SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Forside Om nettstedet

Forslag til ny Nasjonal transportplan 2014-2023

Regjeringen skal våren 2013 legge fram stortingsmelding om en ny Nasjonal transportplan (NTP). På denne bloggen, som nå er stengt for nye kommentarer, kan du lese innspill til forslaget til ny transportplan.

Et forslag til ny Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023 ble lagt fram av Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor 29. februar 2012. Det inneholder faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om NTP.

Forslaget ble sendt på høring, med høringsfrist 29. juni 2012. Vi ønsket å legge til rette for en mer allmenn diskusjon om forslaget, og inviterte derfor privatpersoner og andre med interesse for samferdsel til å dele sine synspunkter om forslaget på dette nettstedet.

Her kan du lese innspillene til de ulike temaene:

- Trafikksikkerhet
- Miljø og klima
- Kollektivtransport og storbyutfordringer
- Bosetning og næringsliv i hele landet
- Veg
- Jernbane

- Luftfart
- Sjøtransport
- Her finner du høringssvarene i den offentlige høringen av NTP-forslaget

Bakgrunn for diskusjonen:

- Hele planforslaget – 200 sider, pdf
- Sammendrag – 7 sider, pdf
- Samferdselsdepartementets temaside om NTP
- Transportetatenes NTP-side (med høringsdokumenter)

Nettstedet ble lukket for nye innlegg 29. juni 2012 (høringsfristen for NTP-forslaget)

Takk til alle som deltok!

Trafikksikkerhet

1. Kurt A. Nielsen on mars 23, 2012 at 14:22 said:

   Kontroll. Kontroll, kontroll, kontroll.

   Ta bilene som kjører tett på, feil lysbruk og stygge forbikjøringer. Kan biler som øvelseskjører merkes bedre? Jeg har en datter som øvelseskjører nå og vi opplever ofte stygge forbikjøringer, blinking med lys og tett kjøring. Til tross for «L»-en bak på bilen. Jobbet også et sted med stor ferdsel til og fra en glattkjøringsbane og der var det mange som ble «provosert» av biler med elever. Kan det vurderes ekstra streng straff om du ikke overholder avstand til biler med «L»/kjøreskoler?

2. kåre magnar børseth on april 1, 2012 at 07:33 said:

   Jeg har et ønske om at det blir satset på at våre riksveier får en bedre standar ,jeg tenker spesielt på E14 som er smal og totalt nedkjørt. E14 har fått en formidabel økning etter at veien er åpnet for vogntog med 60tonn og lengde 25,25m.E14 er en gjennomfartsåre til Sverige med den følge at mange østauropeiske vogntog med slitte dekk og ellers i elendig forfatning skaper mange farlige stuasjoner. Jeg ser i forslaget til transportplanen at E14 i Stjørdal ikke er tilgodesett med noen midler dette må være en missforståelse. E14 ble bygd for 51 år siden med en begrenset standar og ikke etter dagens trafikk.Jeg hadde ønsket at samferdselskomiteen hadde tatt en kjøretur på denne strekningen fra Stjørdal til Storlien jeg skal love at dette hadde blitt en opplevelse.Komiteen kan sende bare en representant hviss tiden er knapp.Forslag Sussanne Bratteli.Vi tar vel imot alle som kommer og stiller med transport og servering.

3. Stian Heitmann on april 2, 2012 at 10:24 said:

   At midtdelere kan berge liv hersker det vel liten tvil om, men et spørsmål jeg har stilt meg i det siste er kan midtdelere også ta liv?

   Dette spørsmålet har kommet som en følge av at vi endelig skal få midtdeler på E8 i lavangsdalen, iht. regler så skal vegbredden være 12,5 meter hvor midtdelere skal monteres. Her ønsker man fra Statens Vegvesen og med regjeringens velsignelse å redusere vegbredden til 10 meter, mot alle nødetatenes ønsker. Er veldig redd for at man bygger seg tilbake i standard, man sparer noen kroner nå men det kommer til å koste på sikt.

   Er det kun økonomiske grunner for at man ønsker å spare på sikkerheten? Dette er antagelig en av de sterkest trafikkerte veiene om man ser på tyngere kjøretøy. Om et vogntog begynner å brenne, med kødannelse på begge sider så har man låst ulykkesstedet og da er det ikke sikkert brannvesnet kommer seg til. Det vannskeliggjør også nødetatenes mulighet for å ta en sikker forbikjøring, om man ligger med en buss/vogntog med bredde på 2,9 meter (inkl. speil) da vil brannvesnet store problemer og komme forbil. Uttrykningene vil da bli kraftig forsinket om man reduserer vegbredden, så derfor spør jeg kan midtdelere bidra til at liv går tapt?

   Håper inderlig at regjeringa skjønner galskapet i dette.

   olav on april 7, 2012 at 07:36 said:

   hallo der Stian , Olav her .
   tull å tøys dette sikkert , 2,90 brede brennende vogntog ?
   max bredde er 2,50 og 10 meter bred vei må være nok .

nødetatene må slutte å være en belastning for resten av samfunnet de må da klare å ta seg frem med ett knust speil som innsats , eller tillater dagens kvalitetssikring ikke slikt ?
for øvrig virker det som om sikkerhet og regler delvis lager våre veier etc. til MOLDBOLAND standard , forstår selvsagt at du bare vil nødetatenes beste men prøv nå vær litt smartere anlagt eller pragmatisk som politikerne liker å bruke .

4. Per-Kaare Holdal on mai 4, 2012 at 19:24 said:

   En ferge Bodø-Leknes vil øke trafikksikkerheten på E10 gjennom hele Lofoten betraktelig. Ved å opprette en ferjerute mellom Leknes og Bodø, vil også næringslivets transportkostnader reduseres med nesten 10 millioner kroner pr. år.

   Det meste av godset som kommer fra Bodø i dag via Moskenes, skal til Leknes og retur. Dermed blir det unødvendig stor slitasje med tungtransport på vegene og ikke minst er det med på å øke trafikkfaren. I fjor (2011) ble det en sykelist påkjørt og drept. Lofoten blir markedsført som sykkelparadiset. en er dette en sannhet? Langt der i fra!

   I følge Nasjonal Transportplan er risikoen for død eller varig skade fem ganger høyere for syklister enn bilister. Lofoten blir i dag markedsført som et paradis for sykelister. Har offentlige myndigheter gjort beregninger hvilke konsekvenser det har for trafikksikkerheten og våre medmennesker på E10 til og fra Moskenes i stedet for å legge fergeavgang også til Leknes? Dermed vil en kunne redusere tungtrafikken på de smale og høyt trafikerte sommervegene og rasutsatte E10 i Vest-Lofoten. Størstedelen av næringstrafikk og trafikk generelt kommer fra Leknes og områdene nær Leknes. Derfor er kravet om ferge både fornuftig og berettiget.

   Visit Nordland har følgende på sine nettsider:

   «Lofoten er et eldorado for turister også på sykkel. Severdighetene ligger tett i tett. Sjarmerende og autentiske fiskevær med rorbuer, pulserende folkeliv og naturen tett på. Bølgebrus, hvite sandstrender, lukten av ramsalt sjø, tørrfisk, midnattssol, måkeskrik, motvind, medvind, sol og regn, ville fjell som kneiser stolt rett opp fra havet. Fra sykkelsetet kommer du i nærkontakt med naturen og du har god tid til å nyte og sanse alle inntrykkene.»

   «Ruten fra Svolvær til Å går innom idylliske fiskevær og tettsteder. Henningsvær også kalt ”Lofotens Venezia”, Nusfjord, Reine og Sakrisøy. Du sykler forbi steinalderboplasser, fiskevær, nausttufter, fiskehjeller, golfbane, dukkemuseum og uttallige kunstgallerier.»

   Visit Norway skriver på sine nettsider: «Tung trafikk langs E10 i Lofoten i juli. Terrengsykkel er ikke nødvendig. »

   Det korrekte er nok mer slik: «Det er mye tungtrafikk hele året på E10 og på sommerhalvåret øker trafikken drastisk med bobiler og annen turisttrafikk. Vegen blir direkte livsfarlig for sykelister.»

   Destination Lofoten er mer nyansert:

   «Ved sykling på E10 gjennom Lofoten må man være ekstra forsiktig på grunn av tidvis stor trafikk og smale veier på enkelte strekninger. Spesielt i sommermånedene kan det være lurt å velge alternative ruter der det er mulig.»

   I følge Nasjonal sykkelstrategi (Statens vegvesen 2003a)]er målet at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. I den forbindelse er følgene delmål satt opp:

   » Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.»

Vi vil derfor anbefale at tungtrafikken overføres til en ferge Bodø-Leknes. Dette vil øke trafikksikkerheten på E10 gjennom Lofoten betraktelig.

5. Leik Woie og Hjalmar Sunde on juni 29, 2012 at 11:57 said:

   E-39 Kristiansand – Stavanger: Dødsulykkene tilsier sterkere prioritering.

   Den pågående stamveidebatt i Rogaland er egnet til å forbause. Den siste «gladnyhet» er at Ryfast kommer. Sammen med fylkespolitikernes ønsker om å prioritere forbindelsen nordover, dvs Rogfast, synes E-39 sørover å bli tildelt gode ord, men ingen klar prioritering.
   Strekningen som skal dekkes av Rogfast eller Ryfast har i dag ingen ulykkesstatistikk å skilte med. På E-39 fra Stavanger til Kristiansand er imidlertid 51 omkommet og 101 hardt skadet de siste 10 år. Er det forventninger om større næringsmessige uttellinger ved ferjefri forbindelse nordover som nedprioriterer E-39 mot Kristiansand? Det kan synes slik.
   90 prosent færre ulykker:
   Utbedringen av E-18 mellom Oslo og Kristiansand har skutt fart. Den uakseptable ulykkesstatistikken har vært viktigst for å påskynde utbedringen. Fylkene, berørte kommuner og pressgrupper har hele tiden vært klare og entydige i sine prioriteringer av E-18, med påfølgende krav til staten. Dette synes ikke å være tilfelle i Rogaland.
   Utbygging til 4- felt har medført en reduksjon i ulykker på 90 prosent. Det virker!

   Befolkningen på Nord-Jæren vil ifølge prognosene øke med nesten 40 prosent innen 2030. Vegløsningene henger etter og hemmes av krav til jordvern og en uhensiktsmessig kommunestruktur. En moderne E-39 sørover, vil kunne åpne mange boområder og unngå nedbygging av matjord. Vegvesenet synes å ha forkastet Rune Gjedrems forslag om helt ny E-39 trase. Det er synd fordi tid og ulykker kunne vært spart.
   38 km ny 4-felts motorveg mellom Grimstad og Kristiansand ble bygget på 2 år fordi man forkastet å bruke gammel vegtrasé. Vi registrerer at gjennomgående 4-felts vei Ålgård – Søgne vil bli meget dyr. Møtefri veg må imidlertid velges. Det må sikres at den kan bygges ut til 4-felt når behovet oppstår.
   Må trolig vente lenge:
   Holder Rogaland fast på prioriteringen nordover, så må vi påregne at vi vil ha like mange døde og hardt sårede fra i dag og hvert tiår som går før ny veg er bygget. I Nasjonal Transportplan (NTP) er det ikke funnet plass til annet enn utbedring av deler av E-39 sørover før siste del av perioden. Forutsetningen er at Stortinget øker bevilgningene med 45 prosent. Det er derfor grunn til å tro at flere 10-års perioder vil gå før ny veg blir ferdig.
   Nå må det store antall ulykker på stamveien sørover resultere i nødvendig oppmerksomhet av våre fylkespolitikere. Ulykkene må telle avgjørende i prioriteringene og må ikke lenger ignoreres.

   Hjalmar I. Sunde og Leik Woie

Miljø og klima

1. Kurt A. Nielsen on mars 23, 2012 at 14:30 said:

   Store gratis innfartsparkeringer

   MAGNUS EIKE on april 1, 2012 at 16:33 said:

   ETTER 43 ÅR I TRAFFIKKEN I OSLO/AKERSHUS MÅ JEG DESVERRE SI AT DETTE ER FOR SENT
   DETTE OMRÅDET ER NORGES HJERTE-STOPPER DET,KAN RESTEN AV LANDET GÅ I KNAS.ØREMERK 20 KR PÅ DRIVSTOFF OG SETT DET HELE IGANG.TOMTEGATA FINNES IKKE LENGER,MEN BJØRVIKA,OSLO OG AKERSHUS EKSPLODERER.MBH MAGNUS EIKE

2. Anders Westlund on april 12, 2012 at 17:46 said:

   Forslaget til ny Nasjonal transportplan ble lagt fram av Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Dessverre er det ingen av disse etatene som har spesielt ansvar for den type transport/samferdsel som jeg er mest interessert i og som jeg bruker mest tid på, nemlig sykling. I forslaget til ny transportplan står det flere steder at forholdene for sykling skal forbedres. Som et eksempel på hva som kan oppnåes vil jeg henvise til denne bloggen: http://blogg.torvund.net/2012/04/10/pa-sykkel-i-paris-og-oslo/ som forteller hvordan forholdene for syklister i Paris har blitt voldsomt forbedret de siste årene. Og det de får til i Paris bør det også være mulig å få til i norske byer. (For å provosere litt. Hvis man sier at «Dette kan man få til i Frankrike, men det går ikke i Norge», er det da det samme som å si at franskmenn er flinkere og smartere enn oss?)

   Det må imidlertid være klart at jo mer lover, regler og sentrale støttetiltak blir tilrettelagt, jo lettere blir det for lokale beslutningstagerne å gjennomføre sykkelvennlige tiltak. Men man kan få til det utroligste hvis man bare prøver og ikke gir opp for lett. DE FIKK DET TIL I FRANKRIKE, DA KAN VI FÅ DET TIL I NORGE OGSÅ!

3. Rune Haaland on april 13, 2012 at 10:05 said:

   Å legge fram en nasjonal transportplan uten å skrive inn strategi i forhold til elektrifisering av vegtransporten er skandaløst, uprofesjonelt og ikke så lite oppsiktsvekkende. Det norske vegbyråkratiet må ha gått seg helt bort. Som leder for det nasjonale rådet for elektrifisering av vegtransporten som Departementet nedla like før jul i fjor, og President i den internasjonale Elbilunionen (Electric Vehicle Union), må jeg si at jeg undrer meg over hvordan det er mulig for et land som er verdensledende på utvikling av et bærekraftig marked for elektrisitet i vegtransporten ikke viser evne til å implementere den politiske viljen i et strategisk dokument som dette. Våre partnere i den globale biliundustrien og stakeholdere blant de store globale NGOene undres over hvordan dette er mulig. Er dette mangel på ledelse, eller bare et beklagelig arbeidsuhell fra byråkrater som i alle år har motarbeidet introduksjon av elbiler i Norge ?

4. Per-Kaare Holdal on mai 4, 2012 at 21:43 said:

   Klimaendringene er i dag et av de mest presserende miljøspørsmål for verdenssamfunnet, næringslivet og det enkelte menneske. Å reagere på utfordringene krever innsats på mange fronter. Gassferger over Vestfjorden er i så måte et positivt tiltak. Men hva med

den øvrige tiltakene? Her er det dessverre andre argumenter som teller enn miljø- og samfunnsøkonomiske.

Samferdselsstyret i Nordland vedtok den 22. januar 1988 følgende: «Samferdselstyret i Nordland Fylkeskommune ser det som viktig at driften av ruten Bodø – Leknes kommer i gang fra 1. mai 1988 som forutsatt. Samferdselsstyret understreker betydningen av at saken får rask behandling i Samferdselsdepartementet.» I høringsuttalelsen fra Kultur-, miljø- og næringskomiteen til ny reiselivsstrategi for Nordland 2011 – 2015, karakteriseres fergetrafikken til og fra Lofoten om sommeren som en flaskehals.

Moskenes kommune gjorde også på slutten av 1980-tallet vedtak om ferge Bodø-Leknes.

[I]Det har hittil har vært lite fokus på alternativer for en trygg, samfunnsøkonomisk og miljøvennlig transport i Vest-Lofoten til og fra Bodø og hvordan en kan styrke disse. [/I]

Venneforeningen for ferge Bodø-Leknes mener at opprettelse av et fergeanløp Bodø-Leknes, i tillegg til eksisterende, vil gi et betydelig bidrag til klimaregnskapet og kunne bli den grønne effektive transportkorridoren. Alle forhold ligger til rette og det er til og med fergeleie klart i Leknes Havn. Det er vår påstand at det er en forsømmelse av politikerne i Nordland at de ikke reelt ser på fergeforbindelsen Bodø-Leknes som et viktig bidrag til miljøet, i tillegg til samfunnsøkonomien. At fergen Moskenes – Bodø opprettholdes som distriktstiltak og turistferge har vi ingen annen formening om.

Venneforeningen er kommet fram til at en fergeforbindelse Bodø-Leknes kan bidra betydelig hvis Nordlands-politikerne tar klimaendringen på alvor. I dette regnskapet er reduksjon av CO2-utslippene meget viktig. Trafikken øst for Ramberg, utgjør 95% av all tungtrafikk i Lofoten, både inn og ut.

Svaret som vi er kommet fram til, som de legfolk vi er i denne sammenheng, at en ferge Bodø-Leknes kan bidra med en reduksjon av CO2-utslipp på hele 2,6 tonn pr. år.

Det er hevdet over tvil at miljøet kan spare betydelige ved å flytte godstrafikk fra veiene i Vest-Lofoten over på ferge Leknes-Bodø og videre på Nordlandsbanen. De positive samfunnsgevinstene vil være knyttet til reduserte klimagassutslipp, nærhet til markedet, mindre støy, færre ulykker, lavere kostnader til næringslivet, mindre kø og lavere slitasjekostnader. Det er derfor også god grunn til å se fergerutene kombinert Moskenes og Leknes, til Bodø som en forlengelse av jernbanen og således en viktig del av Lofotens kommunikasjonsinfrastruktur på samme måte som hurtigruten. Til tross for store samfunnsgevinster tvinges godstransporten til og fra sentrale Lofoten imidlertid i feil retning ut på smale og svingete lofotveger. Ansvaret ligger på våre politikere i Lofoten og Nordland Fylkeskommune.

Et av de raskeste og kanskje mest miljøvennlige transportalternativene finner vi i ferge-bane kombinasjonen på Nordlandsbanen. Årlig transporterer 6000 vogntog som belaster våre veier. Lasten kan utgjøre 1/3 av trafikken på Nordlandsbanen. Transportøknomisk Institutt (TØI) beregner godstrafikken til å øke med 80 % de kommende 30 årene.

Ferge Bodø-Leknes innebærer en årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 4 millioner kroner og bedriftsøkonomisk på 10 millioner kroner (1988) sammenlignet med dagens fergeløsning (ref. Nordlandsforskning og TØI).

5. Per-Kaare Holdal on mai 5, 2012 at 12:26 said:

   Stortinget har vedtatt et klimaforlik som sier at vi skal redusere CO2-utslippene med 2,5 til 4 mill tonn CO2 pr år transportsektoren.

   En ferge Bodø-Leknes kan bidra med en reduksjon på hele 2,6 tonn CO2 pr. år i stedet for å sende tungtrafikken fra Bodø via Moskenes.

6. Anita on juni 4, 2012 at 12:46 said:

Hei. Var i USA for noen år siden og der var det alltid lov å kjøre på rødt hvis du skulle svinge til høyre i et lyskryss når det ikke var trafikk. Dette gjaldt kun til høyre, for da var det aldri snakk om å krysse vei. Dette må være en meget god ide i forhold til eksosutslipp/miljø, du slipper å stå på tomgang unødvendig i lyskryss og trafikken flyter bedre. (Ser at en del nye kryss har fått avkjøringsrampe til høyre for lyskrysset og deretter glidlåskjøring og det er vel og bra når det er mye trafikk). Norge er tydeligvis litt på gli, men hva med å ta dette litt lenger?

Kollektivtransport og storbyutfordringer

1. Birger Eddy Larsson-Fedde on mars 22, 2012 at 12:05 said:

   Her i Stavanger med Bosetningen i hytt og Pine…..er det kun et svar …BUSS…Men et mye mer helhetlig tilbud…fylkeskommuner må inn med mye ….MYE mer penger…ta bompenger å pløy inn i kollektivsatsingen..5 års perspektiv..toppen.;-)
   HILSEN Birger

2. Tom Erik Moe on mars 22, 2012 at 13:40 said:

   Er det mulig å tenke seg Bardufoss som hovedflyplass for Tromsø med innland i fremtiden? Ville det i så tilfelle være samfunnsøkonomisk forsvarlig?
   Svaret på begge spørsmål er etter min menig ja. Om en ser fremover noen år, vil plassmangelen i Tromsø tvinge frem en alternativ flyplass. Og vil det da være rimelig å måtte forvente at denne skal ligge i bynære områder.
   Hva om en etablerte en ny hovedflyplass på Bardufoss, som ville ha nedslagsfelt fra Lavangen i sør til Kåfjord/Lyngen i nord (inklusive Tromsø). Forbindelsen mellom flyplassen og Tromsø sentrum, kan opprettholdes via lyntog, ala svevetog. Såfremt en kan sikre en mest mulig rett linje mellom Tromsø sentrum og flyplassen, vil ikke reisetiden være lengre enn hva en forventer i mer sentrale strøk. Imidlertid, vil den samfunnsøkonomiske gevinsten være at Tromsø med innland blir nærmere knyttet sammen.

   I mine øyne vil Tromsø få frigitt nødvendig næringsareal. Målselv vil kunne utvikle seg til et regionalt transportsenter, og distriktene rundt vil kunne få en oppgradert kommunikasjon med Tromsø. Besparelsene vil kunne ligge i at Avinor ikke trenger å drifte to store flyplasser. Hurtigbåten til Finnsnes kan legges ned, samt at videre utvidelse av flyplassbehovet ikke trenger å gå på bekostning av annen næring. Samtidig vil nedslagsfeltet til flyplassen øke fra 70 000 i dag til nær 110 000.

   Vi kan alltids diskutere det strategiske med hensyn til å ha en stor flyplass midt i bykjernen. Men i nær fremtid, vil også behovet for utvidelse av flyplassen i Tromsø sette større begrensninger på annen næringsutvikling, enn vi kanskje er klar over i dag.

   Mvh Tom Erik Moe

3. Moses Ngaah on mars 22, 2012 at 20:31 said:

   Bare for estetiske og tursitiske formåler ønsker jeg å foreslå at Akers elva (fra Opera Huset – Jakobs Kirken) fylles med vann innen vår og sommer og åpnes til små båt transport.

   Takk!

4. Leif Johansen on april 5, 2012 at 11:42 said:

   Det synes som at det ikke er sammenheng mellom uttalt politikk og tiltak for å få folk over på kollektiv. Ja, jeg må sikkert tilpasse mine reisevaner noe, men når man bruker opp til 4 timer pr dag på å komme seg t/r arbeidssted og hjem så er tilgjengelighet, punktlighet, pris og fleksibilitet viktige stikkord. Prisen på kollektivt kan så vidt bære seg i forhold til bruk av bil. Tidsmessig er det ikke så mye å spare, men litt. Man slipper køen inn/ut av byen. Prispolitikken med enten 7 dager eller 30 dagers billett på buss/tog er det glade vanvidd for jobb pendlere som meg. Alle helgedagerog røde dager forvinner i det store sluket. Hvorfor kan man ikke ha fleksibilitet alle andre større Skandinaviske og

Europeiske byer. Fylle opp reisekortet og betale pr reise er et must for oss som bor ute i distriktene og må pendle inn til byene på jobb. Tog må bli prioritert. Det må være nok vogner slik at reisende slipper å stå til en blodpris t/r. Togene må gå i tide og prisen må være fornuftig med «pay as you go» prinsipp. Det samme prinsippet må gjelde busser.

5. ulf sonnevelt on april 7, 2012 at 07:36 said:

   unngaar norsk kollektivtrsp saa mye jeg kan se innlegg fra leif johansen
   med mye av samme meninger

6. Nicholas Christiansen on april 11, 2012 at 11:20 said:

   Fredrikstad som miljøkommune:
   Jeg mener at Fredrikstad er en av de byene som ligger vakrest til samtidig som det er en viktig og stor by. Men det er en by uten de beste vei- eller kollektivforbindelser. Veimessig er byen en flaskehals både riksveien mot Råde og den mot Sarpsborg og Halden. Slik sett har Sarpsborg en fordel med E6 så nært innpå seg. Dette burde kunne løses med en lignende utbygging via Fredrikstad. Tilflyttingen og hytte- og turisttilstrømning tilsier dette. Det å kunne prioritere en helhetlig transportpakke for Fredrikstad distriktet bør være politikernes største oppgave i årene fremover. Her er et yrende kulturliv og utbyggingen og tilflyttingen skyter i været.
   Derfor ville det være katastrofalt om vei og jernbane utbygging ble trenert enda mer. Men de forslag som ligger på bordet for både vei og jernbane er likvel preget av parsellbygging og årevis planlegging. Byen trenger en fremtidsrettet utbygging som tenker helhet sammen med behov ikke bare for befolkningens reisevaner men kommunens behov og tanker iforhold til utbygging av boliger og næringsareal og skoleutbygging. En utbygging av veinettet burde være firefeltsvei hele veien fra E6 i Råde eller Missignmyr til Fredrikstad og videre til Halden og Sarpsborg for slik å knytte byene bedre sammen. En slik vei bør unngå sentrum og bør legges enten øst eller vest for byen. Jeg ville tenke meg en vestlig tangent som krysser over Onsøylandet med bro over til Kråkerøy og videre i bro over til Øra og Torsneslandet for så å gå i rett linje til E6 ved Skjeberg.
   Jernbanen bør ikke følge dagens trase som er bygget etter andre og gamle hastigheter, men heller legges slik at jernbanen kan oppnå store hastigheter, kanskje bør tunnell under sentrum vurderes eller en trase som heller går til Sarpsborg før Fredrikstad for å unngå den kraftige kurvaturen i Fredrikstad for så videre å krysse over elven videre mot Halden over Torsnelandet paralellt med en motorvei. Akkurat i dette tilfellet ville jeg foreslått linjalstreker på kartet.
   Videre bør alle veier få kollektivfelt som strekker seg over lengre strekk og ikke bare noen hundre meter i noen gater.

7. Alf Gunnestad on april 18, 2012 at 14:28 said:

   Lag ordentlige sykkelveier inn til alle de største byene. utvid for eksempel jernbanetraseene og lag sykkelveier ved siden av. eller andre helt egne sykkelveier. opp til 3 mil fra by-sentrum. som må brøytes strøs og feies. det kan fort ta 7-8% av trafikken og det ville hjulpet mye til og med i Oslo området.snakk med profesjonelle syklister ev forening når dette skal planlegges.

8. Lars Erik Bønå on juni 4, 2012 at 20:56 said:

   Busselskapene må begynne å spørre hvor og når folk vil reise.
   I Trondheim er det stadig klager på bussrutene. Bussene går ikke dit folk skal, reisetiden er lang med mange bussbytter, og bussene står og stanger i kø gjennom sentrum til tross for at det er anlagt egne bussfelt.
   Det er 25 år siden jeg leverte et prosjektforslag til Team Trafikk. Enhver bedrift prøver å

omgjøre så mye som mulig av leveransen til faste bestillinger, bare ikke busselskapene. Jeg ville gi hver bussholdeplass en geografisk kode og så spørre folk fra/til hvilken holdeplass de ville reise og når. Ut fra dette ville jeg konstruere rutenettet. Det ville bety at folk skulle slippe å bytte buss, og de skulle slippe å reise gjennom sentrum hvis de ikke hadde noe der å gjøre. Det ville bare være å møte opp på avtalt holdeplass til avtalt tid og stige på angitt bussnr. Det beste av alt ville være at man da skulle være garantert sitteplass. Det er helt uakseptabelt at folk skal stå og slenge i midtgangen i 80-90 km/t. I en tid der vi diskuterer setebelter i skolebussen, må ståplassene bort.
Disse rutene ville dekke arbeidsreisene. Utover dem er det nødvendig med faste ruter som i dag, men kapasiteten på dem kunne reduseres. Miljømessig ville det bety mye, ikke minst for sentrum. Kapasiteten på dagens busser utnyttes på langt nær utenom rushtiden, mens det i rushtiden er underkapasitet.
Jeg foreslo også et talltastatur på holdeplassene slik at men ved å trykke ønsket rutenr ville få beskjed om ventetiden. Dette systemet ville jeg koble opp mot taxisystemet i stille perioder. Å kjøre en stor, tom buss er både ulønnsomt og miljøskadelig. I stedet kunne man med mitt forslag få kjøre taxi i busstraseen til busspris i stille perioder, men man måtte akseptere at taxien tok på andre passasjerer også og at man ville bli satt av på en holdeplass og ikke bli kjørt til døra. Ville man kjøres helt til døra, måtte man betale vanlig taxipris fra busstraseen. Differansen mellom bussbilletten og taxiprisen skulle belastes busselskapet, og den ville garantert ha blitt lavere enn kostnaden for en stor, tom buss med sjåfør.
Jeg mener at man ved å utnytte IKT på denne måten ville ha fått et billigere, mer miljøvennlig, mer fleksibelt og langt mer effektivt kollektivsystem.

9. Mona Da Cruz on juni 27, 2012 at 13:45 said:

   I enkelte andre europeiske land (som f.eks. Frankrike) dekkes 50% av utgifter til arbeidstakers månedskort for offentlig transport av staten. Det er arbeidsgiver som betaler ut dette og får tilbakebetalt i henhold til termininnrapportering (jf MVA eller AGA/forskuddstrekk). I Norge kan jo ikke engang arbeidsgiver dekke kostnader til offentlig transport for sine ansatte uten at det blir skatte- og AGA-pliktig! Men gratis parkering kan de få… Dette oppfordrer ikke akkurat til å benytte offentlig transport!
   En annen ting er at offentlig transport tar uforholdsmessig lang til og er veldig dyrt. Min familie på fire kan bare glemme å benytte tog for å reise på besøk til familie i Østfold når vi selv bor i Buskerud. Det er altfor dyrt og upraktisk. Vi kommer til sentrum av byene, men så er det stopp… Det nytter ikke å bare legge på avgifter for bilene når ingenting gjøres for å tilrettelegge for rimligere og mer praktisk offentlig transport.

10. Terje Alfnes on juni 28, 2012 at 13:25 said:

    Jernbane eller vei, bru eller nytt tunnelløp E18?
    I pressemeldingen fra Statens vegvesen 29.2.12 står det bl.a. at: «de omkringliggende kommunene (anm: til storbyene) må bidra med en arealpolitikk som bygger oppunder kollektivtrafikk, sykling og gåing.» Og «Det er derfor viktig å sette inn kraftige tiltak i byer og pressområder for å unngå vekst i biltrafikken.» Og alle-rede i 2007 uttalte Statens vegvesen på et ordførermøte i Follo at «Mer vei løser ikke transportproblemene i Sørkorridoren (E18/E6).» Og nå i februar prioriterte samferdselsetatene verken fullfinansiering av det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski (Follobanen) eller ev. ny 4-felts E18 fra Østfold grense til Vinterbro selv om bevilgningene økes med +45 %, og da er byggestart for E18 foreslått først i siste del 2018-23.

    Jernbane før vei
    Har ikke de lokale planleggingslederne for E18 forstått at for å få reisende over fra bil til tog for å lette pres-set inn til Oslo, så er det viktig at Follobanen ferdigstilles før en ev. ny

4-felts E18 gjennom Follo? Dette har bl.a. ordførerne uttalt flere ganger. Likevel fortsetter småsjefene for denne E18-strekningen å lokke med at ny 4-felts vei kan stå ferdig allerede i 2018 hvis bare kommunene «oppfører seg pent» og ikke forsinker arbeidet deres, og de ble frustrert da kommunestyret i Ås løftet blikket og ba om «time out» før oppstart av reguleringen av siste del av E18-strekningen inntil konsekvensen av den høgt prioriterte utvidelsen av Oslofjordtunnelen er klarlagt. Og de må helt ha oversett at Jernbaneverket har uttalt at Follobanen kan ta all trafikkveksten i denne korridoren fram til 2025.

E18 utenom Oslo
I rekordfart har vegvesenet planlagt å utvide Oslofjordtunnelen med to nye kjørefelt for å bedre sikkerheten etter den i fjor til nå alvorligste av alle bilbrannene i tunnelen. Og i den forbindelse foreslås veien fra tunnelåpningen på østsiden utvidet til 4 felt fram til E6 ved Vassum, og at byggingen skal påbegynnes allerede i 2014 selv om veibevilgningene skulle bli redusert med 20 %. En naturlig videreføring vil være omsider å oppgradere veien på vestsiden av fjorden fram til Drammen, ev. bygge en direkte vei til Sande.

Ettersom E18 er en øst-vest forbindelse mellom Stockholm og Stavanger, vil det da bli meningsløst som i dag å lede denne trafikken innom Oslo, den bør ledes direkte fra Ås til vestsiden av fjorden. I denne situasjonen er det prisverdig at kommunestyret ba om å få utredet den kortest mulige forbindelsen mellom dagens E18 og Oslofjordforbindelsen før de sier ja til ev. unødig nedbygging av dyrkajord iht. vegvesenets tilråing. En slik forbindelse vil også avlaste trafikken på den sterkt trafikkerte Fv 152 som går gjennom boligområdene i Ås sentrum og forbi 4 barneskoler.

Bru eller tunnel
Nylig påpekte førsteamanuensis Petter H. Heyerdahl ved Universitetet for miljø- og vitenskap i en aviskro-nikk de store miljøfordelene med sterkt reduserte CO2-utslipp ved å bygge bru over Drøbaksundet i stedet for nytt tunnelløp. I påfølgende debatt i Østlandssendingen, hadde vegvesenets representant kun ett argument for å velge nye tunnelløp, nemlig at det i 2015 ville trå i kraft et nytt EU-krav som påbyr bedre rømningsveier m.m. enn i dagens tunnel. Men det han underslo, er at allerede i 2019 vil det etter sigende tre i kraft et annet EU-krav som forbyr så bratte tunneler som i Oslofjordtunnelen. Og et nytt tunnelløp vil jo pga. terrengforholdene måtte bli like bratt og medføre like stor risiko for varmgang i bremser og brann som nåværende tunnel.

I tillegg har de som evner å se framover for lengst påpekt at på sikt vil en bru også kunne muliggjøre å legge jernbanespor over fjorden. Med den enorme befolkningsveksten som er ventet i Oslo-området, er det få som ikke innser at skinnegående trafikk må dekke større og større andel av transportbehovet for både folk og gods, ikke minst pga. forurensningssituasjonen. Og så den store bonusen med bro, trekkplasteret en slik «Golden gate» vil være for en søndagstur for rundt indre Oslofjord og en severdighet for turister på vei inn Oslofjorden.

Terje Alfnes

11. Jan Ivar on juni 29, 2012 at 15:33 said:

    I Oslo så bygges det nå en ny T-banetunnell fra Økern til Sinsen T-banestasjon – prosjektet Lørensvingen. Det betyr at antall avganger vestover mot Storo/Nydalen/Ullevaal/Blindern/Majorstuen dobles.

    For at Sinsen T-banestasjon skal kunne bli det kollektivknutepunktet som det har potensialet til å bli, så er det nødvendig at stasjonen klargjøres med bussholdeplass i midten av Trondheimsveien/RV4 slik at bussene – både ekspressbusser og lokalbusser

kan kjøre Over Sinsenkrysset istedetfor igjennom. Dette gjelder både på vei til sentrum og på vei ut av sentrum til Tonsenhagen, Grorud og videre til Nittedal/Romerike.

Bussene vil få kortet ned reisetiden – spesielt i rushtrafikken – og det letter på trafikken i krysset siden bussene da slipper å krysse over 2 kjørefelt for å komme seg inn i Sinsenkrysset. (gjelder på vei inn til sentrum)

De to bussholdeplassene – Sinsenkrysset og Sinsen T-bane kan så slås sammen til en holdeplass.

Vi kan forvente at resultatet av økt frekvens vil være at flere da vil bruke Sinsen T-bane for å bytte mellom buss og bane både på vei til og fra jobb/skole .

Ønsker man å få denne effekten tidligere, da kan man allerede til høsten/vinteren forlenge Linje 5 Storo til Sinsen T-bane i forkant av Lørensvingen. Det må da gjøres en mindre tilrettelegging av infrastrukturen for T-banen på stasjonen.

Den Doblede frekvensen vestover vil virkelig tilrettelegge for overføring av passasjerer fra RV4 Trondheimsveien til T-bane.

Bosetning og næringsliv i hele landet

1. Einar Spurkeland on mars 25, 2012 at 16:43 said:

   Norsk næringsliv har betydelig avstandshandikap for å frakte varer til markedene utenfor Norge. Likeså har vi store ulemper på import. Retningsbalansen mellom Norge og utlandet og mellom østlandet og distrtiktener er også i ubalanse – noe som fører til betydelig tomkjøring og høyere transportkostnader.
   Et godt bidrag vil være å redusere reisetiden mellom landsdelene og bedre fremkommeligheten for næringslivets transporter. Samtidig må transportkostnadene for næringslivet reduseres til europeisk nivå.
   Likeså vil det være viktig å få bedre punktlighet og åpningstider for infrastrukturen.
   Det bør utvikles nasjonale knutepunkter for veg/bane (Alnabru) og shortSeaShipping (Oslofjordhavnen). Det siste betyr at man må velge en sentralhavn for Oslofjorden i samarbeid med store logistikkaktører og rederier. I dag er det for mange små havner.
   Nærmest hele året får vi bekreftet at den norske infrastrukturen ikke er robust nok i forhold til vær og klima. Her må det tas grep for å få en mer pålitelig og robust infrastruktur.
   Det bør satses også mer på IT for å utvikle rimeligere administrative støttesystemer, f.eks. går en stor del av bompengeinntektene til administrasjon. Innkrevingen er for lite effektiv. Det er et stort behov for modernisering av hele samferdselen.
   NTP bør anvise hvordan vi skal redusere bruken av fossil energi til fordel for mer bærekreftig fornybar energi. Den planlagte klima/miljømeldingen bør også ha fokus på dette.
   I bytransporten må kollektivtrafikken prioriteres ved siden av gang og sykkel.
   Staten, fylkene og kommunene bør få krav om samlasting av varer. I dag er det ingen krav til samlasting, noe som gjør myndighetenes egentransport dyr, dårlig og lite miljøvennlig.

2. Nils Moldøen on april 12, 2012 at 11:13 said:

   Ryfylke IKS representerer kommunane Sauda, Suldal, Hjelmeland, Finnøy, Strand og Forsand, og har i styremøte gjort følgjande fråsegn om NTP 2014-2023.

   For å sikra framtidig busetjing, utvikling og tryggleik i Ryfylke, er det viktig at Rogaland fylkeskommune tek våre standpunkt inn i fylkeskommunen sine merknader til planen:
   1. Me støttar kravet om at det minimum vert lagt opp til ei økonomisk ramme på +45%. Me ser det òg viktig at fylkeskommunen vert sett i stand til å handtera dei store utfordringane knytt til fylkesvegane.

   2. Planen må prioritera rassikring og utbetringar langs Rv 13, særleg gjeld dette strekningane Erfjord – Sand i Suldal og Bratlandsdalen i Hordaland fylke.

   3. Planen må styrkja satsinga på Nasjonal Turistveg

   4. Avklaring av framtidig Rv 13 trasé Tau – Hjelmeland snarast råd, der målet er å få inn omtale med løyving i NTP. Følgjande alternativ vert vurdert: a) vidareføring tunnel Tysdal – Årdal, b) Tau/Vatne via Nordre Strand-kryssing av Årdalsfjorden

   5. Fylkeskommunen må også stø opp om vidare arbeid for realisering av høgfartsbana over Haukelid, og at dette skjer utanfor planen sine økonomiske rammer.
   Elles sluttar styret seg til innstillinga frå fylkesrådmannen til møte i samferdsleutvalet i Rogaland. Særleg peika styret på det som er nemnd om Ryfast og E 134.

Veg

1. JAY on mars 22, 2012 at 11:41 said:

   Hvorfor ligger det ikke som forutsetning at man skal se veg og bane i sammenheng når en setter i gang store KVU-er, som f.eks med ferjefri veg mellom Stavanger og Bergen?

   Det å legge føringer på at korridoren(e) en utreder også skal inneholde jernbane ville ha gjort valgene enklere fordi en da ville fått en mye stivere kurvatur og færre alternativ. Unødvendige omveier ville blitt utelatt og det ville vært en mye mer fremtidsrettet knutepunktstanke langs ny E39 der denne har behov for tilknytning inn i landet.

   Som en bonus ville man hatt en trasé å bygge jernbane i en gang i fremtiden når en skjønner at det er eneste farbare vei (tok du den?)

2. Yngve Torbergsen on mars 22, 2012 at 13:46 said:

   Jeg har noen saker jeg ønsker at det bør ses på:

   1. Ved veikryss langs hovedveier bør det etableres avkjøringsfiler. Det vil redusere faren for smell.

   2. Vårt land er bakkete (er det et ord?) og svingete. Ensatsing på krabbefelt vil redusere forbikjøringer på uoversiktlige strekninger.

   3. Midtdelere.

      Arne Kleppestrand on mai 31, 2012 at 13:36 said:

      > Enig. Eg køyrer ofte E39 Bergen-Ålesund, og der er det vanskeleg å kome seg forbi andre køyretøy på lovleg vis (dvs utan å bryte fartsgrensa ved forbikøyring). Forbikøyringsfelt hadde gjort vegen mykje tryggare.

3. Lars Terje Meland on mars 22, 2012 at 13:56 said:

   Dette er mitt spørsmål som jeg stilte minsteren i Aftenposten.
   «Det ligger store samferdselutfordringer foran oss. Det som jeg er mest opptatt av er at det til stadighet blir dyrere og dyrere å være bilist rundt de største byene våre. Så da er spørsmålet: Hvor mener du at smertegrensen for brukerbetalingen bør ligge for å ivareta alle grupper i samfunnet sin rett til å bruke bil for å komme seg på jobb? Sitter igjen med et inntrykk av at det bare er å kjøre i gang nye veiprosjekter uten at dette spørsmålet blir stillt»
   Jeg forventer et bedre svar en det jeg fikk av ministeren.
   Her er svaret fra ministeren der hun unnlater å svare på hvor «smertegrensen» går:
   «Hei! Jeg er opptatt av å få bygget ut veg- og kollektivtilbud i et mye større tempo enn i dag. I tillegg til at staten stiller med mere midler, mener jeg det er riktig å bruke bompenger for å kunne øke tempoet enda mer, og i byområdene bidrar bompenger til at en del bilister som har mulighet til å reise kollektivt lar bilen stå. Da kommer alle raskere frem! Vil du gi flere innspill til dette, bruk bloggen vår:
   http://blogg.regjeringen.no/ntpdiskusjon2012/»
   Hilsen Magnhild

      Terje Forslund on april 12, 2012 at 15:27 said:

Det må da være helt feil å alltid kreve bompenger fior alle veistrekninger som bygges i Norge. Se til andre land i Norden. Ingen bompenger i Sverige eller i Finland-. Kun betaling ved kryssing av Øresund. Tyskland er uten bompenger. Hvorfor må da et såpass «rikt» land som Norge kreve bompenger for alle mulige projekter. Det er gått inflasjon i å kreve bom,penger nå.

4. Petter Erik Haga on mars 22, 2012 at 15:39 said:

   Når det nå ser ut for at E6 fra Biri til Oslo får sammenhengene firefelts motorvei, er det ikke behov for en parallell tilsvarende motorvei. Det er viktig at E6 blir transportutnyttet så optimalt som mulig for at avkastningen på denne store investeringen blir god.
   Ved en vesentlig kostnadsinnsparing på utbedring av eksisterende rv4, vil Staten spare store summer og bompengeavgiftene på nye E6 kan senkes mye og allikevel nedbetales innenfor de tidsrammer som er fastsatt. Det er avgjørende at bompengene på E6 ikke sender trafikken vekk fra E6 og over på rv4, slik som er tilfelle i dag på grunn av alle flaskehalsene på E6.

5. Jon Inge Seim on mars 22, 2012 at 17:09 said:

   Når blir rassikring mellom Odda-Tyssedal, RV13 , satt igang? Siden 2008 har det vært mange store ras på denne strekningen og har sjøl flere ganger vært noen få meter fra å bli tatt av ras på denne strekningen..
   Veidekket er også veldig dårlig på hele RV 13 her inne i Odda-distriktet. Hvorfor blir ikke dette reasfaltert?

6. Kristoffer on mars 22, 2012 at 22:37 said:

   At ikke hodene ruller i vegvesnet er meget spesielt. Ingen andre arbeidsplasser tillater så grove og dyre feil gjentatte ganger. I Eidsvoll er det en strekning som fikk ny asfalt i 2011 men ser 20 år eldre ut når våren kom i 2012. Det samme skjedde 06/07. (Tunneltoppen)
   Vi lager veier som er kraftig underdimensjonert klimaet vårt. Med min logikk vil det da være kosdnadseffektivt å lage veier som koster 3 ganger så mye, men som er tilnærmet vedlikeholdsfrie de neste tyve-tredve år.

   Det er ingen bussruter her som kan ta meg til jobb 07:00, så bilen er uunnværlig.
   Da blir det veldig frustrerende å høre på politikere som mener at høye årsavgifter, omregistreringsavgifter, drivstoffavgifter og genrelle bilkostnader er for å spare miljøet og få folket til å bruke kollektivtransport.
   Bygg ut alternativ transport først. Hadde det vært et utmerket tilbud for meg her jeg bor nå ville jeg aldri hatt bil.

7. Sven Erik Lamo on mars 22, 2012 at 22:49 said:

   Først vil jeg starte med å si at denne skrytingen dere bedriver i media om hvor mange rekorder dere setter i å asfaltere må stoppe, jeg har 10 talls eksempler på veier som er asfaltert i 2010 og 2011 hvor asfalten fikk skader allerede etter første vinter og enkelte steder var det skader og sprekker i asfalten innen 1 mnd på sommerstid, det hjelper ikke å asfaltere veier med tele skader som er bygget på sand og leire og uten dreneringer.
   Løsning: Når man velger å asfaltere en vei, så bør man se på veiens standard og om nødvendig utbedre veibredde, dreneringer og hellninger på svingene samtidig, da vil man oppnå et veidekke som lever lengre enn hva som er tilfelle i dag, da er det godt mulig man kansje får asfaltert litt mindre, men man oppnår en kvalitet som er til å leve med, og det vil også gi et billigere og enklere vinter vedlikehold, for med dagens

praksis så kunne man like gjerne brent pengene på et bål, eller for å si det enkelt, om man tar en råtten planke og maler den sort, så ser det pent ut, men det er alikevel råtten.
Og som et innspill til Statens Vegvesen region Nord, hvor Torbjørn Naimak sier at han ser for seg utbedringer av kve.E6 Mørsvikbotn – Ballangen og kve.Ev10/Rv85 Evenes – Sortland i løpet av en 40 års periode, utbedringer burde allerede ha vært på plass i dag, ikke om 40 år, dette er noe som burde få fortgang, i tillegg så burde E6 Mørsvikbotn – Ballangen vært utvidet til å gjelde Ev.6 Rognan – Narvik, da hele dette stykke vei er tungkjørt og består av særdeles smale tuneller med lav takhøyde som egentlig var ment for Nord Norge banen som aldri kom, i tillegg mange tunge stigninger og bratte nedoverbakker, snittforbruk av diesel for et vogntog på 50ton ved kjøring Fauske – Bognes er 7 liter per mil sommerstid, dette øker naturligvis om vinteren, det er fullstendig hårreisende, også må jeg få lov å si at Torbjørn Naimaks anbefalning om å fortsette ferge ruten Bognes – Skarberget er fullstendig uakseptabelt, det blir å bygge ny vei med gammeldagse løsninger, på lengre sikt så vil uansett tunell eller bru bli billigere når man løser inn ferge midlene og evt bruker bom penger.
Også burde den Norske stat sende spørreundersøkelser til yrkessjåfører for å lære om hvor utbedringene trengs, de sitter tross alt på utrolig mye lokal kunnskap om de enkelte veiene, i stede for å bruke mange år og mye penger på et evig byråkrati i kommunehus, fylkesting og stortinget.

8. Sven Syversen on mars 23, 2012 at 07:08 said:

   Da bomringen i sin tid ble opprettet rundt Oslo skulle en Den også finansiere utbygging av mossevei tunnelen. Nå, utallige år senere er ikke prosjektet påbegynt. Og det selv om bompengeringen opprinnelig skulle vært fjernet for lenge siden.
   På vestsiden av Oslo har man istedenfor innført en ekstra bomring for å bygge ut hovedveien mellom Oslo og Drammen, et prosjekt som heller aldri blir påbegynt.
   Nå må man sette igang følgende utbygginger:
   - Mossevei tunnelen
   - hovedveiutbygging mellom Oslo og Drammen
   - ringvei rundt Oslo slik at tungtrafikken går rundt byen, og ikke gjennom
   I tillegg må man senke avgiftene på Gtl, som senker nox utslippet betydelig, og er et miljøvennlig drivstoff sammenlignet med dagens drivstoff.

9. erling blomsøy on mars 23, 2012 at 09:11 said:

   Har vi dette behov for utviklig i Narvikområde ?saken er å korte E6 nord for Narvik fra 35 km til event 17 eller 25 km

   2 Alternativer:event opprusting

   Besparelse på ny bru / Lang tunnell E-6 Narvik – Bjerkvik

   Lang tunell.

   E6 = Narvik – Bjerkvik lang tunell 25 km ny vei/ 3 felts?

   E10= Trældal – Bjerkvik Kortes med ca 5 km

   ny Hengebru .

   E 6 = Narvik – Bjerkvik over nybrua 17 km

   E 10 = Trældal – Bjerkvik ingen innsparing

   Tidsbesparelse :

   Bru, kontra lang tunell Narvik – Bjerkvik diff på 8 km

(25 km – 17 km = 8 km) det utgjør ca 4-5 min kjøring

Fordeler / ulemper:

Lang tunell
-Beholde flyplass
-ingen monsteringrep
-ingen bomveier
-kjøre 4-5 min ekstra E6
-korte E10 med ca 5 km.

Hengebro
-ny vei Stormyra – Bjerkvik kommer i tilegg
Miste flyplass
Bomstasjoner
2 – delt komune
Korte E6 med 8 km

10. Svein Løvland on mars 23, 2012 at 12:27 said:

    Avisen Agder har laget en hel serie med samferdsel og veikommentarer fra daglig leder Knut Arild Nordli i Flekkefjord Opplæringssenter.

    Se
    http://avisenagder.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=15323

11. Kim Aleksander Mo on mars 24, 2012 at 15:26 said:

    Håper hele landet får bedre veier. Alle europa veier med bedre standard innen 20 år. IKKE ET ÅR LENGER. Alt av løsninger som bedrer traffiksikkerheten brukes. Det burde ikke stå på penger. Er enig i at bompenger kan løse mye, men ikke når en liten kjøretur på en til to timer koster flere hundre kroner.

12. Lennart Johansen on mars 24, 2012 at 18:19 said:

    Fergefri E6 over Tysfjord burde vært realisert for mange år siden
    og opprusting av E6 mellom Fauske og Narvik . Jernbane nordover burde
    vært et folkekrav fra den nordlige landsdelen. Milliardene sitter løst bare en
    nevner sportsarrangement som OL i Oslo. Det vil ikke forundre meg det minste
    om milliardene blir bevilget til OL. «2 tanker i hodet på en gang» sier du??
    Vær snill å fortell oss nordpå om den andre tanken da.

13. Sondre Gunleiksrud on mars 28, 2012 at 20:43 said:

    E134 i Stordalen i Etne kommune. Denne er så og si klar til bygging. Alt ligger til rette for byggestart allerede i 2013. En smal og vanskelig flaskehals på en viktig hovedfartsåre fra øst til vest.

    Den er tatt ut av NTP, men den er så viktig at den bør tas med. Samferdselsministeren var her nå nylig, og fikk sitte på i lastebil på denne tungt trafikerte strekningen.

14. Osmund Lind Iversen on mars 31, 2012 at 13:29 said:

    Svært overraskende at E134 og Rv 13 fra Odda til Hardangerbrua ikke prioriteres. Det ser ut til at mertrafikk allerede neste år vil komme som julekvelden på kjerringa når brua åpner. Ikke minst vil tungtransport fra turbusser og vogntog skape håpløse forhold på dette veistrekket der størsteparten ikke engang har midtstripe eller klart kjørefelt i hver retning.
    Rv13/E134 er samband som støtter nord-syd trafikken i store deler av innlandet og

ikke minst trafikk fra Kristiansand området til Sogn og videre – viktig både for turisme og varetransport.

> Jens Krystad, Trondheim on april 13, 2012 at 00:28 said:
>
> Veldig bra innlegg! Håper Magnhild leser det!

15. Jan on mars 31, 2012 at 20:09 said:

    Hvorfor kan ikke Norge som et rikt land bygge ut infrastruktur som langt fattigere land klarer. Det burde vært 4 felts motorveg mellom Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen, Oslo-Kristiansand-Stavanger-Bergen.

    pengene har vi, men vilje til å bygge infrastruktur nasjonen kunne ha nytte av de neste 100 år har vi ikke….

16. arne on april 1, 2012 at 07:33 said:

    E-134 og R13: Hadde i 2010 eindel gravejobber langs R-13 mellom Odda og Kinsarvik, gravde ned fiberkabler til blandt anna styring av kraftproduksjonen i Hardanger. Forstod på den tid kva slag overhegehde rasfarer veg farende og fastboende lever med, konstant i dette området. Vi blei stadig advart mot å jobbe i enkelte områder når det var nedbør. Trur nok faren er større enn det som kjem fram, folk i området lever i frykt, men bråker lite om det fordi dei er vant med å ikkje bli tekne på alvor.

    Når det gjeld E-134, så burde iallefall samferdselministeren og andre sentrale politikere som kjem ifrå Rogaland og er sentrale i samferdselskomiteen sjå gevinsten i å få til eit skikkeleg samband Aust – Vest med Stavanger – Oslo – Bergen, og ikkje minst Grenland som eit tungt idustridistrik. Dette ville vera god infrastruktur med god samfunnsøkonomi.

17. Ø.Andersen on april 3, 2012 at 08:18 said:

    Når man i flere år sitter og venter på en avgjørelse hvor den nye veien RV4 skal gå,(som det har hvert prat om siden 1962) og det hel tiden dukker opp nye problemer og uenighet for og kunne ta en avgjørelse(mere kokker mere søl)da begynder man og lure hvordan de jobber med en sånn sak.
    På grunn av mye rot og uenighet så blir vi som blir rammet et offer for det rotet, for vi blir bunnet på hender og føtter og mister muligheten til og selge og mister også lysten til og gjøre noe som helt med huset når vi ikke vet vilken fremtid husene får.
    Det blir ikke noe bedre når kommunen pålegger deg og legge ny kloakk som da kan koste fler hundre tusen,som vi ikke vil få dekket hvist huset blir revet.Nå har jeg klart og gå inn med en avtale med kommunen og skal vente med kloakken til den endelige avgjørelsen blir tatt hvor veien skal gå.Det blir fort en både psykisk og fysisk belasning på flere av oss som blir rammet, og da jeg var på møte med kommunen og vegvesenet kom det et lite gjennomtenk forslag fra en av dem at jeg kunne enten selge elle leie et annet sted,da måtte jeg foklare at jeg tror ingen er inntresert og kjøpe et hus som henger i en tynn tråd og jeg akter ikke og leie og samtidig betale på et hus som kanskje skal rives.
    I 2004 var det bestemt hvor veien skulle gå,men det ble bare med praten og ingen handling.Det er prat om at vi skal få det endelige svaret til sommeren hvor veien skal gå,men jeg tror det ikke før jeg ser det.Det kan virke som at bomringen kommer opp før veibestemelsen blir tatt?Nå er det kanskje på tide og ta et mennskelig hensyn sånn at vi slipper og sitte på en tikkene bombe stort lenger.

18. Curt on april 4, 2012 at 06:55 said:

Det burde planlegges 4 felts motorvei mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger-Bergen. At man tenker på å bygge 3 felts vei store deler av veien mellom Kristiansand og Stavanger er ikke fremtidsrettet. Man kan selvfølgelig gjøre som planlagt, og så om en 5-6 år når man finner ut at trafikkmengden vokser fortere enn man trodde, begynne å planlegge en 4 felts motorvei. Men mener at det beste vil være å gjøre det på en gang, det vil samlet set være billigere og man vil bare bare ha veiarbeid en gang, istedefor 2 ganger. Dette er også best for sikkerheten.

Så venligst tenk langsiktig og prioriter en 4 felts motorvei hele strekningen mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger-Bergen. Dette kan hjelpe folk til å bli boende mellom de store byene, og det er vel også et mål?

19. Jens Krystad, Trondheim on april 13, 2012 at 00:10 said:

    Kjære Magnhild!
    Jeg vil holde meg til delen av Europaveg 6 (Svinesund – Kirkenes) i Norge.
    Vi har en hovedferdselsåre på langs gjennom landet vårt, og den skal være transportåren for gods-, person-, forsvars- (les militær-), anleggs- og lokaltrafikk samtidig. Jeg kjører jevnlig strekningen Trondheim – Fauske, 662 km, og er årvåken.
    På denne strekningen er det
    - massiv transport av forbruksvarer
    - massiv transport av landbruksvarer
    - massiv transport av eksportvarer
    - stor andel av utenlandske kjøretøy, dvs trailere
    - stor lokaltransport
    - svært mange kjøretøy i sommersesongen
    - mange ulykker
    - mange svinger
    - mange strekninger uten midtstripe (dvs. smal vei)
    - dårlige vegkanter
    - elendig fundamentering (dvs. humper)
    - få muligheter for utkjøring/forbikjøring
    - veldig dårlig veidekke (mange steder)
    - kjøretøy som blir urettmessig hurtig nedlitt
    - sjåfører som blir urettmessig hurtig aggressive
    - fremdeles planer for utbygging av E6 rett gjennom befolkningssentra – min og andre lands overbevisning er at trafikk og bosetning hører IKKE sammen!
    - altså Europas Elendigste Europavei!

    Så mine 3 spørsmål til deg er:
    1. Hvorfor kan ikke Norge, et av verdens rikeste land, investere i infrastruktur som virkelig kommer landets befolkning og økonomi (vi har masse råvarer som vi skal frakte uforedlet ut i verden) til gode for oss som tross alt bor her nå?
    2. Du snakker om 20 år for å få transporten i orden. Hvilket tidsperspektiv har ditt departement for å få stamveinettet (les E6, E39 og FV3) i Norge opp på et nivå der vi kanskje kan være stolte av standarden og ikke skjemmes av den som nå?
    3. Hva skal til for at de nasjonale myndigheter avgjør hvor stamveiene skal gå, for å tjene disses oppgave; dvs. transport, i stedet for at lokale fantaster får ta kommandoen og lage idiotiske løsninger for veitrafikken (jfr. Steinkjer og Harran)?
    Med vennlig hilsen
    Jens K

20. John on april 13, 2012 at 14:30 said:

Nå er vi i 2012 og kongeriket Norge er rikere enn noen gang. Jeg har levd så lenge at jeg har opplevd at alt som har med infrastruktur å gjøre er statens oppgave, og det bør og må det fortsatt være. Alle skal over skatteseddelen være med å betale på det vi alle bruker.
At den ulykksalige lierbommen og så osloringer startet dette forferdelige bompengehysteriet er bare å beklage. Det er en ekstra skatt på oss bileiere, vi har avgifter og skatter nok som det er.
For oss trygdede nedsetter det livskvaliteten, vi får begrenset bevegelsesfrihet med bommpenger så snat vi skal ut av oslogryta. Vi trygdede har heller ingen mulighet for å trekke bompengeutgifter fra på noen selvangivelse eller noe annet så for oss er det en mye hardere balastning enn for arbeidsfølk på reise til og fra jobb, og firmaer som kan trekke det som en utgift i regnskapet.
Jeg håper Frp holder løftet sitt om å innfra alle lån til bomstasjoner og stenge alle bomstasjoner når die kommer i regjering, og det skjer forhåpentligvis ved neste valg.
Det blir ikke mer press på krona og rentenivåer nå enn hva det var før da all infrastruktur gikk på statsbudsjettet. Jeg fulgte med like mye da som jeg gjør idag.
Det at Stoltenberg ofte gir uttrykk for at det aldri vil bli statsbudsjettet som helfinansierer infrastruktur lengre er vel hans merkelige syn på at det er bare han som har rett. Andre folk kan også tenke.
Vi får bruke oljepenger på infrastruktur og vedlikehold som kommer folket tilgode og ikke bare drive med et lotteri på aksjer i utlandet som gir store tap. Penger som kunne vært inverstert innenlands.

21. Jon FH on april 16, 2012 at 17:34 said:

    I seksjonen «Miljø og klima» er det en målsetting at klimagassutslippene må reduseres og at fremtidig transportvekst må skje på kollektivtransport.
    Hvorfor legges det da opp til utbygging av 400 km motorveg? Er det ikke bedre å bruke pengene til å bygge ferdig dobbeltspor i intercitytrianglet og fjerne flaskehalser på det øvrige jernbanettet, slik at vi kan få redusert antall personbiler og lastebiler på norske veier?

22. Arne Frivoll on april 19, 2012 at 09:41 said:

    I den nye NTP håper jeg virkelig at det avsettes mere midler til utbygging og vedlikehold av vei. Strekningen fra Kristiansand/Søgne til Stavanger MÅ planlegges og bygges som firefeltsvei. Denne strekningen har en rekke plasser som ikke har standar for en europavei, og der er stor trafikk med tungtransport spesielt når ferjene kommer til Kristiansand. Legg gjerne ny E39 lit inn fra kysten å bruk de veiene som går opp i dalførene som tilførselsveier. Dette vil medføre en raskere og billibere vei, når det ikke må taaes hensyn til eksisterende trafikk. En sikker og god vei minker/hindrer fare for ulykker og dødsfall i trafikken.

23. Øystein Mortensen on april 23, 2012 at 19:29 said:

    Jeg ser mange fine og gode kommentarer her, men det viktigste er att departementet husker på att det er noe som heter indeksøkning.
    Når regjeringen skryter av å bevilge så og så mye mere til veg, så er det bare smuler, for det går bort i indeksøkning hvert bidige år.
    Så klages det på att anbudene blir dyre, serlig på vintervedlikehold her i nord.
    Da må samme etat huske på att det også settes strengere krav til vedlikehold, det er ikke lenger bare en mann og en bil. Det er ett HMS-krav som samme etat sier vi skal overholde. Nei, staten, DET er ensbetydende med sosial dumping, en foregans «bedrift» som burde se seg for god til slikt.

Ellers så er det bevilgninger og planprosessen som går for tregt, men her nord har vi også en veisjef som egentlig(trur nå jeg) skulle ønske han satt i miljødepartementet for SV eller AP, kunne like godt hatt Erik Solheim som veisjef, hadde sikkert ikke klart å planlegge mere vei eller skaffe bevilling til mere vei.

24. Nils Roar Holgersen on april 25, 2012 at 07:03 said:

    Spørsmål 1: Gjelder E 134 Stordalen, Etne kommune
    Hvordan tenker fagetaten når de ikke viderefører et prosjekt i kommende NTP som av ulike årsaker ikke ble gjennomført i inneværende NTP.
    Spørsmål 2: Gjelder E 39/E134:
    Vestlandet har stor fokus på ferjefri E 39. Vel og bra. Deler av Vestlandet har og stort behov for nye tunneler over Haukeli. Disse har jeg oppfattet forslaget i NTP er lavere prioritert enn Rogfast. Bør ikke nye tunneler over Haukeli betraktes som nødvendig vedlikehold mer enn nyinvestering og slik sett prioriteres høyere enn Rogfast? 3 ferjer over fjorden holder godt unna trafikken.
    Nils Roar Holgersen

25. Per-Kaare Holdal on mai 5, 2012 at 12:33 said:

    Samferdselsstyret i Nordland vedtok den 22. januar 1988 følgende: » Samferdsel-styret ser det som viktig at driften av ruten Bodø – Leknes kommer i gang fra 1. mai 1988 som forutsatt. Samferdselsstyret understreker betydningen av at saken får rask behandling i Samferdselsdepartementet.»

    I høringsuttalelsen fra Kultur-, miljø- og næringskomiteen til ny reiselivsstrategi for Nordland 2011 – 2015, karakteriseres fergetrafikken til og fra Lofoten om sommeren som en flaskehals.Kommunestyret i Bodø har vedtatt for å utrede fergerute mellom Bodø-Leknes.
    De fleste er enige om at de negative effekter av en sterkt økende trailertrafikk på veiene i Vest-Lofoten er store. Dette gjelder både hva angår miljøforurensing og støy, flaskehalser, kostnader ved vedlikehold av veinettet, og ikke minst en uakseptabel høy trafikkfare. Ferge til Leknes innebærer en årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 4 millioner kroner sammenlignet med dagens fergeløsning. En slik endring av fergetilbudet vil medføre at 90 % av befolkningen i Lofoten får forbedret sin transportstandard (ref. Nordlandsforskning).

    Transportøkonomisk institutt har beregnet at godsmengden nasjonalt vil øke med 80% de neste tretti år. Nordlandsforskning konkluderer med: Hovedproblemet for tungtrafikken med dagens fergeløsning mellom Lofoten og fastlandet er ikke selve fergeoverfarten, men den vegstandarden og de vektbegrensningene som er på E10.

    Det skulle bare mangle – Bodø som fylkeshovedstad er viktig for Lofoten og Lofoten er viktig for Bodø. Derfor m…å den største kommunen i Lofoten også ha fergeforbindelse mot Bodø og Bodø til Leknes.

    Steinar Skaar i Statens Vegvesen uttaler til Lofotposten 16. juli 2010 at E10 i Lofoten, spesielt strekningen Napp – Å, er å regne som «begrenset stamveg». Det betyr at det blir en bredde på 6,5 meter. Når vi da vet at næringslivet i Lofoten-Bodø vil øke både når det gjelder tungtrafikk og øvrig næringsforbindelse, må vi da legge forholdene til rette med en ferge Bodø-Leknes. Tungtrafikken øker langt mer en offentlige beregninger så langt har tatt med i sine beregninger. Teknisk sjef i Moskenes, Leif Riis, sier til Lofotposten den 16. juli 2010, at trafikksikkerheten spesielt for syklister i Moskenes er farlig siden E10 bare har 6,5 meter vegbredde. Vi sier da; bidraget for å øke trafikksikkerheten og opplevelsen for syklister må være å styre blant annet

tungtrafikken direkte fra Vestvågøy til Bodø og det samme i retur. Teknisk sjef i Moskenes, Leif Riis, mener at sikkerheten på E10 er for dårlig spesielt i Moskenes. Og på en slik veg sender vi vår tungtrafikk, turister, skolebarn osv. Stå på for å redusere trafikkfaren på E10 vestover ved å opprette ferge Leknes – Bodø. Et fergested i Leknes i tillegg til Moskenes innebærer en årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 4 millioner kroner. Et slik økning av ferjetilbudet vil medføre at 90 % av befolkningen i Lofoten får forbedret sitt fergetilbud. Ut fra økningen i trafikkgrunnlaget vil E10 i Flakstad og Moskenes bli livsfarlig. Men Steinar Skaar i Statens Vegvesen uttaler til Lofotposten 16. juli 2010 at det ikke vil være økonomisk realistisk å utvide vegen vestover. Dermed må vi redusere trafikkøkningen ved å opprette ferge Leknes-Bodø. Dette må bli et folkekrav både i Lofoten og Salten.

Venneforeningen for ferge Bodø-Leknes vil derfor foreslå at ferge Bodø-Leknes blir satt i drift i perioden.

26. petter namløs on mai 16, 2012 at 21:57 said:

    undertegnede har vegen som sin arbeiodsplass(kjører langtransport) og savner bygging/tillrettelegging av hvileplasser for yrkestrafikken,synes det er merkelig at dettte skal ta så lang tid.
    det må gå ann å få istand noe middlertidig.
    det burder ogsæ være et krav vegvesnet setter til utbyggere av spisesteder langs vegene at det legges tilrette for yrkestrafikken,såsom hgode og trygge parkerigsmuligheter,god og sunn kost og gode sanitærmuligheter.
    dette burde etter min mening være mulig å få til.

    petter namløs
    tillitsvalgt i norsktransportarbeiderforbund

27. Magne Barth on mai 20, 2012 at 09:00 said:

    Ntp valg av prioritering er basert litt for mye på politikk og litt for lite på behov.

28. Aase L. Nilsen on mai 27, 2012 at 07:30 said:

    Jeg ønsker å stille et spørsmål ang. ferjetakster og rabattordninger. Vi er en av mange som har funnet glede i å kjøre med bobil. Når vi så bor på vestlandet, er det nødvendig for oss å bruke ferjer nesten hvor enn vi ønsker å dra. Et besøk til Bergen koster over 2000 kr. i ferje og bomavgifter. Det sier seg selv at det blir ikke mange turer til slekt og venner pr. år. Der finnes rabattordninger på ferjene men her har en ikke tatt høyde for å skille mellom næring og privatkjøring. En har en system som skiller på kjøretøyets lengde. For vårt vedkommende er bobilen 8.2 m og får ikke rabatt før vi evt. kjøper ferjekort til kr. 11 300. Hvis bilen er under 8 m koster kortet kr. 2700. Mitt spørsmål er hva som er begrunnelsen for dette? Vi er villige til å betale det det koster å ha en bil over 8 m men opplever det urettferdig at vi skal ut med kr. 11 300 for å få denne rabatten. Det føles også urettferdig når det kommer en bil med camingvogn eller henger som er lengre enn oss og de betaler kun for bil. Etterlyser en logisk forklaring og ber samtidig om at en ser på dette for å få en mer rettferdig rabattordning. Det må kunne skilles mellom kjøretøy som brukes i privtkjøring og lastebil/trailer som brukes til næringsvirksomhet. Ferjene blir en del av vårt veinett og hvis vi skal komme oss rundt, forventes det at en legger tilrette for en rettferdig praktisering.

29. Hogne Neteland on mai 30, 2012 at 17:23 said:

    Den kortaste vegen mellom Oslo og Stavanger er over E134.
    Den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen er over E134.

I ein rapport frå Statens vegvesen står det at med små tiltak vil denne vegen også bli den snøggaste på desse strekkjene.

E134 er den vegen i Noreg som har størt potensiale for miljøeffektive tiltak.
E134 kan med små tiltak bli den «billigaste» strekkja (minst drivstofforbruk).

Den kortaste vegen er også den tryggaste! E134 er den tryggaste vegen mellom Oslo og Stavanger, og Oslo og Bergen.

E134 er den fjellovergangen i Noreg med høgast ÅDT.

Sats på E134!
Bygg Haukelitunnelane no!
Bygg Århus – Gvammen – Kongsberg!
Bygg Rogfast!
Planlegg ny Hardangerfjordbru, der ho gjer mest nytte!
Bygg tunnel bak Tysse!
Bygg for stor trafikk!
Vintersteng Hardangervidda!
Sats på E134!

> Bjørge on mai 30, 2012 at 18:19 said:
>
> Dette er kanskje det viktigaste vegprosjektet i Noreg! Vil legge til at det bør leggast ein veg direkte til Svinesund/Ørje over/under Oslofjorden, for å unge at all trafikk går innom Oslo. Håper du les innlegget Magnhild, dette er svært viktig!
> Helsing ein som ikkje bur i dette vegområdet.

30. Ronny on mai 31, 2012 at 09:01 said:

    Bygg nye tunneler over E-134 Haukeli,bygg ny røldalstunnel først.
    Dette er den mest trafikerte fjellovergangen mellom øst/vest.

31. Liv Lundahl Skjønnås on juni 21, 2012 at 20:14 said:

    Det er med beklagelse at man har registrert at Veipakke Lofoten ikke er nevnt i Nasjonal Transportplan 2014-2023. Lofoten som er et av de viktigste turistmålene i landet har en veistandard som står langt tilbake å ønske. Flere strekninger er å anse som trafikkfarlige. Både næringstrafikk og turisttrafikk er økende og vil forsterke de trafikale negative forholdene i regionen.

    Lofotrådet har utredet en Veipakke Lofoten med aktuelle delprosjekter og samtlige av kommunen i «Fastlands-Lofoten» (Vågan, Vestvågøy, Flakstad og Moskenes) samt Nordland fylkeskommune, har fattet prinsippvedtak som aksepterer en bompengeløsning for Veipakke Lofoten. Lofotrådet har også opprettet et selskap og nedsatt et interimsstyre for Lofotvei AS.
    Videre er det viktig å satse på at flere skal bruke sykkel og ikke bil, er da må man legge til rette for dette og det må derfor på plass en gang- og sykkelstier gjennom hele regionen. Dette vil være et godt prosjekt under Veipakke Lofoten.

    Det er svært viktig for regionens videreutvikling at Veipakke Lofoten fremkommer som et fremtidig prosjekt i Nasjonal Transportplan 2014-2023, slik at selve utredningsprosess kan starte i perioden.

32. Liv Lundahl Skjønnås on juni 21, 2012 at 20:27 said:

    Den fremtidige flyplasstruktur i distrikts-Norge er nå opp til vurdering. Nasjonal Transportplan for 2914 -2023 gir klare føringer står for den fremtidige flyplasstruktur i

distrikts-Norge. Forslagene om byggingen av regionale stamflyplasser i Mo i Rana og på Gimsøya i Lofoten med en banelengde på minst 2000 meter, representerer de første og viktige elementene for den nye fremtidige flyplasstrukturen. Disse nye regionale kommunikasjonsløsningene innen luftfarten, sammen med en løpende utbygging av veinettet, er med å legge grunnlaget fremtidige næringsutvikling i regionene og landsdelen som så dann. Dette må ses i lys av at landsdelens næringsliv er i rask utvikling på mange områder. Næringslivet og befolkningens behov for ny, moderne og fremtidsrettede og kommunikasjonsløsninger må nå realiseres.

• Avinor har konkludert med at flyplassene på Leknes og Svolvær har klare flytekniske begrensninger allerede i dag knyttet til omliggende topografi og rullebanelengde.
• Selv med en utvidelse på Leknes til 1200 meter vil det være sterke begrensninger på nye og større flytyper. De topografiske forholdene medfører også begrensninger på 50 – 75 seters fly knyttet til antall passasjerer pr. fly, som ikke vil medføre en økning i forhold til dagens tilsvarende passasjerantall på disse flyene.
• Som den mest fremtidsrettede løsningen konkluderer Avinor med en nedleggelse av kortbaneplassene på Leknes og Svolvær, og bygging av en ny stamflyplass for Lofoten på Gimsøya.
• Avinor har i forslaget til Nasjonal Trafikkplan gjort en grundig vurdering av de fremtidige løsninger for en stamflyplass i Lofoten. Konklusjonen er entydig. Ut fra topografiske og flytekniske årsaker er det kun to alternativer- Gimsøy og Hadselsand.

Det er viktig å peke på at forslagene til Nasjonal Transportplan, og de konklusjoner som fremkommer, er et resultat av et samarbeid mellom alle de statlige kommunikasjons etatene. Vegsjefen har da også gitt uttrykk for at en stamflyplass på Gimsøya vil måtte ses i sammenheng med Veipakke Lofoten og en utbygging tidligere enn en ellers måtte forutsette. En stamflyplass på Gimsøya vil således fremskynde realisering av Veipakke Lofoten.

Som et av de store turistmålene i landet, er Lofoten et ”trekkplaster” for utenlandske turister til Norge og andre regioner i vår landsdel. En regional stamflyplass midt i Lofoten i størrelsesorden på minst 2000 meter åpner for betydelig økning av antall turister til Lofoten. Det er i denne anledning viktig å fokusere på de mulighetene som antall passasjerer inn til Lofoten vil gi regionen.

Det er derfor veldig viktig at Avinors utredning av ny storflyplass i Lofoten blir satt i gang og at dette er en del av NTP.

33. Jan on juni 26, 2012 at 15:22 said:

    Hvorfor må det brukes så lang tid på å få i gang byggingen av ny E39 Ålgård- Søgne. Pengene har vi jo og prisen blir jo bare høyere for vert år som går og bilistene blir mer og mer irriterte av å måtte ligge bak trailere som ikke klarer og holde fartsgrensen i oppoverbakker.Nå må det snart handles, politikerne i de forskjellige kommunene på strekningen er jo enige om fire felts vei på hele strekket.Hvorfor kan dere ikke være fremtidsrettet når en vet at nå veien står ferdig har det gått mange år og biltrafikken har økt mer enn man trodde.Dette er jo en investering for landet som alle får goder av og ikke minst alle ulykkene man blir spart for.Kan ikke dere som styrer landet høre litt mer på oss som stemmer på dere.Det er tross alt ikke dere politikere som eier pengene ,det er oss alle landets innbyggere.

34. Terje Alfnes on juni 27, 2012 at 18:05 said:

Kostnader og arealforbruk nye veier og trafikksikring
Spørsmål til samferdselsministeren:

Er det ikke på tide at samferdselsministeren initierer en bred utredning med utprøving av nye og billigere, og framfor alt mindre arealkrevende veiløsninger?

Statens vegvesen har nylig foreslått E18 gjennom Ski og Ås utbygd til 4 felt til dobbel så høg pris pr. løpe-meter som den sist åpnete E6-parsellen nord for Gardermoen og Dal. Den ekstremt høge prisen skyldes hovedsakelig utstrakt bruk av tunneler for å begrense nedbyggingen av dyrka jord, og at deres håndbok ikke har beskrivelse av noen vei tilpasset trafikkmengden på denne strekningen. Dermed har en helt sett bort fra konklusjonen i forutgående kvalitetssikringsrapport: «Det er ikke ventet køproblemer før ÅDT har voks til 50 % mer enn dagens trafikk. Overgangen til firefelts veg skal altså skje i god tid før det i det hele tatt vil kunne oppstå køproblemer på tofeltsvegen. Dette virker ekstravagant, og er neppe samfunnsøkonomisk forsvarlig.»

Samtidig er det foretatt overslag bygd på det store tallmaterialet fra Trafikverket i Sverige som viser at slik de der bygger sine 3-felts veier m/midtdeler, vil disse ha tilstrekkelig kapasitet på vår E18-strekning til godt etter 2040. Videre finnes det materiale som viser at 3-felts veiene har gitt færre ulykker enn 4-felts veier med samme hastighet, og i Sverige har antall ulykker blitt redusert med nesten 80 % ved overgang fra 2- til 3-felts veier.

Og ikke minst viktig, med 1 million flere munner å mette i Norge i 2028, vil nedbygd areal bli i størrelsesorden bare ¼ ved å velge 3-felts i stedet for 4-felts vei, og kostnadene vil reduseres tilsvarende. Og dessuten, en slik løsning er særs gunstig ved oppgraderinger fordi den så enkelt tillater gradvis utbygging i takt med behovet. Og som bonus: De veifarende vil fortsatt kunne se det flotte kulturlandskapet de kjører gjennom og turistene kan få lyst til å stoppe.

Fordi det etter behandlingen i kommunestyrene nå går mot en pause før hele E18 gjennom Ski og Ås kan bli ferdig utredet og oppgraderingen starte, foreslår jeg at nettopp denne veistrekningen benyttes som sentral case i foreslåtte prøveprosjekt. Dette fordi veistrekningen ligger i bare sykkelavstand fra miljøet rundt Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) med landets høgste utdanning og kompetanse på arealforvaltning. Og i tillegg kommer at det på den samme veien på svensk side er det allerede bygd lange strekninger med slik vei som kan nyttes til sammenligning.

Med en bred undersøkelse mener jeg at vegvesenets egne ressurser må suppleres med bl.a. kompetansen fra UMB-miljøet og da særlig spisskompetansen til Skog og landskap, at studentenes arbeidskraft bør søkes utnyttet, og ikke minst den store erfaringskompetansen fra svenske Trafikverket. Hvis vi ikke oppnår de samme store fordelene i Norge som i Sverige, er det grunn til å spørre hvorfor. Har vi i Norge en annen mentalitet, er vi for sjølgode på veien eller hva annet skiller oss fra bilkjørerne i Sverige?

Ønskelige å undersøke
Mitt største ønske som pensjonist er en systematisk utprøving av bl.a.:
- «Svensk» 3-felts vei med midtdeler og tilsvarende enkle kryssløsninger som i Sverige.
- Minimering av veibredder og midtrabatt på 4-felts veier med midtdeler.
- Tekniske løsninger inkl. brøyterutiner for mindre avstand mellom veibane og parallelle gang- og sykkel-veier.
- Lengder på havarilommer så også trailere får plass, og bedre merking så de oppdages

i tide for bruk til en kortvarig stopp også uten motorstopp.
- Midtdeler med tilstrekkelig høgde og styrke som minimerer skaden på kjøretøy og personale og samti-dig lett kan åpnes ved ulykker.
- Bedre markeringer (oppstikkende plastmarkører e.l.) mellom motgående kjørefelt med sperrelinjer uten midtdeler.
- Full gjennomgang og samordning av trafikkreglene for bilveien, langsgående gang- og sykkelveier og sykling på fortau.

Terje Alfnes, Ås

35. Vest-Telemark Nærinsgforum on juni 28, 2012 at 12:07 said:

Innspill til NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

Norsk samferdsel er prega av mangelfull infrastruktur og dårleg framkommelegheit. Dette gjeld særleg for Vest-Telemark. Standard og utvikling påfører næringslivet i regionen høge transportkostnader og redusert konkurranseevne. Skal verksemdene i vår region vere konkurransedyktige i framtida må det satsast på infrastruktur.

Transportetatane og Avinor har lagt fram eit planforslag som gir eit fagleg godt grunnlag for det vidare arbeidet. Vest-Telemark Næringsforum kan stille seg bak omtala av dagens tilstand i planforslaget. I dei største byområda er det kollektivtrafikken som må ta veksten i persontransporten, i regionane må det gjerast tiltak som bidreg til utvikling av meir robuste bo- og arbeidsmarkedsregionar, og tilslutt mellom byar og landsdelar må det byggast transportsystem som reduserar avstandskostnadane for næringsliv og innbyggarar.

Store avstandar gir norsk næringsliv ulemper når varer skal leverast til dei viktigaste eksportmarknadene. Vi meiner at avstandsulempene kan reduserast gjennom en sterk og målretta satsing på samfunnsøkonomisk lønnsame investeringar i ny infrastruktur. For næringslivet i vår region er dei største årene inn og ut av regionen svært viktige, men like viktig er også infrastrukturen frå ulike bygdesentra ut til riksvegane. Det er derfor viktig at ein samla samferdselspolitikk også fokuserar på opprusting og utbetring av etterslep som ein del av strategien.

VTNF støttar ei samfunnsøkonomisk akseptabel framdrift i forhold til infrastrukturprosjekt, men ønsker ei endå meir offensiv satsing enn det som ligg inne i + 45 % nivået. Fleire undersøkelsar (bl.a. utført av NHO), viser at ein innan forsvarlege rammer kan forsere moderniseringa av infrastrukturen her i landet.

For vår region vil vi i tillegg framheve nokre strekningar med særleg betydning:

E 134
E134 er den mest stabile og slik sett ein av dei viktigaste ferdselsårene mellom Vestlandet og Austlandet. E 134 har behov for store oppgraderingar i tilknyting til tunellane over Haukeli. Det er av avgjerande betyding at arbeidet med å sikre en stabil vinteroverfart gjennom nye tunellar forserast og prioriterast tidlig i ny NTP periode. .

Prosjekta er godt utreda og under planlegging.

Ein betre vinterstabilitet vil ha stor betyding for ein stor del av norsk landsbasert industri som eksporterer sine varer per bil. Ein betydeleg vareproduksjon går via Haukeli mot Sverige/Tyskland for vidare distribusjon i Europa.

Vi har vidare klare forventningar til at det i kommande statsbudsjett blir sørga for tilstrekkeleg bevilgning til 3 prosjekt på E134 som ligg inne i Nasjonal Transportplan 2010-2019: Århus-Gvammen, Stordalstunnelen og Kongsberg.

Bygging av ny E134 over Haukelifjell må starte i 2015 og heile prosjektet må gjennomførast i løpet av transportplanperioden 2014-2023. Kravet til bompengeandel må ikkje setjast urealistisk høgt.

Øvrige prosjekt i tilknytning til E 134 og RV 36 er i så måte også viktige. RV 36 er ein viktig trase for heile næringslivet med vare, gods- og persontransport mellom Grenland og Vest-Telemark, samt for kommunikasjonar ut på E 18. Ein gjennomgåande god veg, der ein også får ei framskynding av tiltak i Grenland er viktig. Slik sett er kommunikasjonane for godstrafikken inn mot Grenland Havn av stor betydning for næringslivet i regionen.

RV 41
For næringslivet i Vest-Telemark er også RV 41, som går frå Kristiansand til Brunkeberg, der den koplar sammen E 18 med E 134 svært viktig. Både for godstransport av vatn, tømmer og trelast har vegen stor betyding. RV 41 er også viktig for eit stort reiseliv i Vest-Telemark, som ei viktig ferdselsåre frå ferjetrafikken i Kristiansand.

I rapporten Rutevis plan for riksvegnettet – Rute 5a, datert 4. april 2011, er samferdselsetatanes prioriteringar lagt inn. Her er det lagt inn investeringar på 795 mill i prioritet 1, som saman med vegens næringsmessige betyding bør vektleggast.

Behova på vegen er primært knytt til oppgradering for framkommelegheit, der strekningsvise utbetringar som reduserar transporttid og slitasje på materiell bør prioriterast før punktutbetring.

Vi vil også presisere betydinga av fylkesvegnettet. Bare i Telemark er kostnaden på etterslepet på desse vegane rekna til 2,2 mrd. Etter at Fylkeskommunen overtok store deler av vegnettet, har det også blitt viktig for næringslivet å fokusere på at Fylkeskommunane må få tilført tilstrekkelige midlar for å oppretthalde dette vegnettet, samt ta igjen etterslepet på dei viktigaste fylkesvegane.

Med venneleg helsing

Vest-Telemark Næringsforum

36. Martin Rødseth on juni 28, 2012 at 23:31 said:

    E39 mellom Stavanger og Kristiansand må prioriteres med 4 felts vei. De siste år har løsningen vært redusert fartsgrense, på strekning etter strekning, i stedet for løse den faktiske problemstilling: vei holder ikke nødvendig standard. Strekningen Oslo – Svinesund er 4 felt hele strekningen, noe som bedrer sikkerheten og effektiviteten, og reduserer utslipp PDA mindre kø.

37. Tor H. Dversnes on juni 29, 2012 at 11:58 said:

    Jeg har lest Nasjonal Transportplan med interesse.

    Dessverre sier den alt for lite om E39, spesielt på strekningen Kristiansand – Ålgård.

    Jeg håper Stortinget umiddelbart vil sørge for at denne strekningen bygges ut som fire felts motorvei. For å presisere hva jeg mener, så legger jeg følgende i uttrykket fire felts motorvei:

    - To kjørefelt i hver retning
    - Fysiske sikringstiltak i midten, slik at kjøretøy ikke kan treffe hverandre (frontkollisjoner)
    - Fartsgrense på minst 100 km/t

Det er veldokumentert igjennom flere år at dagens E39 er meget trafikkfarlig. Resepten de senere årene er at fartsgrensene er satt ned flere steder. Dette er feil måte å gjøre det på! Nå tar det opp mot 10 minutter mer å kjøre samme strekning enn for 20 år siden. Skal det fortsette slik fremover? Veien må bygges ut nå, det må tenkes langsiktig og helhetlig, og den klattvise utbyggingen som skjer enkelte steder må det bli slutt på.

I tillegg må ny E39 bygges som snarvei, ikke som omvei. Veiplanleggerne må sitte med linjal på kartet når de tegner streker hvor veien skal komme, og ikke komme borti med hånda slik at den legges innom hver eneste avkrok. To rette streker, som signaliserer fire felts motorvei er alt som skal til! Så får vi heller bygge noen bedre tilførselsveier fra enkelte steder i tillegg. Oljemilliarder er det nok av.

38. GUSTAV REIERSEN on juni 29, 2012 at 12:12 said:

    1) E 39 Kristiansand – Stavanger må bygges ut som 4 feltsvei snarest. Europaveien bør legges i bue utenom Kristiansand, via Kjevik lufthavn.

    2) Veien Innvik – Olden er en skandale! Det er en skam for Norge å sende busslast på busslast med cruiseturister på denne hullete krøtterstien!

39. Harald Dean on juni 29, 2012 at 13:13 said:

    Det er en skam for dette landet at vi ikke har høyrere veistandard enn vi har. Å se til Sverige gjør meg flau!.. Spesielt når man tenker på hvem som har mest oljepenger.

    God infrastruktur er som kjent en viktig faktor for god utvikling av, og et fungerende næringsliv. Derfor bør bla. strekningen Kristiansand-Stavanger være fire-felts motorvei. Å kjøre Kristiansand-Grimstad idag er helt fantastisk sammenliknet med den gamle krokete veien. Dødsfallene har også gått drastisk ned på den strekningen.

Jernbane

1. Irene Kleppan on mars 22, 2012 at 10:07 said:

   Siden det for persontrafikk heter «målet både er å avlaste pressområder og knytte byer tettere sammen. Disse perspektivene kan legges til grunn både for nærtrafikk og regionaltrafikk opp til 200 km, men også for fjerntrafikk over 100 km»,

   må dere passe på at Spikkestadbanen, en viktig linje for dagpendlere til Oslo, ikke (som dere faktisk og uforståelig har planlagt) blir et dårligere og langt tregere tilbud enn i dag. Husk at for pendlere er tidsbruken det aller viktigste moment. For pendlerne i Norges tettest befolkede område, er kollektivløsningen lokalt dårlig og kronglete, med mange bytter. Man bruker betydelig mer tid fra A til B kollektivt enn med privatbil.

2. Sissel Finstad on mars 22, 2012 at 11:01 said:

   Planlagt nedleggelse av Hallenskog stasjon:
   Det strider mot all fornuft å legge ned en stasjon når det er et eksisterende kundegrunnlag og flere hundre nye boliger er under oppføring/planlegging.
   Bygda har ingen andre kommunikasjonsmidler, og veiene er ikke bygget for busser. Parkeringsplass på Heggedal er dessuten full i dag, så det har ingen hensikt å kjøre dit. Parallelt er det et faktum at ikke alle har bil. Hallenskog stasjon MÅ opprettholdes. Husk at dere er våre folkevalgte, og dere må evne å lytte til folkets råd! Vil dere virkelig at flere skal kjøre helt inn til Oslo?

3. Lisa Winther on mars 22, 2012 at 12:34 said:

   Kan dere love at dere gjør alt dere kan for å opprettholde dagens reisetid på strekningen Spikkestad-Oslo, i det minste på togene i ruschtiden på morgenen og ettermiddagen?! Vi pendelere med små barn er helt avhengige at reisetiden ikke blir noe lengre! Hvis den blir det, må vi alvorlig vurdere å si opp jobbene våre i Oslo og bli ufrivillig arbeidssøkende eller flytte fra kommunen, noe vi helst ikke ønsker. Å kjøpe en ekstra bil (noe vi egentlig ikke har råd til eller ønsker med tanke på miljøet) er et siste alternativ for å kunne ta toget fra Lier eller Asker, men der er parkeringsplassene allerede sprengt og veien til Asker altfor dårlig for å tåle økt belastning. Så ikke forleng reisetiden vår – vær så snill!!! Samme reisetid eller aller helst kortere, er mye viktigere for oss enn økt antall avganger!

4. Bjørn Ole Vinje on mars 22, 2012 at 13:11 said:

   Nedleggelse av Steinberg stasjon er stikk i strid med flere av hovedpunktene deres:
   1. Trafikksikkerhet
   Da dere ikke vil bruke penger på undergang og la tog passere i 130 km/h eller mer hvor det er 2 overganger med såkalte «halvbommer» så kommer folk til å sitte med hjerte i halsen når ungene er ute å leiker. Å ta med kostnader for undergang som ett argument for å legge ned Steinberg stasjon er jo helt «høl i huet». Dette bør jo absolutt på plass, ikke minst hvis stasjonen legges ned.
   Å legge ned stasjonen vil også medføre økt trafikk på hovedveien som går gjennom Steinberg. Dette er samme veien barn bruker til skole og barnehage. Hvilke argumenter blir brukt for nedleggelse av stasjonen kontra trafikksikkerhet her?
   2. Miljø og klima
   Å legge ned stasjonen vil medføre «matebusser» til Mjøndalen og Hokksund. Det vil også medføre at flere bruker bilen til jobb. Hva er argumentene her for å forbedre miljø og klima?

3. Kollektivtransport og storbyutfordringer
Nedleggelse av Steinberg stasjon vil «garantert» føre til at flere velger å kjøre bil til jobb, altså økt trafikk inn til byer som Kongsberg, Drammen og Oslo. Hvordan kan da en nedleggelse løse storbyutfordringene vi har?

Kunne skrevet side opp og side ned med argumenter mot å legge ned Steinberg Stasjon men kan ikke komme på ett eneste argument for å legge den ned. Steinberg er ett sted i stor vekst og flere velger å bo her nettopp på grunn av stasjonen. Så vær så snill og la fornuften seire, la Steinberg Stasjon forbli åpen!

5. Yngve Torbergsen on mars 22, 2012 at 13:49 said:

   Fokus må være å få nærtog til å fungere. Så kan man se på lyntog på sikt.

6. Tone on mars 22, 2012 at 15:45 said:

   Vi er en fb.gruppe på ca.1000medl. som jobber iherdig for å beholde stasjonen vår som har vært der i 146 år, nå sier Magnhild M.Kleppa at det blir for dyrt å oppgradere stasjonen vår, men noe oversikt over kostnader er ennu ikke kommet, stasjonen må oppgraderes da det er 1/2bom der i dag, så sikkerheten må ivaretas slik at penger vil dette koste 'åkke' som, men hva koster det? På lang sikt må dette være den rette investeringen,mht.kollektiv trafikken som skal utbedres…. hvorfor tar dere ikke med Steinberg, men Darbu som er på størrelse med Steinberg og med ett langt mindre passasjererantall, får de beholde stasjonen.Er det fordi at din partikollega Per Olav Lunteigen sto i 'bresjen' for Darbu? En gjør seg mange tanker og Steinberg er ett lite tettsted men i stor vekst pga lavere kostnader v/huskjøp, slik at mange unge mennesker flytter hit, og det er vel den kommende generasjonen som er gull verdt for vårt samfunn,men da må det kollektive ligge til rette….vi har sågar ikke buss engang, men det har Darbu….Miljømessig er vel toget det beste alternatvet, håper fornuften tar dere fangen slik at Steinberg stasjon går slik den har gjort i 146 år, noe annet er helt katastrofalt.
   Mvh Tone.

7. Kjersti on mars 22, 2012 at 17:34 said:

   Dagens tilbud på Spikkestadbanen er helt ok, ikke gjør det værre for oss pendlere! Flere avganger er uinteressant så lenge det medfører lengre reisetid og flere stopp. Jeg ber om at dagens tilbud ihvertfall opprettholdes i rush-tiden morgen og kveld! Tid er viktig – spesielt for småbarnsforeldre, men det glelder alle pendlere generelt. Vi bruker garantert nok tid på toget allerede!

8. Tor on mars 22, 2012 at 19:31 said:

   Alt tyder på at det ikke er gjort en konsekvensutredning ift nedleggelse av Hallenskog stasjon på Spikkestadbanen; ikke står nedleggelse i samsvar med lovnader om offentlig kommunikasjon og miljø. De uten mulighet for bil (barn/ungdom, eldre og uføre) vil stå uten kommunikasjonstilbud hvis stasjonen legges ned uten at alternativer kommer på plass først.

   Hva er vitsen med oftere avganger når vi mister det eneste kollektivtilbudet? Dette henger ikke på greip i 2012.

9. IRS on mars 23, 2012 at 17:05 said:

   Det er svært viktig at det blir satt av nok penger til Eidangerparsellen mellom Larvik og Porsgrunn. Det er viktig at denne strekningen står ferdig senest i 2018. Helst lenge før. Like viktig er det at man SNAREST startet opp arbeidet med sammenkopling av Sørlandsbanen OG Vestfoldbanen. Sammenkopling av de to banene er en GENIAL ide, og SVÆRT mange togbrukere vil ha glede av denne sammenkoplingen. Norges tettest

befolkede område – kysten fra Stavanger – Oslo , ca 2, 5 millioner mennesker, vil ha glede av en slik investering. Sør Vest banen burde vært ferdig for 50 år siden.

10. Kim Aleksander Mo on mars 24, 2012 at 15:31 said:

    Sikker og god jernbane burde være en selvfølge. NSB har for høye priser. Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen NÅ. Bygg ut region og langdistangse så fort som mulig. Drop høyhastighet til alt annet er i perfekt standard. Gi de som er ansvarlig for det som går galt en stor smekk på fingeren ++++.

11. Chris Tony Hustad on mars 29, 2012 at 11:12 said:

    Jeg bor i Møre og Romsdal, hvor jernbanen har blitt prioritert dårlig i alle år.
    Alt man hører om jernbaner nå til dags, er at de fornyer vestfoldbanen, hele tiden.
    Ikke bare er dette bortkastet tid, men det er også å la folket vente på nye baner.

    Møre og Romsdal trenger jernbane.
    Vår eneste jernbanestasjon er i Åndalsnes, og det er godt mulig å legge jernbane til Molde eller Ålesund derfra. Vi trenger også flere avganger. Dersom Tog hadde vært et tilbud her ville nok alle ha satset på det. Det er fjernt for oss å gå inn på et tog, når vi vanligvis aldri er på et.

    En fornyelse av dovrebanen, en oppbygging av romsdalsbanen, og legg den opp mot trønderbanen. Dersom dette blir gjort har man en bra togstrekning mellom Lillehammer – Dombås – Åndalsnes – Molde – Kristiansund – Trondheim.
    Dette ville vært en fantastisk strekning å legge jernbane på. Tenk på alle som kunne fått bedre kollektivtilbud! Vi bruker av kollektivtilbudet vårt, men det er ikke nok.

    Slutt med nedlegging av stasjoner, bygg ut istedet!

12. Gudleik Alvik on mars 30, 2012 at 17:07 said:

    Et høyhastighetsbanenett kommer til å gi så store samfunnsøkonomiske verdier at vi taper hver dag som går uten at vi har ferdig nett.
    Høyhastighetsjernbanenett vil sørge for 1: InterCity trafikken, 2: All trafikken som nå går med fly mellom de store byene, 3: kommunikasjon for sentrene/distriktene som får stasjon, 4: Godstrafikk 5: Endel lange reiser som nå gjøres med bil, 6: Endel av ekspressbusstrafikken, 7: Mye ny trafikk med raske dagsturer for gjøremål vi nå ikke får gjort. 8: Mye veiutbygging blir unødvendig.
    Ved en kommende oljemangel blir nesten alle (2-6) rammet av oljemangel, og det tar lang tid å gjøre transporten elektrisk. Med høyhastighetsbanenett har vi stor del av nødvendig beredskap mot oljemangel på plass.
    Flytoget brukes nå mye mer enn planlagt. Høyhastighetstognettet kommer til å få mye mer trafikk enn planlagt, og kan etterhvert gjerne få kvarters- eller 20minutters ruter mellom togene, som igjen genererer enda mer trafikk.
    Raskeste vei er den rette linjen. Ikke gjør feilen å stadig ta omveier som er tidkrevende og unødvendige. Oslo- Trondheim er Oslo Nittedal Gjøvik Lillehammer++, ikke ta lang bue østover om Minnesund og Hamar. Oslo -Stokholm er Oslo Lillestrøm Arvika Karlstad, Ikke ta lang omvei om Kongsvinger. Oslo Bergen er Oslo Hønefoss +++, ikke ta omvei om Hokksund eller Roa.
    Raskeste vei mellom to punkter på Østlandet nå er Festningstunellen. En ytre ringvei rundt Oslo vil fjerne endel av trafikk og eksos i Oslo. Fullfør Gardermoen- Grua- Lunner- Jevnaker- Sundvollen-Lier-Røyken- Oslotunellen- Ås- Trøgstad- Kløfta-Gardermoen. Herm etter M25 rundt London og ringveiene rundt Moskva.

13. ulf sonnevelt on april 7, 2012 at 07:32 said:

det snakkes mye om hoyhastighetstog men hvem skal byggebanen nevnes ikke
la det bli gjort av folk med erfaring for gjennomforing i forskjellig terreng
se her i kina jvor det er mange slike strekninger

14. Nicholas Christiansen on april 11, 2012 at 11:08 said:

    Østfoldbanene en port til utlandet:
    Politisk sett har vi samferdselsmessig tenkt mer på distriktene enn på den internasjonale kontakten, bortsett fra flyplassutvikling, men selv den anser jeg som en del av distriktpolitikken. Kommersielle interesser har bidratt til at mange mindre flyplasser har begynt flyvninger til utlandet, et godt eksempel er Rygge flyplass. Toget har ikke på samme måte vekket kommersielle ineteresser, noe jeg på et vis synes er rart. Dette må på et vis bety at finansieringsmodeller veier skjevt ut iforhold til hva som er attraktivt for næringsvirksomhet.
    Østfoldbanen er for meg et viktig transportalternativ, dessverre ikke konkuransedyktig på områder som hastighet og transport til utlandet, ei heller på pris. Stasjonene følger en gammel struktur som gjerne ikke ligger i tettbefolkede strøk, sentrum i byene er heller ikke nært opp til stasjonene lenger. Mitt ønske er at jernbanen både kan være en effektiv måte å reise på til og fra jobb, men også knyttet til opplevelsen. Det må kunne være billig å reise når man skal pendle samtidig som et dyrere alternativ må kunne tilbys de som ønsker komfort. Gjør om på finansieringsmodellene, ikke utsett planleggingen til vedtakene ligger på bordet. Men begynn planleggingen nå slik at man kan begynne utbygging når vedtaket ligger på bordet. La næringsvirksomhet invistere i jernbanens infrastruktur, knytt jernbanen til bebygde sentra og kommersielle sentra, offentlige sentra. Her tenker jeg på sentrums politikk i byene, tilknyttning til flyplass og annen infrastruktur tilknyttning til det nye sykehuset på Kalnes. Mitt forslag og visjon er en jernbane som knytter Østfold sammen samtidig som det er en post mellom hovedstadsområdet og utlandet. Gjør stasjonene til opplevelsessteder slik som hovedstasjonen i Berlin har blitt. Gjør pendlerrutene billigere og åpne for kommersielle interesser for opplevelsesturer fra utlandet opp igjennom Norge alla Orientekspressen. Ikke bygg i etapper og ikke tenk eksisterende trase som det eneste alternativet.

15. Terje Forslund on april 12, 2012 at 15:37 said:

    Staten Norge har så god økonomi at det nå kan bygges jernbaner. Det mnå jo være en kongstanke å binde hele landet sammen med jernbane fra Syd til Nord. All tungtransport er best på jernbanen, ikke gassutslipp, og mindre veislitasje. Bruk utenlands arbeidskraft ved å gi ut anbyud i Europa der det er stor arbeidsløshet men med krav om at man skal reise ut av Norge etter at projektet er ferdig. Slik var det når jeg studerte io Tyskland, da måtte vi undertegne at vi skulle forlate Tyskland etter avsluttet studium. På denne måten kan man hindre den infalsjonen som alle er så redde for. Norge er jo fra før det nesten dyreste land i hele verden for en som kommer utenfra.

16. Morten Harper on juni 29, 2012 at 12:09 said:

    Hell er uegnet som logistikknutepunkt for Trondheimsregionen

    En av de store jernbaneprosjektene i forbindelse med Nasjonal transportplan er nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen. Jernbaneverket anbefaler en løsning sør for Trondheim. Begrunnelsen er ønsket om mer gods på bane og miljøhensyn. Det er et råd som vi håper de politiske myndighetene lytter til.
    Blant de ulike forslagene til lokalisering av ny godsterminal, er Hell i Stjørdal kommune opplaget et av de aller dårligste. Hell ligger over 3 mil nordøst for Trondheim. 70-80 prosent av godset skal til/fra Trondheim eller sør for byen. En lokalisering på Hell er stikk i strid med offisielle målsetninger om effektiv transport og utslippskutt.
    Stjørdal kommune sier nei til terminalalternativet på Hell. Terminalen vil ødelegge

bomiljø og badestrand, og er plassert i munningen av Stjørdalselva, med status som nasjonalt laksevassdrag.
Hellstranda er en av de få gjenværende badestrendene og bynære friluftsområdene ved sjøen, ikke bare i Stjørdal men i hele Trondheimsregionen. Derfor er Hellområdet for verdifullt til å bli ødelagt av en slik stor teminaletablering.
Det er bred enighet om å legge til rette for overføring av transport fra vei til bane. Tilbakemeldingen fra både transportører og samlastere er klar: en godsterminal så langt unna som Hell vil ikke bli benyttet for transport av gods som skal til Trondheim. Store grossistledd og vareeiere har relativt nye lagre sør for Trondheim.
Omveien via Hell betyr lengre transporttid og økte kostnader. Da blir det vanskeligere for toget å konkurrere. Resultatet blir enda flere trailere på veien mellom Oslo og Trondheim. Med de konsekvensene det har for trafikksikkerhet, klimautslipp og annen luftforurensning.
Hell er et samlokalisert alternativ der havnen flyttes fra Trondheim. Utredningene viser at en integrert løsning ikke gir mer transport med båt. Alle lokaliseringsalternativene har rimelig nærhet til sjø, og løsningene sør for Trondheim er logistikknutepunkt med transportkorridor som kobler bane og havn.
Vi tillater oss å minne om at et logistikknutepunkt for Trondheimsregionen skal være nettopp det og tjene nasjonale transportmål, og ikke et tiltak for å frigjøre mest mulig tomteareal i Trondheim.
Vi forventer at departement og storting i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan lytter til et samstemt råd fra fagetatene, miljøorganisasjoner og transportnæringen: logistikknutepunktet bør ikke ligge nordøst for Trondheim.

Morten Harper for Folkeaksjonen vern Hellstranda (www.vernhellstranda.no)

17. GUSTAV REIERSEN on juni 29, 2012 at 12:15 said:

    Ikke bare østlendingene, men hele Norge er lei av kollektivfarsen på Østlandet. Sett trykk på utbyggingen av transportsystemene på Østlandet, til glede for alle reisende.

18. Morten Welde on juni 29, 2012 at 12:19 said:

    Enig med Moren Harper. Det denne prosessen har vist til fulle er at Hell og Stjørdal er så uegnet som logistikknutepunkt som det er mulig å bli. Alternativet burde skrinlegges først som sist!

19. Oddbjørn Sæther on juli 3, 2012 at 14:27 said:

    Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen må komme sør for Trondheim

    Et sentralt samferdselsprosjekt i Midt-Norge i forbindelse med NTP er nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Dette er samtidig den største miljøsaken i regionen på årtier, som har skapt et voldsomt engasjement. Jernbaneverket anbefaler gjennom sin konseptvalgutredning etablering av ny godsterminal sør for Trondheim by, det vil si på Torgård (14 km fra Trondheim S og havna) eller Søberg i nabokommunen Melhus (25 km fra Trondheim S og havna). Med dette legger JBV vekt på å bidra til mer konkurransekraft for næringslivet og samtidig ta hensyn til ytre miljø. De alvorligste inngrepene unngås.

    Jernbaneverkets anbefaling støttes fullt ut gjennom KS1, utført av bla. Det Norske Veritas. Kvalitetssikringsgruppen anbefaler en jernbaneterminal sør for Trondheim, og peker samtidig på at dette vil kunne driftes som en integrert løsning med gode forbindelser til havn samt integrerte IKT-løsninger mellom godsterminal og havn.

    Anbefalinger fra JBV og KS1 er helt i tråd med erfaringer og anbefalinger fra andre steder, blant annet ved Skandinavias desidert største havn, Göteborgs Hamn. Likeså, i Umeå i Sverige har man nylig etablert en ny godsterminal ikke samlokalisert med havn,

og dette er allerede en suksess. Selv om gode forbindelser mellom godsterminal og havn anbefales så må man imidlertid se på de regionale forhold og landets transportsystemer i sammenheng: I Trondheim i dag er omlasting mellom jernbane og skip nesten ikke eksisterende. Det eneste godset i denne kategorien er 2-4 containere som tømmes og lastes om bord i Hurtigruten et antall dager i uken. Når det i tillegg er et faktum at jernbane er konkurransedyktig først når transportavstanden er i størrelsesorden 400-500 km, så er det klart at koplingen jernbane/skip er irrelevant for gods til/fra Trondheimsregionen. Som kjent er det samme forhold i Sør-Rogaland, hvor gods i transitt over Ganddal-terminalen fra/til Risavika havn er forsvinnende lite.

Nylig har fire av Trondheims nabokommuner i sør og vest, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun og Orkdal, i fellesskap bedt om at nytt logistikknutepunkt lokaliseres sør for Trondheim (se møtereferat på http://www.trondheimsregionen.no). Samtidig ønsker Orkdal å huse havnefunksjonen ved sin havn i Orkanger (del av Trondheimsfjorden Interkommunale Havn, TIH). Man begynner altså å nærme seg en fra sentralt hold etterspurt enighet i regionen. Løsningen må ses i sammenheng med Regjeringens nye strategi for nærskipsfart. Her skal man utnytte eksisterende havner for mer effektiv dør-til-dør-transport. Bygging av nye havner er såpass kostnadskrevende at eksisterende havner ikke skal fjernes. I dette må det også ligge at Trondheim ikke kan overføre meget verdifulle havneområder/kaifronter til andre virksomheter enn gods- og persontrafikk over sjø. Å fortsatt ha en sentral havn i Trondheim er meget god miljøpolitikk, noe som definitivt må være i tråd med formålet med prosjektet Fremtidens byer og Trondheims Miljøpakke for arealbruk og transport. Videre vil havneområdene i Trondheim enkelt kunne koples til jernbane. Mye tungtransport gjennom bysentrum er naturligvis meget uheldig: Dette problemet blir nå løst i Trondheim med etablering av Nordre Avlastningsveg, oppgradering av Rv. 706 Sluppen – Stavne og bygging av ny E6 Øst fra Nidelv bru. Trondheim havn blir dermed koplet til hovedvegnettet.

KS1-rapporten peker på betydelige lokale ulemper knyttet til miljø om en samlokalisert løsning øst for Trondheim skulle bli foretrukket. Dette må Regjeringen og Stortinget ta inn over seg. Samlokalisert løsning ses ikke på som attraktiv i forhold til løsning sør. Det er også meget stor lokal og regional motstand mot et logistikknutepunkt eller havnedelen av dette øst for Trondheim. Kommunestyrene i Malvik og Stjørdal ønsker ikke etableringene lagt til sine kommuner. Malvik kommunestyre vedtok nesten enstemmig et nei til logistikknutepunkt på Midtsand eller Muruvik, samt nei til etablering av en havnefunksjon for dette i Muruvik. Det er også meget stor folkelig motstand mot slike etableringer, da kommunen vil få en enorm godstrafikk til/fra Trondheim. Opp i mot 90 % av kommunen sier nei til slike etableringer gjennom støtte til høringsuttalelse fra vår lokale folkeaksjon, Malviks Beste. Gjennom høringsuttalelsen til JBVs KVU ser det ut til at vi har gjort de miljømessige konsekvenser tydelig for JBV og KS1-gruppen, både når det gjelder klimautslipp, naturmiljø og nærmiljø. Sammen med Folkeaksjonen Vern Hellstranda har Folkeaksjonen Malviks Beste gitt seriøse innspill som vi håper våre sentrale folkevalgte tar hensyn til. Her kan man også vise til tidligere Miljøvernminister Erik Solheim: ”I Trøndelagsfylkene er presset sterkest i Trondheim og kommunene rundt Trondheimsfjorden. Her vil vi fortsatt ha et sterkt vern mot inngrep som hindrer folks adgang til sjøen, og som sikrer vakre landskap, kulturmiljø og naturmangfold. Vi må også sikre urørte områder for våre barn og barnebarn.” Dette er fra en kronikk i Adresseavisen mai 2011, i sammenheng med offentliggjøringen av de nye Planretningslinjer for strandsonen langs sjøen. Våre uerstattelige sjønære frilufts- og naturområder kan ikke nedbygges. Midtsand er et nytt fantastisk regionalt friluftsområde, Flatholman i Muruvik er en naturperle i distriktet (se http://www.youtube.com/malviksbeste), og Hell har Hellstranda ved utløpet av det nasjonale laksevassdraget Stjørdalselva. Alle områdene er

viktig for biologisk mangfold og friluftsliv. Aksen Trondheim-Malvik-Stjørdal er det største pressområdet i Trøndelag og trenger slike områder for framtiden.

Videre detaljer om konsekvenser ved en eventuell etablering av ei storhavn eller samlokalisert logistikknutepunkt i strandsonen øst for Trondheim finnes i Folkeaksjonen Malviks Bestes høringsuttalelse til Jernbanverket. Den kan lastes ned på http://www.malviksbeste.org.

For Folkeaksjonen Malviks Beste,
Oddbjørn Sæther
leder

Luftfart

1. søring i nord on mars 22, 2012 at 17:03 said:

   Hei,hvorfor ikke legge ned flere småflyplasser i nord, og styrker de som allerede har lang rullebane. ta foreksempel Skagen flyplass, som må få lengre rullebane for og kunne leve videre, mens man innenfor 1-1.5 timers kjøring har både Evenes og Andøya. Er det kun i sør norge vi skal måtte ta til takke med og kjøre 2.5 timer for og komme oss til en flyplass.

   Terje on mars 23, 2012 at 12:12 said:

   Sør-Norge er så mangt. Går en til Vestlandet har en relativt sett mange flyplasser og få steder har langt å reise til næmeste flyplass. Ellers i sør (Østlandet, sør for Gardermoen) har en få flyplasser, men en har noe annet der; tog. Disse togene går gjerne til det stedet en skal til, eksempelvis Oslo, Stavanger, Bergen, Kristiansund eller til stedene langs Oslofjorden og InterCity stekningen nordover. I dette området er dermed ikke fly den primære reisemåten. De som eksemplevis bor rundt Skagen skal de ofte ikke til Evenes/Narvik/Harstad, men kanskje til Bodø, Tromsø eller Oslo. En må derfor se hele reisemønsteret i sammenheng. Dersom en ikke gjør det får man en fragmentert tilnærming på samferdsel. Folk skal ikke til en flyplass, men til et sted.

   Terje on mars 23, 2012 at 12:14 said:

   Nord for Gardermoen skal det være…

2. Per Thjømøe on mars 26, 2012 at 11:28 said:

   Lik tilgjengelighet til fly fra bakkenivå for alle passasjerer.

   I den nye loven fra 1. jan. 2009, er det særlig § 1. Formål, § 4. Forbud mot diskriminering, § 9. Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming) og § 10. Universell utforming av bygninger, anlegg mv.som er aktuelle i denne forbindelse.
   Tidligere hadde flyselskapene ansvar for passasjerenes (pax) ferdsel mellom terminalbygg og fly samt «hjelpetjenesten». Men med et EU direktiv er dette, så vidt jeg forstår, endret og er nå fra 2008 Avinors ansvarsområde.
   Avinor har i de senere år bygget/utvidet de 6 største lufthavnene med blant annet bro-adkomst til flyene – bekostet av Avinor, mens flyselskapene / handlingseskapene vanligvis er de som drifter utstyret. Med bakgrunn i dette og ”tilgjengelighetsloven”, mener jeg at det for fremtiden også må bli Avinors ansvar å anskaffe ustyr som vil kunne benyttes av alle kategorier passasjerer (pax) for adkomst til alle flytyper fra bakkenivå på alle flyplasser!
   Ingen av de mindre flyplassene har eller vil få vanlige passasjerbroer da terminalbyggene er en-etasjes bygg. Ved utvidelse av terminalen på Sola bygges det nå som kjent nye ”gater” på bakkenivå uten broer. Så vidt jeg forstår, foreligger det lignende planer for andre flyplasser.
   Med bakgrunn i den nye loven, mener jeg Avinor burde anskaffe utstyr som tilfredstiller kravene i den nye loven.
   Dessverre har jeg fått intrykk av at det er Avinors holdning at man ikke kan eller vil vurdere anskaffelse av nytt materiell som ikke allerede er tilgjengelig.
   Dersom oljeindustien hadde vist tilsvarende interesse for å fornye sitt driftsmateriell, ville vi garantert aldrig fått opplevd en konsert med Katie Melua på havets bunn!

Den naturlige reaksjon burde vært at Avinor, sammen med aktuelle flyselskap, utarbeidet en kravspesifikasjon for utstyr som vil tilfredstille de behov og krav den nye loven setter! Deretter å invitere aktuelle bedrifter til å presentere løsninger som vil kunne dekke de forskjellige behov, da spesielt med tanke på forskjellige flydør-terskelhøyder.
Ellers: Det er vanlig i utlandet at lufthavnene både anskaffer, eier og drifter det materiell som benyttes i forbindelse med flyenes bakkeopphold.
Linker og påfølgende sider viser noen ideer og skisser til løsninger som muligens vil kunne anspore andre personer til å utvikle disse videre, eller eventuellt presentere andre og bedre løsninger?
Det viktigste er, etter min mening, at det med tiden vil bli utviklet utstyr som gjør det mulig å sikre adkomst til fly fra bakkenivå uten bruk av trapp ved en av dørene på alle flytyper.
I svaret fra Dagfinn Høybråtens spørsmål nr.596 til Liv Signe Navarsete står det, sitat: ”Avinor opplyser at mange flyselskap, særlig lavkostselskapene, krever å kunne parkere uten bruer, noe som gjør at de kan snu og tømme flyene raskere.”
Om dette tillates og praktiseres idag, er det et klart brudd mot nevnte nye lov. Dersom ikke Avinor følger opp dette og anviser plass ved bro der broer er tilgjengelig, bør Avinors eier ta tak i dette!
Alternativet kan også være en anmeldelse til Likestillings og diskrimineringsombudet.
Ellers henvises til min hjemmeside med forslag til løsninger:
http://www.123hjemmeside.no/thjomoe

3. PÅ on mars 27, 2012 at 05:50 said:

   Kan ikkje forstå at Avinor kan bruke utfasing av Dash8-100/200 som eit argument for å fremme nedlegging av kortbanenettet! Er heilt sikker på at det innen 15 – 20 år vil bli utvikla ei flytype som kan operere på kortbanenettet. Dette trur eg nok at Avinor også trur, men grunna mangel på argument skubbar dei Dash8 framfor seg.
   Avinor si oppgåver er å drifte flyplassar! – ikkje «bestemme» kva flytype som vil vere godkjent for kortbaneoperasjonar i framtida. Makan!!

4. Terje on mars 28, 2012 at 08:30 said:

   En slik blogg blir gjerne etter hvert et forum for enkeltsaker. Jeg får være den første. Når en leser Avinor sin egen utredning på NTP ser en at det er flere personer som har skrevet som ikke nødvendigvis er enige. En stor sak i Finnmark har vært om det skal bygges ny flyplass i Hammerfest. I utreningen sier Avinor to ting; for det første at det ikke er hensiktsmessig å betjene trafikken over Hammerfest med mindre fly enn i dag, dernest sier en at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygg ny lufthavn. TØI sier for øvrig at det er samfunnsøkonomisk lønnsom å bygge en rullebane på 2000 menter. Tidligere jobbet jeg i et statlig foretak der vi en periode skulle regne samfunnsøkonomi i de prosjektene var inne i, vi forlot det da vi etter hvert så at vi stort sett fikk de resultatene en ønsket seg.

   Vi står da igjen med om det er bedriftsøkonomisk lønnsomt, om en kun skulle tenke slik ville en ikke fått flyplasser i Nord-Norge, la oss derfor forlate dette sporet også, selv om økonomi selvfølgelig er viktig. En må imidlertid huske at Avinor ikke er en kommersiell aktør i vanlig forstand. De er satt til å drifte det offentlige flyplassnettet i Norge og skal være en samfunnsaktør, ikke bare en forvalter.

   Vi står da igjen med en vurdering om det er samfunnsmessig riktig å bygge en ny lufthavn i Hammerfest. Jeg mener ja ut i fra følgende faktorer:

   1. Hammerfest er senter for helikoptertrafikk fra Barentshavet og er i tillegg base for et av de store private SAR-helikoptrene i Norge. Statoil har gjort det klart ovenfor Avinor at en ikke vil flytte noen base inn i en av fjordene i Finnmark

2. Sykehuset i Hammerfest er det største i Finnmark og har det mest komplette akuttmedisinske tilbudet i fylket. En trenger derfor en flypass som har gode operative egenskaper.

3. Næringslivet i Hammerfest er avhengig av å få tilgang på kompetanse. En ny flyplass som en vet en kan stole på vil gjøre at det blir lettere både å få tilflyttere og å kunne hente inn kompetanse på en effektiv måte.

4. Dash 8 100/200 et gått ut av produksjon. En mulig arvtaker er Q400 og ATR-flyene. For ATR 42 er minimums banen 1200 meter og de andre flyene må ha 1600 meter. Får å få en flyplass med gode operative egenskaper på 50-seterne sier Avinor at en trenger 1600 meter i Hammerfest/Grøtnes.

5. Avinor sier at de vil komme med en ny utrening innen 1 desember 2012. Blant annet mener de at Grøtnes blir for dyr. Om det har vært Avinor sin holdning, burde de ha kommet med det før. Ingen har kunnet peke på en bedre lokasjon, med unntak av enkelte privatpersoner. Den utredningen Avinor vil komme med vil derfor i stor grad være politisk. Departementet må derfor si hva som er viktig for Hammerfest og Finnmark.

6. Flyplassen i Hammerfest er i dag en flyplassen i Finnmark med flest flybevegelser, og tredje mest passasjerer, selv med Widerøe sin monopolsituasjon (Jeg definerer ikke ruter med fri prissetting som mellom TOS og HFT som konkurranseutsatt, når ingen andre har fly som kan operere ruten jmf DAT-saken i Lofoten)

Hadde en brukt de samme argumentene i diskusjonen om utbygging av strømnettet på 1900-tallet som Avinor bruker om ny flyplass i Hammerfest ville vi ikke hatt lys i lampene i dag. Noen ganger må en se forbi et regnestykke en etat har gjort og heller spørre seg; er dette svært viktig for at byen og regionen skal kunne utvikle seg videre eller er det ikke det? Jeg flyttet for noen år siden fra Hammerfest, jeg reiste svært mye i jobben men, usikkerheten om flyene gikk eller ikke gjorde at jeg ble mentalt sliten. Jeg vil ikke si at flyplassen var eneste grunn til at jeg flyttet, men dette hadde mye å si for vår beslutning om å forlate byen. Det burde ikke nære nødvendig i 2012 å måtte monitorer Yr.no for å se om en kommer hjem eller ikke før barna skal legge seg.

5. Terje on mars 28, 2012 at 08:47 said:

   Det er videre ok som departemtet sier om Avinor at har en annen tilknytningsform enn de øvrige transportetatene. Det er riktig at bedriften/foretaket er selvfinansierende og ikke omfattes av de økonomiske rammene for NTP, men statens styringsmuligheter knytter se opp til flere forhold. Prioriteringen av investeringsmidler blir styrt av selskapet innenfor vedtekter og rammebetingelser inkludert utbyggepolitikk. Tar staten en stor del av overskuddet tilbake til statsbusjettet blir foretakets muligheter for å være med på utviklingsprosjekter også rammet. En må ikke glemme at staten eier 100% av Avinor. Staten har en lei tendens til å fraskrive seg ansvar i foretak de eier 100 %, dette være seg både Avinor, Helseforetak etc. Politikk er å styre, ikke bare forvalte!

6. Bendik Larsen on mars 28, 2012 at 12:59 said:

   Hvorfor ikke ruste opp Florø og Sandane, og legge ned Førde og Sogndal? Florø trenger uansett lengre rullebane, og utvidelse av terminalen. Hadde vi kunnet det hadde staten spart mye på småflyplassene. I Sogn og Fjordane har vi uansett kun Florø som ikke kan kalles kortbane, når banen er på 1250 meter, i forhold til f.eks Førde som har litt under 1000 m om jeg ikke husker feil.

7. Anders Andersen on april 28, 2012 at 19:06 said:

   Avinor går inn for ny lufthavn på Gimsøy i Lofoten med 2000 meter rullebane, nok til at Boeing 737 og dens like kan lande og ta av. Gimsøy skal erstatte kortbaneplassene i

Svolvær og Leknes (begge 800 meter idag). Forslaget om 2000 meter er en fantastisk tanke, som vil gavne et av Norges fremste turistmål på alle måter!

Hvis Lofoten skal utnytte sitt potensiale som turistmål fullt ut, så trenger man en lufthavn som kan ta imot fly fra Gardermoen og charterfly fra Europa!

Det største problemet for den ønskede lufthavna på Gimsøy er at den er tenkt plassert i et naturreservat. Det betyr at enten må vernet oppheves, eller så må man se seg om etter en ny lokasjon i Lofoten med mulighet for 2000 meter rullebane. På Leknes har Avinor sagt at 2000 meter ikke er mulig på grunn av fjellene rundt området. (På bakken finnes det nok plass dersom man bygger ny rullebane litt lenger nordvest enn dagens rullebane.) Avinor har ikke sagt så mye om hvilke forutsetninger man har lagt til grunn i forhold til topografien.

Ny teknologi kalt RNP approaches er på full fart inn både i Europa og Norge. En RNP approach gjør det mulig å fly kurvede innflyginger, dvs at man ikke lenger er avhengig av «fri sikt» i rullebaneretningene. Som Eurocontrol sin oversikt viser, så er teknologien på vei inn i Norge: http://www.ecacnav.com/content.asp?PageID=485

En utvidelse av Leknes til 2000 meter vil bli langt billigere enn en helt ny flyplass på Gimsøy, blant annet fordi mye av den nødvendige infrastrukturen allerede er på plass på Leknes. Hvis man kan oppheve verneområdet på Gimsøy og bygge flyplass der så er det etter min mening veldig bra, men hvis det skulle vise seg vanskelig så bør man definitivt utrede om 2000 meter kan være mulig på Leknes ved hjelp av ny teknologi (RNP approach).

8. FH on mai 26, 2012 at 00:27 said:

   Storflyplass på Helgeland.
   Nå har man diskutert ny storflyplass på Helgeland i over 20 år! Nå må man sette fart og få denne bygd! Både næringslivet og omkring 80.000 mennesker på Helgeland har ventet på en flyplass som kan ta ned mellomdistansefly (f.eks: B737/B757/B717/A321/A320/A319/MD80/MD90)(og evt. langdistansefly, charter og cargo).
   Helgeland er et område med mye industri og eksport av varer. En ny stor flyplass som kan ta ned alle flytyper, vil gi et massivt løft for hele distriktet. Jeg ser for meg nye daglige direkteruter med jetfly fra Helgeland til: Tromsø, Bodø, Trondheim, Bergen og Oslo. Det vil være mest naturlig å legge en ny flyplass i nærheten av der hvor det er mest folkerikt. Dette vil gi de største miljøgevinstene også, i form av kortere reisevei til og fra flyplassen. I tillegg ser jeg det som gunstig at en ny stor flyplass vil bli liggende i kort avstand fra nærmeste togtrase, som vil muligens gi en ytterligere miljøgevinst. Dette vil samlet gi lavere co2 utslipp og mindre reisekilometer på vei til nærmeste flyplass, og færre trafikkulykker. Samfunnsøkonomisk vil faktisk dette være en vinn-vinn situasjon for Norge på sikt. Som det ser ut i dag, så vil jeg påstå at det alternativet som oppfyller disse miljøkravene best, er å bygge en ny flyplass ved Mo i Rana.

9. Liv Lundahl Skjønnås on juni 21, 2012 at 20:29 said:

   Den fremtidige flyplasstruktur i distrikts-Norge er nå opp til vurdering. Nasjonal Transportplan for 2914 -2023 gir klare føringer står for den fremtidige flyplasstruktur i distrikts-Norge. Forslagene om byggingen av regionale stamflyplasser i Mo i Rana og på Gimsøya i Lofoten med en banelengde på minst 2000 meter, representerer de første og viktige elementene for den nye fremtidige flyplasstrukturen. Disse nye regionale kommunikasjonsløsningene innen luftfarten, sammen med en løpende utbygging av veinettet, er med å legge grunnlaget fremtidige næringsutvikling i regionene og landsdelen som så dann. Dette må ses i lys av at landsdelens næringsliv er i rask utvikling

på mange områder. Næringslivet og befolkningens behov for ny, moderne og fremtidsrettede og kommunikasjonsløsninger må nå realiseres.

• Avinor har konkludert med at flyplassene på Leknes og Svolvær har klare flytekniske begrensninger allerede i dag knyttet til omliggende topografi og rullebanelengde.
• Selv med en utvidelse på Leknes til 1200 meter vil det være sterke begrensninger på nye og større flytyper. De topografiske forholdene medfører også begrensninger på 50 – 75 seters fly knyttet til antall passasjerer pr. fly, som ikke vil medføre en økning i forhold til dagens tilsvarende passasjerantall på disse flyene.
• Som den mest fremtidsrettede løsningen konkluderer Avinor med en nedleggelse av kortbaneplassene på Leknes og Svolvær, og bygging av en ny stamflyplass for Lofoten på Gimsøya.
• Avinor har i forslaget til Nasjonal Trafikkplan gjort en grundig vurdering av de fremtidige løsninger for en stamflyplass i Lofoten. Konklusjonen er entydig. Ut fra topografiske og flytekniske årsaker er det kun to alternativer- Gimsøy og Hadselsand.

Det er viktig å peke på at forslagene til Nasjonal Transportplan, og de konklusjoner som fremkommer, er et resultat av et samarbeid mellom alle de statlige kommunikasjons etatene. Vegsjefen har da også gitt uttrykk for at en stamflyplass på Gimsøya vil måtte ses i sammenheng med Veipakke Lofoten og en utbygging tidligere enn en ellers måtte forutsette. En stamflyplass på Gimsøya vil således fremskynde realisering av Veipakke Lofoten.

Som et av de store turistmålene i landet, er Lofoten et ”trekkplaster” for utenlandske turister til Norge og andre regioner i vår landsdel. En regional stamflyplass midt i Lofoten i størrelsesorden på minst 2000 meter åpner for betydelig økning av antall turister til Lofoten. Det er i denne anledning viktig å fokusere på de mulighetene som antall passasjerer inn til Lofoten vil gi regionen.

Det er derfor veldig viktig at Avinors utredning av ny storflyplass i Lofoten blir satt i gang og at dette er en del av NTP.

Sjøtransport

1. Dag Sjåvik on mars 22, 2012 at 16:22 said:

   Jeg kan ikke skjønne hvorfor mer gods må over på skip når skip forbruker olje. Hadde det ikke vært bedre å bruke pengene på utbygging av flere passeringsspor for jernbane, slik at målet om full godskapasitet på jernbane først nås? (Kanskje forklaringen er at det finnes en del steder langs kysten som ikke har jernbane?) Den mest kostnadseffektive CO2-reduksjonen innenfor transportsektoren er trolig overføring av godstransport fra lastebil til jernbane. Å øke godstransporten på skip er, så vidt jeg kan se, å bygge ut en transportmåte som forurenser en god del, og som derfor ikke egner seg til langsiktige transport-investeringer.

2. Per-Kaare Holdal on mai 4, 2012 at 19:10 said:

   En ferge Bodø-Leknes er både miljømessig og samfunnøkonomisk riktig. I Solvoll er samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å opprette en ferjerute mellom Bodø og Leknes analysert og vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst på ca. 10 mill. Dette betyr ikke å legge ned fergen Bodø-Moskenes for begge ferjealternativene er med andre ord samfunnsøkonomisk lønnsomme.

   Det er ikke urimelig å se for seg en at en ferje mellom Leknes og Bodø vil kunne bidra til å styrke Bodø som et viktig distribusjonsknutepunkt i Nordland. Sett i et slikt perspektiv vil nytten av en ferjerute mellom Leknes og Bodø kunne være stor.

   Ved å opprette en ferjerute mellom Leknes og Bodø, vil næringslivets transportkostnader reduseres med nesten 10 millioner kroner pr. år.

   Det meste av godset som kommer fra Bodø i dag via Moskenes, skal til Leknes og retur. Dermed blir det unødvendig stor slitasje med tungtransport på vegene og ikke minst er det med på å øke trafikkfaren. I fjor (2011) ble det en sykelist påkjørt og drept. Lofoten blir markedsført som sykkelparadiset. en er dette en sannhet? Langt der i fra!

   I følge Nasjonal Transportplan er risikoen for død eller varig skade fem ganger høyere for syklister enn bilister. Lofoten blir i dag markedsført som et paradis for sykelister. Har offentlige myndigheter gjort beregninger hvilke konsekvenser det har for trafikksikkerheten og våre medmennesker på E10 til og fra Moskenes i stedet for å legge fergeavgang også til Leknes? Dermed vil en kunne redusere tungtrafikken på de smale og høyt trafikerte sommervegene og rasutsatte E10 i Vest-Lofoten. Størstedelen av næringstrafikk og trafikk generelt kommer fra Leknes og områdene nær Leknes. Derfor er kravet om ferge både fornuftig og berettiget.

   Visit Nordland har følgende på sine nettsider:

   «Lofoten er et eldorado for turister også på sykkel. Severdighetene ligger tett i tett. Sjarmerende og autentiske fiskevær med rorbuer, pulserende folkeliv og naturen tett på. Bølgebrus, hvite sandstrender, lukten av ramsalt sjø, tørrfisk, midnattssol, måkeskrik, motvind, medvind, sol og regn, ville fjell som kneiser stolt rett opp fra havet. Fra sykkelsetet kommer du i nærkontakt med naturen og du har god tid til å nyte og sanse alle inntrykkene.»

   «Ruten fra Svolvær til Å går innom idylliske fiskevær og tettsteder. Henningsvær også kalt ”Lofotens Venezia”, Nusfjord, Reine og Sakrisøy. Du sykler forbi steinalderboplasser, fiskevær, nausttufter, fiskehjeller, golfbane, dukkemuseum og uttallige kunstgallerier.»

Visit Norway skriver på sine nettsider: «Tung trafikk langs E10 i Lofoten i juli. Terrengsykkel er ikke nødvendig. »

Det korrekte er nok mer slik: «Det er mye tungtrafikk hele året på E10 og på sommerhalvåret øker trafikken drastisk med bobiler og annen turisttrafikk. Vegen blir direkte livsfarlig for sykelister.»

Destination Lofoten er mer nyansert:

«Ved sykling på E10 gjennom Lofoten må man være ekstra forsiktig på grunn av tidvis stor trafikk og smale veier på enkelte strekninger. Spesielt i sommermånedene kan det være lurt å velge alternative ruter der det er mulig.»

I følge Nasjonal sykkelstrategi (Statens vegvesen 2003a)]er målet at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. I den forbindelse er følgene delmål satt opp:

» Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.»

Vi vil derfor anbefale at tungtrafikken overføres til en ferge Bodø-Leknes. Dette vil øke trafikksikkerheten på E10 gjennom Lofoten betraktelig.

3. Kr 1000 per trailer i miljøbonus on juni 8, 2012 at 09:49 said:

   I forslag til nasjonal transportplan (NTP) er det foreslått at det etableres en incentivordning for bruk av sjøtransport.
   En samlet næring har overlevert et helhetlig innspill til ny nærskipsfartstrategi til Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen. Et hovedelement i dette innspillet er et forslag til incentivordning.
   Forslaget er meget enkelt. Transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer får en miljøbonus på kr 50 per tonn eller kr 15 per kubikkmeter. Dette tilsvarer kr 1000 per trailerlast. Ordningen bør gjelde både for innen- og utenlandslands gods. Transportkjøper kan fritt velge sjøtransportleverandør.
   Det er foreslått satt av kr 150 million per år til ordningen i NTP perioden 2014-2023. Forventet resultat er at gods skipet i container eller trailer antas å øke fra 7 million tonn i dag til 12 millioner tonn. Det vil medføre reduserte årlige veikostnader som er 10-20 ganger dette beløpet. Antall ulykker vil gå ned og Norge vil i være i stand til å nå sine mål for utslipp av CO2 fra godstransportsektoren. Samfunnet har derfor en stor gevinst. Beløpet er helt ubetydelig i forhold til hva transport med bil og bane koster samfunnet. Til sammenligning kunne vi i forrige nyhetsbrev gratulere vei og bane med kr 515 millioner bare i revidert budsjett for 2012 alene.
   Med ordningen vil transportkjøper få glede av rimligere transport med høyere frekvens og bedre service. Linjerederiene vil være i stand til å tilby mer miljøvennlige skip.
   La oss derfor håpe at også sjøtransport kan bli tilgodesett i NTP i årene fremover.

   Nettsted: http://www.shortseashipping.no

4. Bjørn Jarle Røberg-Larsen on juni 11, 2012 at 14:42 said:

   Innspillene fra transportetatene er gode.

   Selv er jeg varamedlem av styret i Oslo Havn KF i inneværende periode, fra fylkene Akershus, Hedmark og Oppland (disse tre fylkene har Oslo Havn som sin regionale havn). I disse fylkene foregår det stor produksjon av både råvarer, halvfabrikata og ferdige industrivarer. Mye av dette går til innenlandske avtagere, og burde være egnet til sjøtransport. Mitt inntrykk er at næringslivet i Innlandet er lite bevisste på miljøfordelene ved sjøtransport, kombinert med at det er et kostnadsspørsmål.

   Etter min vurdering er det også relativt stort uutnyttet potensiale blant bedrifter i Innlandet knyttet til eksport. På skip som kommer til Oslo med varer fra utlandet er det

tilsynelatende mye ledig kapasitet når skipene går ut igjen. Kan det være en idé å lansere stimuleringstiltak knyttet til denne ledige kapasiteten? Kanskje rettet direkte inn mot utvalgte bransjer der eksportpotensialet er større enn dagens reelle eksport?

Kan den ledige kapasiteten ved skipene som går ut fra Oslo Havn (og sikkert flere havner) også kobles opp mot nye næringsveier på kontinentet? Et eksempel: Gjennom klimaforliket i forrige uke er det besluttet en utfasing av oljebasert fyring i private boliger om få år. Jeg antar at man på kontinentet går i samme retning, i og med at det overordnede regimet man innretter seg etter på mange måter er sammenfallende. Samtidig må jo boligene varmes opp. Kan den ledige kapasiteten på skip ut fra norske havner brukes til å f.eks. stimulere til økt norsk eksport av biobrensel som pellets o.l.? Jeg vil tro at norskprodusert pellets relativt enkelt kan sendes som tørrbulk på skipene, og dermed utnytte ledig skipskapasitet til å øke kontinentets tilgang på mer miljøvennlige energikilder – samtidig som det kan gi økt lønnsomhet og styrke den industrielle kraften i pelletsindustrien i Norge.

Tilsvarende med annen biologisk basert virke, f.eks. tømmer som råvare til kontinentet og UK, og halv- og helfabrikata som f.eks. sponplateindustrien, ferdighusprodusenetr, dørfabrikker o.l. produserer.

Oppsummert: Lytt til fagetatete/transportetatene, og se i tillegg på om nøringslivet kan stimuleres til i større grad å satse på eksport for å utnytte ledig kapasitet ved skipene som går ut fra Norge (og til dels på innenlandsk frakt på skip).

Uansett lykke til med viktig arbeid.

Mvh
Bjørn Jarle Røberg-Larsen

5. Line Ellingsen on juni 18, 2012 at 22:24 said:

   Ferge Skrova-Svolvær-Skutvik
   Norsk havbruksnæring er en distriksnæring som gir viktig sysselsetting til hele kysten. Ofte i små lokalsamfunn. For å opprettholde levende bygder må kommunikasjonstilbudet være så godt at folk og varer kan forflytte seg på en forsvarlig måte.

   Vår bedrift sysselsetter 100 personer og bidrar med skatter og avgifter tilsvarende lønn til 161 personer i offentlig sektor (2009-tall). Da er det et paradoks at vi daglig må kjempe for å opprettholde et godt rutetilbud som har anløp med et fergemateriell som tåler det tøffe havstykket som Hølla representerer. Vi kan ikke fortsette å kjempe i motbakke når det gjelder kommunikasjon. AS Norge må snart forstå hvor viktig dikstriktene er og hvor mye vi bidrar til velferdssamfunnet.

   Man kan ikke utelukkende se på innbyggertall når samferdselsmidler skal fordeles. Man må også se på verdiskapningen.

6. Skrova Innbyggerforening v/Ronald Aagaard-Nilsen on juni 28, 2012 at 20:13 said:

   Skrova er et livskraftig samfunn med ca 200 innbyggere. Verdiskapningen er stor, og i all hovedsak er det produksjon av laks, hvalkjøtt og hvitfisk som er hovednæringen. I mange år nå har vi opplevd at vårt fergesamband (Skutvik – Skrova – Svolvær) ikke har fungert tilfredsstillende. Vi sliter med gammelt materiell og ferger som ofte har tekniske problemer. Vi sliter også med at vi årlig ikke vet om sambandet vil fortsette. Dette er ikke bra. Skrova og Vågan kommune har sammen prøvd å komme i kontakt med Nordland fylke ang. disse tingene, men lite skjer. Hva er det vi ønsker? Det er ganske klart at for å opprettholde et levedyktig samfunn her ute med et godt og velfungerende næringsliv, så MÅ vi ha en fergekommunikasjon som er forutsigbar. I dag er den ikke det. Vi vet ikke hva som skjer fra år til år når det gjelder ferga til og fra Skrova. Dette ønsker vi at det

skal bli en ordning på så snart som mulig. Vi ser gjerne at samf.dep tar tak i denne problemstillingen, eller at dere sammen med oss vil bidra til at forholdene legges til rette. Ellingsen Seafood som er hovedbedriften i Skrova, sysselsetter mange og verdiskapningen stor. Samfunnsøkonomisk fører deres tilstedeværelse på øya til mange positive ringvirkninger, ikke bare på plassen der bedriften ligger, men også i den kommunen de skatter til. Barnehage og skole har stabile barnetall pga alle de som jobber her. Butikken går godt og turismen er økende. Om ikke Skrova får den forutsigbare og sterkt ønskede fergekommunikasjonen på plass, så kan det i ytterste konsekvens føre til at det ene slår det andre i hjel. Uten god kommunikasjon blir det en uholdbar situasjon for Ellingsen Seafood. Uten Ellingsen Seafood, ingen arbeidsplasser. Uten arbeidsplasser, ingen familier, barnehage og skole. Dette kan umulig storsamfunnet sitte passivt å se på. Dette kan umulig være det storsamfunnet ønsker. Vi håper på en ordning så snart som mulig og gehør for våre synspunkter.