utbyggingen av E6.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

En raskere utbyggingstakt av nevnte veger og jernbanestrekninger vil komme dagens barn og unge til nytte blant annet ved at Innlandet blir et mer attraktivt og miljøvennlig område for bosetting og næringsutvikling. En større satsing på miljøfokuserende bypakker for Mjøsbyen og Hamar tettsted vil bidra til det samme.

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER:

Kommunen vil måtte bidra som en aktiv part under planlegging og utbygging. I hvilken grad dette vil kreve ekstra ressurser er for tidlig å si foreløpig. I utgangspunktet må alle statlige utbyggingsprosjekter finansieres av staten.

Odd Lindstad