

Regionrådet Nord-Gudbrandsdal

Saksnr: 2012/16 -3

Arkiv:

Saksbehandler:

Ole Aasaaren

Dato: 28.03.2012

Saksfremlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
	Samferdselsutvalget	23.04.2012
PS 6/2012	Regionrådet	04.05.2012

Høringsuttale Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Saksdokumenter:

- 1) Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 (ikke vedlagt)
- 2) Brev fra Oppland fylkeskommune av 07.03.12 vedrørende høring (ikke vedlagt)

Bakgrunn

Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 (NTP) ble lagt fram 29. februar, og sendt fylkeskommunene til høring med frist 29. juni. OFK skal behandle planforslaget på fylkestinget den 19. - 21.juni, og har sendt forslaget til høring i kommuner og regioner med frist 15. mai. Endelig behandling av NTP skjer i Stortinget i løpet av vårsesjonen 2013.

NTP 2014 – 2023 er et overordnet planforslag som angir hovedprioriteringene for de statlige transportetatene og Avinor AS. Etatene vil legge fram sine handlingsprogram høsten 2013, med de endringer som blir vedtatt i Stortinget.

Arbeidsutvalget ga i møte 16. mars det regionale Samferdsels- og trafikksikkerhetsutvalget i oppdrag å utarbeide forslag til høringsuttalelse i saken. Utvalget legger med dette fram sin innstilling.

Det understrekes at dette planforslaget kun tar opp de overordnede prioriteringene, og at Regionrådet vil få anledning til å komme tilbake med innspill til lokale prioriteringer når planforslagene til de enkelte etatene blir lagt fram.

Oppland fylkeskommune oppfordrer kommunene til å samordne sine høringsuttaler gjennom regionrådene.

Høringsuttale vedtatt i regionrådet 04.05.2012:

Mål for samferdselspolitikken

Regionrådet støtter regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken:

”Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling”

For å konkretisere det overordna målet har regjeringen satt opp 4 hovedmål for samferdselspolitikken. Regionrådet støtter alle hovedmålene.

Vi vil likevel særlig peke på betydningen av hovedmål 1, ”Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret” og hovedmål 2, ”En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller skadde i transportsektoren”.

Det er innebygde målkonflikter i regjeringens angitte målstruktur. Vår vektlegging av hovedmål 1 vil i noen sammenhenger komme i konflikt med innholdet i hovedmål 3 om å begrense klimagassutslipp og redusere miljøskadelige virkninger av transport. Vår vektlegging av hovedmålene gjenspeiler vår geografiske beliggenhet, demografiske utfordringer, behov for bedre rammebetingelser for næringslivet og etablering av nye arbeidsplasser, samt manglende eller for dårlig kollektivtilbud.

Generelt om Nord-Gudbrandsdal

Utgangspunktet for regionrådets innspill til Nasjonal transportplan er en del grunnleggende forhold som kjennetegner våre muligheter og utfordringer i et samferdselspolitisk perspektiv:

- Gudbrandsdalen er landets viktigste transportkorridor mellom Sør-Norge og Midt-Norge. Det tilsier at E6 og Dovrebanen gjennom vårt område må prioriteres i samsvar med det faktum.
- Gjennom forbindelsen mot vest både gjennom Ottadalen og over Lesja er vi et knutepunkt for en stadig økende vest/øst transport.
- På grunn av stor trafikk, gjennomgående dårlig vegstandard og manglende trafikksikkerhetstiltak er antall drepte og hardt skadde på E6 i Gudbrandsdalen altfor høyt.
- Vi har store avstander både innad i egen region og til nærmeste større by. Vi har et stort behov for regionforstørring.
- Næringsliv og befolkning er av de regioner i landet som har lengst reisetid til flyplass.
- Næringslivets verdiskaping og konkurransekraft er på grunn av avstandulemper svært avhengig av godt utbygde transportårer.
- Innbyggere i vår region er svært bilavhengige. Det er ikke grunnlag for kollektivtransport i stort omfang, selv om det hadde vært ønskelig.
- Veg og bane i vår region er flom – og rasutsatt.

Prioritering - og økonomiske rammer

De statlige transportetatene prioriterer bruken av midlene innenfor gitte økonomiske rammer i følgende rekkefølge:

1. Drift av infrastruktur
2. Vedlikehold av infrastruktur
3. Fornyelse og tiltak for å rehabilitere infrastruktur som har forfalt
4. Planlegging
5. Programområdetiltak

6. Store investeringsprosjekter

Regionrådet erkjenner at forfallet av veg - og banenettet tilsier at drift og vedlikehold må prioriteres på topp.

Regionrådet er enig i planens formulering om at gjennomføring og avslutning av store prosjekter, slik som utbygging av E6, må prioriteres før nye store investeringsprosjekter blir igangsatt.

Regionrådet understreker at for å realisere våre ambisjoner innen samferdsel – og det vi mener må være ambisjoner for nasjonen Norge – må politisk behandling av NTP resultere i at de økonomiske rammene økes med minst 45 % i forhold til planteknisk ramme.

Veg

Riksveger

Transportkorridorene som gjennom vår region binder sammen nord - sør via E6 og øst – vest via RV15 og RV136, er av stor nasjonal og regional betydning. For Nord - Gudbrandsdal er det viktig at NTP sikrer at påbegynte prosjekter i sin helhet fullføres. Finansieringsramme for planperioden må dimensjoneres deretter og finansieringsfordelinga mellom Staten og brukere må sikre at avstandsulempene ikke øker på grunn av for høy brukerandel.

- Fullføring av en sammenhengende E6 utbygging av strekningen Ringebu – Otta er regionens hovedprioritering.
- De økonomiske rammene må sikre at strekningene Ringebu-Frya og Sjøa – Otta kan bygges med 100 % statlig finansiering.
- RV 15 Otta – Måløy vil få en betydelig trafikkøkning gjennom ferdigstilling av Kvivsvegen høsten 2012. Dette betinger strekningsvise tiltak som breddeutvidelser og tilrettelegging for gående og syklende med hovedvekt av investeringene i programperioden 2014 – 2017. Det må fra 2018 startes bygging av nye tunneler på rv 15 Skjåk – Stryn.
- RV 136 Dombås – Ålesund er en ulykkes utsatt veg med stor godstrafikk. Vegen trenger strekningsvise tiltak som bredding av vegen og trafiksikkerhetstiltak.

Fylkesveger i Oppland

Fylkesvegnettet har gjennomgående dårligere standard enn riksvegnettet. Fylkeskommunen må få økte ressurser til å forvalte og utvikle fylkesvegnettet slik at forfallet kan fjernes og vegnettet bygges tilstrekkelig robust til å tåle framtidens klima.

- Rammetilskuddet fra staten må i større grad avspeile fylkeskommunes andel av det totale fylkesvegnettet i Norge. Det må i tillegg gis et forholdsmessig større tilskudd til fylker med særlig stort etterslep på vedlikehold forut for overføring av andre riksveger til fylkene.
- Opprusting av fylkesveger som er omkjøringsveger for riksveger.
- Staten må dekke kostnader ved flom og ras.

Trafiksikkerhet

Selv om antall drepte og skadde i trafikken i flere år har utviklet seg positivt er det flere trafikkdrepte i Oppland i forhold til folketallet enn i landets øvrige fylker. Nasjonale transportkorridorer sør - nord og øst – vest medfører stor gjennomgangstrafikk.

Utbygging med 4-felt og/eller midtdeler er virkemiddel som vil spare liv og bidra til at nasjonale målsettinger om drepte og skadde i trafikken kan nås.

- Økte ressurser til gang- og sykkelveger for å bedre trafikksikkerheten i en region med svært begrensa tilbud om kollektivtransport.
- Som midtdeler bør det ikke brukes wirekkverk.

Bompenger

Politikere og innbyggere flest i vår region har akseptert at bompenger har blitt en del av finansieringsmodellen for å få utbygd riksveger. Men utviklingen viser at bompengenivået er i ferd med å bli uakseptabelt høyt for områder som fra før har store avstandsulemper.

Reiselivets utfordringer er ofte karakterisert ved at avstanden til de store markeder ikke bør overstige 3 timer. Vår region ligger langt utenfor denne avstanden.

Urimelig høye bompengesatser kan føre til at avstandsulempene forsterkes og en "innelåsning" av vårt område med hensyn til reiselivsrelatert bilbruk og busstransport. Da vil en urimelig høy bompengesats skape nye utfordringer for en utsatt næring. Høye bompengesatser vil også redusere utvekslinga innad i Gudbrandsdalen som en bo-, arbeids- og serviceregion.

Årsdøgn trafikken i vårt område er liten. Det betyr store bompengekostnader for brukerne dersom det skal brukes samme mal for nedbetaling over hele landet.

- Kostnadsvekst i planlagte prosjekter må ikke endre fordelingen mellom offentlig og brukerbetalt finansiering
- Det offentliges andel av utbyggingskostnader må være et resultat av at brukernes andel tar utgangspunkt i en forsvarlig pris pr. kilometer.
- Dagens bompengeregime har store fordelingsmessige svakheter og rammer brukere ulikt.
- For å unngå at distrikter og lokalbefolkning rammes urimelig må deler av dagens "bompengeregime" gjennomgås og fornyes. Det innebærer blant å forlenge nedbetalingstiden på nye anlegg.
- Det må være rom for en rabattstruktur som ivaretar særlige lokale forhold, gjerne også et øvre tak for hvor mye en fastboende skal betale i samlede bompenger.

Ras og flom

Klimaendringer gir stadig mer ekstremvær. Dette fører til behov for en mer robust infrastruktur og økt vedlikehold. Nord-Gudbrandsdal har ved flere anledninger de siste årene blitt rammet av flom og jordras. Fylkesveger og kommunale veger har blitt hardest rammet.

Utbedringskostnader for fylkeskommune og kommuner overstiger statlig kompensasjon. Erfaringene har også vist at manglende statlig koordinering i forbindelse med håndteringen av kompensasjonsspørsmålet har vært en utfordring.

På E6 i Rosten og på enkelte strekninger langs RV15 mangler alternativ omkjøring på ras- og flomutsatte strekninger. Dette er en beredskap som må forbedres, både av hensyn vegenes betydning for nasjonal transittrafikk, næringsliv og bosetting.

- Det er behov for økning av statlige rammer for dekning av utbedring av vegnett etter ras og flom på fylkeskommunale - og kommunale veger.
- Skredsikringsarbeid ved Knutstugugrove og Byrberget på RV15 må gjennomføres i løpet av planperioden.
- De økonomiske rammene for NTP må økes slik at arbeidet med skredsikringen på Strynefjellet kan forseres i planperioden.

- Det må snarest mulig etableres en omkjørings- og beredskapsvei parallelt med E6 og Dovrebanen i Rosten, likeens for RV 15 mellom Lom og Skjåk.
- Funksjonskontraktene for riksveier og fylkesveier må definere hvilke ressurser som skal være tilgjengelig fra operatørens side i akuttfasen og i forbindelse med omdirigering av veitrafikk der sperring av veier/omkjøring videreføres utover en akuttfase

Jernbane

Dovrebanen – IC

Transportkorridor nr. 6 i NTP går mellom Oslo – Trondheim. Korridoren utgjør en svært viktig rammebetingelse for samfunns- og næringsutviklingen i regionen. Dersom fjerntrafikk med tog skal kunne utvikles videre i konkurranse med bil må kjøretiden ned.

Dersom rammen på + 45 % videreføres etter 2023, vil InterCity(IC) med dobbeltspor til Hamar stå ferdig i 2026. Dersom IC til Hamar skal nås innenfor NTP perioden i 2023 må rammen utvides med + 56 % gjennom politisk behandling.

- Gjennomføringen av IC strekningene må om nødvendig tas ut av NTP ramma, og finansieres og gjennomføres ved siden av NTP.
- IC utbyggingen på Dovrebanen må gå fram til Lillehammer og gjennomføres innen 2023.

Godsterminal – tømmerterminal

Målet i NTP er å legge til rette for å kunne håndtere en dobling av godsvolumene på bane i planperioden og en tredobling fram mot 2040. Jernbaneverket skal legge fram en godsstrategi sommeren 2012, som en del av NTP. Statlige investeringer i jernbaneterminaler er et av tiltakene for å få mer gods over på bane.

- Transportsituasjonen i Nord-Gudbrandsdal med transportarmer til Vestlandet må vurderes som en del av en brei samfunnsanalyse av godstransport
- Etablering av godsterminal og tømmerterminal ved Otta utredes som et alternativ i en knutepunktstruktur for å legge til rette for mer effektiv og trafikksikker godstransport.
- Det må bygges dobbeltspor sør for Lillehammer for å øke kapasiteten på strekningen Oslo – Trondheim.

Høyhastighetstog Oslo – Trondheim.

Høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket som ble lagt fram 25. januar 2012 slår fast at det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge. Utredningen konstaterer at det er et stort endepunkts- og underveismarked. Et konsept for tog med høy hastighet kan delvis bygge på eksisterende nett og IC strategi, eller hovedsakelig separate høyhastighetslinjer.

- Utbygging for høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim må delvis bygge på eksisterende nett og IC strategi.
- Høyhastighetsbanen mellom Oslo – Trondheim må bygges i forlengelsen av IC – nett til Lillehammer.
- Valg av trase i Gudbrandsdalen peker seg helt klart ut i et samfunnsmessig perspektiv – særlig med referanse til øst/vest perspektivet og regionforstørring.

Markedsgrunnlaget under veis må tillegges vekt når det gjelder valg av trasè. Traseen gjennom Gudbrandsdalen har i utgangspunktet et betydelig markedspotensial og åpner i tillegg for en framtidig tilknytning til bla Møre og Romsdal.

Infrastruktur på jernbanestasjonene Dombås og Otta

Begge jernbanestasjonene i vår region er knutepunktstasjoner i øst/vest forbindelsene og betjener store geografiske områder. Jernbanestasjonene er knutepunktstasjoner på korridoren mellom Oslo – Trondheim, og viktige forbindelser mot vest.

- Dombås jernbanestasjon må oppgraderes for å imøtekomme framtidens krav til en moderne jernbanestasjon.
- Otta stasjon og Otta skysstasjon må tilrettelegges for flere og lengre ekspressbusstopp. Kapasiteten for korttids- og langtidsparkering må økes, bl.a. for å bedre tilbudet for reisende til/fra Vestlandet på Rv 15.

Luftfart

Forslaget til NTP slår fast at Avinor ikke har finansielt handlingsrom innenfor nåværende rammebetingelser til å bekoste nye flyplasser. For vår region er det viktig å styrke Gardermoen's betydning som knutepunkt for resten av landet.

- Fase 1 av ny terminal på Oslo lufthavn Gardermoen må ferdigstilles seinest i 2017.

Styrket gjennomføringsevne

I NTP er det i flere sammenhenger pekt på at det er en høyt prioritert oppgave å redusere forfallet og rehabilitere infrastruktur som har forfalt. Det er en erkjennelse av at transportpolitikken og gjennomføringsevnen ikke har vært god nok.

Det er all grunn til å tro at det ikke bare er økte bevilgninger som er svaret på de utfordringer som nasjonen Norge står overfor inne samferdselsutbyggingen. Da må det være vilje til å prøve nye modeller for å nå målene for transportpolitikken i Norge.

- Staten må ta en mer overordna rolla som fører til raskere planlegging ved store nasjonale utbygginger.
- Statens sektormyndigheter må tidlig i planprosesser samordne seg og opptre som en myndighet overfor kommunene, fylkeskommunene og private interesser.
- Det må utvikles mer effektive organisasjoner med prosjekt- og gjennomføringsstrategi som sikrer raskere produksjon av ny infrastruktur.
- Lengre sammenhengende utbygginger vil gi raskere framdrift, lavere anbud og store innsparinger for næringslivet.
- Finansieringen må bli mer langsiktig og forutsigbar. For å sikre slik finansiering må nye modeller for totalfinansiering utprøves.
- Det må legges planer og strategier for kontinuerlig utbygging av større prosjekter med et definert sluttår.



Oppland fylkeskommune Ringebu kommune Sol-Fron kommune Nord-Fron kommune

REGIONRÅDET FOR MIDT-GUDBRANDSDAL

Dato : 22.05.2012
Vår ref. : 12/8002

Saksbehandlar : Astrid Vadet
Telefon : 61216171

Oppland fylkeskommune
Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Nasjonal transportplan 2014 - 2023

Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal har i sitt møte 15.05.12, sak 25/12
fatta følgjande vedtak:

Innstilling:

Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal vedtar slik høringsuttale til transportetatene sitt forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023:

1. Det er absolutt nødvendig å prioritere utbygging av E6 Ringebru sør – Otta innenfor planperioda, med oppstart av fase 1 Frya – Sjoa som forutsatt på slutten av 2012, og deretter helhetlig/sammenhengende utbygging av fase 2 Ringebru sør – Frya, inkludert Fåvang kirke – Ringebru sør, og Sjoa – Otta. Ei slik utbygging er i tråd med den tidlige omforente og vedtatte «Lottorekka» for Oppland og Hedmark.
Det er ikke akseptabelt å skyve noen av delene på denne strekningen ut i tid til fordel for andre deler av E6 lengre sør.
2. Statlige rammer til fylkesvegane må økes for både å kunne gjennomføre et forsvarlig vedlikehold og opprusting på strekninger. Det er fylkesveger i Gudbrandsdalen som også er omkjøringsveger for E6, og som ikke er i stand til å ta slik trafikk i dag.
3. Rammene til rassikring må økes. Både endringer i klima og behovet ellers for sikring og utbedring av vegstrekninger, også på Østlandet, tilsier dette. Rv 255 Skåbuvegen er et viktig eksempel på en slik veg i Oppland.
4. Styrking av trafikksikringsarbeidet er viktig for forebygging av ulykker, og særleg ungdom har understreka behovet for mer gang- og sykkelveger for å øke egen mobilitet i forhold til fritidstilbud m.v.
5. På nasjonalt viktige stamvegstrekninger må statlig finansieringsandel økes, slik at bompengenivået ikke blir urealistisk høgt.
6. Den viktigste jernbanesatsinga i Norge i planperioden er utbygging av dobbeltspor på hele Intercity-strekningene fra Oslo til Lillehammer, Halden og Skien. For jernbanesambandet mellom Oslo og Trondheim, samt mørebyene

og deler av Sogn og Fjordane vil dette bety et viktig utgangspunkt for ytterligere utbygging nordover fra Lillehammer.

7. Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal mener planteknisk ramme må økes med 45%.

RMG-025/12 11.05.2012 Behandling:

Forslag fra Erik Odlo:

Tillegg i pkt. 7 i innstillinga, som settes som pkt. 1:

.... *minst* 45%.

Forslag fra Reidar Stangenes:

Tillegg i pkt. 6 etter første setning:

....., samt at det blir gjort tiltak for økt godstransport for å møte det økende behovet her.

RMG-025/12 11.05.2012 Vedtak:

Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal vedtar slik høringsuttale til transportetatene sitt forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023:

1. Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal mener planteknisk ramme må økes med minst 45%.
2. Det er absolutt nødvendig å prioritere utbygging av E6 Ringebru sør – Otta innenfor planperioda, med oppstart av fase 1 Frya – Sjoa som forutsatt på slutten av 2012, og deretter helhetlig/sammenhengende utbygging av fase 2 Ringebru sør – Frya, inkludert Fåvang kirke – Ringebru sør, og Sjoa – Otta. Ei slik utbygging er i tråd med den tidligere omforente og vedtatte «Lottorekka» for Oppland og Hedmark. Det er ikke akseptabelt å skyve noen av delene på denne strekningen ut i tid til fordel for andre deler av E6 lengre sør.
3. Statlige rammer til fylkesvegene må økes for både å kunne gjennomføre et forsvarlig vedlikehold og opprusting på strekninger. Det er fylkesveger i Gudbrandsdalen som også er omkjøringsveger for E6, og som ikke er i stand til å ta slik trafikk i dag.
4. Rammene til rassikring må økes. Både endringer i klima og behovet ellers for sikring og utbedring av vegstrekninger, også på Østlandet, tilsier dette. Rv 255 Skåbuvegen er et viktig eksempel på en slik veg i Oppland.
5. Styrking av trafikksikringsarbeidet er viktig for forebygging av ulykker, og særlig ungdom har understreka behovet for mer gang- og sykkelveger for å øke egen mobilitet i forhold til fritidstilbud m.v.
6. På nasjonalt viktige stamvegstrekninger må statlig finansieringsandel økes, slik at bompengenivået ikke blir urealistisk høgt.

7. Den viktigste jernbanesatsinga i Norge i planperioden er utbygging av dobbeltspor på hele Intercity-strekningene fra Oslo til Lillehammer, Halden og Skien, samt at det blir gjort tiltak for økt godstransport for å møte det økende behovet her.

For jernbanesambandet mellom Oslo og Trondheim, samt mørebyene og deler av Sogn og Fjordane vil dette bety et viktig utgangspunkt for ytterligere utbygging nordover fra Lillehammer.

Med helsing



Astrid Vadet

For Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal

Godkjend og sendt ut utan underskrift iht. Interne rutinar.



Regionrådet for Lillehammer-regionen

Dato: 14.05.2012
Vår ref.: ANNRYNTV
12/1847-4
Arkivkode: N10
Løpenum: 12/10829
Deres ref:

Oppland fylkeskommune

HØRINGSUTTALELSE FRA LILLEHAMMER-REGIONEN: NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23

Innledning

Det sentrale østlandsområdet har en stor andel av landets befolkning og det er forventet en sterk økning i folketallet i årene framover. Befolkningsveksten, særlig i Oslo-området, taler for at det er viktig å se på hvordan omkringliggende områder i framtida i større grad kan avlaste denne. I et slikt perspektiv er gode samferdselsløsninger både mellom Oslo-området og omkringliggende områder, så vel som internt i avlastningsområdene, avgjørende.

For reiselivsnæringa, som er en svært viktig næring i Lillehammer-regionen, men også i store deler av Innlandet for øvrig, er gode transportløsninger med stor grad av punktlighet, sikkerhet og framkommelighet avgjørende. Redusert reisetid er dessuten viktig for å åpne opp for nye markeder i reiselivsnæringa. Næringsstrukturen i Innlandet er også preget av andre transportintensive næringer, deriblant ikke minst skog- og landbruk. En styrking av samferdselsløsningene innen og til/fra Innlandet er derfor svært viktig for den videre utviklingen av næringslivet regionen.

Transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen, med sine forgreininger mot Nord-Vestlandet, er dessuten en av landets viktigste transportårer for person- og godstransport både på veg og bane. E6 er også en av landets mest ulykkesbelastede veger, med betydelige utfordringer knyttet til framkommelighet og kø.

Overordnede innspill

- Forslaget til ny NTP gjenspeiler ikke Innlandets rolle både som avlastningsregion og transittregion, eller transportutfordringer og behov knyttet til viktige næringer i regionen. Lillehammer by er et viktig transportknotepunkt for transport både på veg og bane. Dette er i liten grad ivaretatt i høringsutkastet.

Regionrådet for Lillehammer-regionen

Tlf.: 90611464 e-post: anne.kirsti.ryntveit@lillehammer.kommune.no

Besøksadresse:
c/o Lillehammer kunnskapspark
Fakkelgården
2624 Lillehammer

Postadresse:
c/o Lillehammer kommune
Serviceboks
2626 Lillehammer

Fakturaadresse:
c/o Gausdal kommune
Fakturamottak, Pb 986
2626 Lillehammer

- Det er en riktig prioritering å vektlegge drift, vedlikehold og tiltak for fornyelse og reduksjon av forfallet.
- Skal man oppnå den ønskede samfunnsutviklingen framover, er det imidlertid også nødvendig å foreta en rekke samferdselsinvesteringer ut over de som er bundet i gjeldende NTP. Rammen må økes betydelig og også ut over det skisserte alternativet på +45% av planteknisk ramme.
- Både ut fra et samfunnmessig og bedriftsøkonomisk perspektiv, er det viktig at finansieringen blir langsiktig og forutsigbar, at planlegging og utbygging av veg og bane sees i sammenheng og at utbyggingen skjer over lengre, sammenhengende strekninger.

InterCity

- Kommunene i Lillehammer-regionen mener ambisjonene for utbyggingen av IC-triangelet er altfor lave og lite framtidsrettede. Det er viktig at jernbanen tar en økende andel av både gods- og persontransporten. IC-aksen mellom Oslo og Lillehammer er svært viktig i så måte. I denne forbindelse vil man påpeke følgende forhold, som man mener ikke er godt nok ivaretatt i det foreliggende høringsdokumentet:
 - ✓ Opprustning av strekningen Eidsvoll – Lillehammer er særlig avgjørende ift å få mer gods over på bane og dobbeltspor fram til Lillehammer vil være et viktig løft for godstransport på bane både mellom Oslo og Trondheim og mellom Oslo og Nord-Vestlandet.
 - ✓ Dobbeltspor helt fram til Lillehammer Nord vil utvide pendlingsområdet rundt Oslo, slik at aksene helt fram til Lillehammer vil fungere som en avlastningsregion for veksten i Oslo-området.
 - ✓ Dobbeltspor vil også øke internttransporten mellom Hamar og Lillehammer og bidra til transportvekst/økt markedsgrunnlag og styrking av det regionale bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen.
 - ✓ Lillehammer kommune er i gang med å ta grep for å styrke bosetting/fortetting rundt skystasjonen på Lillehammer, noe som ytterligere vil bidra til å styrke jernbanens aktualitet som transportform til og fra Lillehammer.
 - ✓ Lillehammer-regionen har en stor midlertidig befolkning som ikke er godt nok hensyntatt i vurderingen av befolkningsgrunnlaget for en jernbaneutbygging. Studentmassen knyttet til Høgskolen i Lillehammer representerer et betydelig markedsgrunnlag, som trolig også vil vokse ytterligere. Regionen er dessuten en viktig reiselivsdestinasjon med en stor fritidsbebyggelse. Det ligger et vesentlig potensiale i å øke jernbanens attraktivitet som transportform for denne gruppen reisende.
 - ✓ IC-aksen mellom Oslo og Lillehammer Nord vil kunne inngå i en framtidig høghastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Dette styrker lønnsomheten i utbyggingen av denne aksene i et lengre perspektiv.
- Kommunene mener på bakgrunn av ovennevnte at det må legges til rette for en helhetlig og samlet utbygging av hele triangelet, herunder dobbeltspor på hele IC-strekningen Oslo – Lillehammer Nord (Hafjell/Hunderfossen) innen 2023.
- For å sikre tilstrekkelig framdrift i IC-utbyggingen, må alternative finansieringsformer, herunder også en selskapsstruktur, vurderes.

- Som en del av arbeidet bør det tas høyde for en framtidig utbygging og sammenkobling av IC-området med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen, for derigjennom å styrke Mjøsregionen ytterligere.

Riksvegnettet

- Kommunene i Lillehammer-regionen støtter kravet om utbyggingen av «lottorekka», men mener at det er behov for å tydeliggjøre en prioritering innen denne. Med bakgrunn i trafikkbelastning, ulykkesfrekvens, framkommelighetsproblematikk og vegens betydning for regional utvikling i Innlandet, mener Lillehammer-regionen at det er spesielt viktig å løfte fram behovet for en forsert og sammenhengende utbygging av E6 gjennom Hedmark og Oppland. Tidligere oppstart og forsert framdrift i utbygging av firefelts veg mellom Kolomoen og Brumunddal og en videreføring av firefelts veg helt fram til og forbi Lillehammer til Ensby, uten omvegen via tofelts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt, er særlig viktig i så måte.
- Det etterlyses også en plan for oppstart av arbeidet med utbygging av E6 på strekningen mellom Fåvang kirke og Elstad og en framskyndet oppstart og ferdigstillelse av parsellen mellom Frya og Sjøa innen planperioden.
- På Rv4 savnes i første rekke strekningen mellom Gjøvik og Mjøsbrua, som er en strekning med høy trafikkbelastning og som ansees som viktig for utviklingen av Mjøsbyen. I andre rekke savnes strekningen mellom Roa og Gran, utbyggingen gjennom Nittedal og Oslo-pakke 3, som sammen med førstnevnte, utgjør et viktig alternativ vegforbindelse mellom Gudbrandsdalen og Oslo-området.
- Bompenger er et viktig virkemiddel for å få realisert viktige investeringsprosjekter. Ikke minst for lokalbefolkningen er det imidlertid viktig at bompengendelelene ikke blir uforholdsmessig høy. Den statlige andelen i bompengeprosjekter må derfor økes, og det er behov for forenkling av plansystemet og en systemendring for gjennomføring og finansiering.

Fylkesveger og kollektivtransport

- For Lillehammer-regionens del er det viktig at sykkelandelen økes for å ta deler av transportveksten. Dette bør gjøres ved å videreutvikle Lillehammer som sykkelby med tilskuddsordning for tilrettelegging og drift av hovednett for sykkel langs kommunal og fylkeskommunal veg. Hovedsykkelvegnettet må gis god tilknytning til kollektivtransporten med gode sykkelparkeringer.
- Det er nødvendig med økte ressurser til kollektivsatsing og satsingen på kollektivtransport i byområdene må omfatte også styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner utover de største byene. "Mjøsbyen", med 219 000 innbyggere, må bli en del av den statlige belønningsordningen.
- Fokuset på drift, vedlikehold og reduksjon av forfall må også reflekteres i rammene til fylkeskommunene slik at forfallet kan fjernes og vegnettet bygges tilstrekkelig robust til å tåle framtidens klima.

Oppsummering og konklusjon

Kommunene i Lillehammer-regionen mener at rammene må økes med minimum 45%. Følgende tiltak bør særlig løftes fram:

- Forsert framdrift i planlegging og utbygging av dobbeltspor i *hele* IC-triangelet ilt planperioden, også strekningen fram til Lillehammer Nord. Alternative finansieringsformer må vurderes.
- Forsert framdrift i planlegging og utbygging av sammenhengende firefelts E6 på strekningene Kolomoen – Brumunddal og Brumunddal – Lillehammer – Ensby
- Utbygging av Rv4 fra Mjøsbrua til Gjøvik
- Sykkelbypakker og tilskudd for tilrettelegging og drift av hovednett for sykkel langs kommunal og fylkeskommunal veg.

Med hilsen

Anne Kirsti Ryntveit
Regionkoordinator

HØRINGSUTTALELSE FRA REGIONRÅDET I GJØVIKREGIONEN

NTP 2014 – 2023

Gjøvikregionen ønsker å ta sin del av befolkningsveksten i Oslo- og Akershusområdet.

I Strategisk plan for Gjøvikregionen 2012-15 synliggjør regionrådet viktigheten av å legge til rette for at kommunene i Gjøvikregionen tar sin del av befolkningsveksten som vil komme i Oslo- og Akershusregionen. Dette er bare mulig dersom veg og jernbaneforbindelser i - og til og fra regionen forbedres vesentlig. Midler innarbeidet i NTP 2014-2023 legger ikke til rette for at Gjøvikregionen skal kunne ta sin del av veksten som vil komme. Dette vil være tilfelle uansett hvilke av de foreslåtte rammene som legges til grunn.

Økte midler til drift og vedlikehold.

Regionrådet i Gjøvikregionen støtter den foreslåtte økningen av midler til drift og vedlikehold. Dette er nødvendig for å unngå forfall i veg og banenett som vil vær særdeles utfordrende å hente inn igjen på et seinere tidspunkt.

Vegprosjekt:

Rv 4 er den sentrale trafikkåren fra Vest-Oppland til Oslo og er av avgjørende betydning for næringsliv og befolkning på Hadeland og i Gjøvikregionen, med produksjonsbedriftene på Raufoss og Gjøvik som de viktigste brukerne. Også for Land og deler av Valdres er Rv 4 viktig. Nåværende veg tilfredsstillende på ingen måte næringslivets og befolkningens krav til framkommelighet og sikkerhet. Det er derfor uholdbart at det bare er prosjektet Lygna sør på Rv 4 som er lagt inn i forslag til NTP dersom planteknisk ramme legges til grunn.

Kommunedelplan på strekningen Roa – Gran grense vil etter planen bli vedtatt i juni. Da vil hele strekningen Roa – Lygna være planavklart.

De største framkommelighetsproblemerkene på Rv 4 finner vi i Nittedal og Oslo.

Fossumdiagonalen var lagt inn i forslag til NTP 2010-2019, men er nå tatt ut og innarbeidet i Oslopakke 3.

På bakgrunn av dette ber Regionrådet i Gjøvikregionen om at:

- Rv 4 på Hadeland bygges ut etter følgende framdriftsplan:
 - Lygna sør 2013
 - Gran grense – Jaren 2013 – 2016
 - Roa – Gran grense 2016 - 2023
- Rv 4 gjennom Nittedal bygges ut til 4-felts veg og at arbeidet med planavklaring forseres.
- Fossumdiagonalen gis høy prioritet i Oslopakke 3, ev. at det gjennomføres med statlige midler slik det ble foreslått i transportetatens forslag til NTP 2010-2019
- Rv 4 mellom Mjøsbrua og Hunndalen må sees i sammenheng med E-6 utbygginga og bygges ut til 4 – felt innen 2023.

E-6 er en viktig transportåre som sammen med RV-4 binder Mjøsbyene sammen – utbygging av 4- felts E-6 fra Mjøsbrua til Lillehammer og Hamar må fullføres i planperioden da dette vil ha stor betydning for å utvikle et felles bo- og arbeidsmarked i Mjøsregionen.

Brukerfinansiering.

Den statlige finansieringsandelen av vegprosjektene må økes til minst 60 % slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne ikke skal bli urimelig stor. Det må utvikles rabattordninger for lokalbefolkningen på linje med hva som planlegges for utbyggingen av E 16 gjennom Sør-Aurdal.

Jernbane.

Transportetatens forslag til NTP 2014-2023:

- Hovedforbindelse for gods Oslo – Bergen.
- Nærtrafikk og regiontrafikk bør styrkes, i første omgang med timestrafikk til Gjøvik.
- Behov for store tiltak mellom Oslo og Jaren for å få stive ruter. (To nye kryssningsspor).
- Halvtimesfrekvens og kortere reisetid krever dobbeltsporet bane.
- Ikke mulig å utvikle banen gjennom Nordmarka.
- Kapasitet og gods 200 mill (2014-2018 + 20 %) + 200 mill (2018-2023 + 20 %)

Gjøvikbanen:

Skal Gjøvikregionen kunne ta sin del av befolkningsveksten i Oslo- og Akershusområdet og bli en del av et flerkjernet Østland, forutsetter det en betydelig opprusting og utbygging av Gjøvikbanen, samt at banestrekningen knyttes til det øvrige banenettet gjennom «Mjøsbanen» som knytter Gjøvikbanen og Dovrebanen sammen.

Utredninger gjort av Jernbaneforum Gjøvikbanen viser at det er mulig å nå målet om redusert kjøretid Oslo - Gjøvik slik Jernbaneverkets tidligere stamnettutredning «Mer på skinner fram mot 2040» viser, og at banestrekningen har et stort markedspotensial. I transportetatens forslag til NTP anses det som umulig å «utvikle Gjøvikbanen i dagens trase gjennom Nordmarka».

På bakgrunn av dette ber Regionrådet i Gjøvikregionen om at det gjennomføres tiltak som øker kapasiteten og reduserer reisetiden:

- Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltsporsparseller, kryssningsspor og kurveutretning slik at kjøretiden reduseres og timestrafikk med stive ruter Oslo – Gjøvik er mulig, samtidig som frekvensen Oslo - Jaren økes.
- ATC sikkerhetssystem må innføres på banestrekningen samtidig som strømforsyningen sikres på strekningen Roa - Gjøvik.
- Gjøvikbanen sikres tilstrekkelig sportilgang ved Oslo S.
- Utbyggingen av Gjøvikbanen må sees i sammenheng med utbyggingen i IC-området
- Nytt materiell må være en del av kravet når nåværende anbud skal fornyes i 2016.

Følgende utredninger må foreligge til neste rullering av NTP i 2016:

- Forslag til ny trase for Gjøvikbanen ut av Oslo fram til Nittedal.
- Forslag til sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen – «Mjøsbanen».

- Den store rundkjøringa på Østlandet: Oslo – Gjøvik – Hamar – Gardermoen – Lillestrøm – Oslo.
- Viktig for utvikling av et robust jernbanenett – framføring av gods – redundans.

Dovrebanen: Dovrebanen har spesielt stor betydning for befolkningen i nordre del av Gjøvikregionen og inntil banestrekningene er sammenknyttet og Gjøvikbanen modernisert, vil Moelv utgjøre et viktig transportknutepunkt for deler av Gjøvikregionen. Utbygging av Dovrebanen med to spor må derfor forseres og ferdigstilles med to spor fram til Lillehammer i løpet av planperioden. Dette vil også være av stor viktighet for å få til et effektivt transportnett i den "store rundkjøringa" etter at Dovrebanen er knyttet sammen med Gjøvikbanen.

Høyhastighet.

I Jernbaneverkets utredninger konkluderes det med at det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge. Utbyggingskostnadene beskrives som betydelige for alle alternativer, mens bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene når kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor. Jernbaneverket fremholder at høyhastighetsbaner bør bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. I transportetatens innspill uttales det at "all satsing på høyhastighetsstandard på fjernstrekningene må forutsette at IC-strekningene er bygd ut... transportetatene vil derfor foreslå oppstart av et utrednings- og planarbeid for strekningen Porsgrunn - Kristiansand - Egersund - Stavanger."

Gjøvikregionen har – etter at de ble kjent med Jernbaneverkets utredningsmandat og manglende interesse for å utrede en høyhastighetstrase mellom Oslo og Trondheim via Gjøvik – fått Deutsche Bahn til å utrede en høyhastighetstrase mellom Oslo og Trondheim på vestsiden av Mjøsa. Denne detaljerte utredningen har tatt høyde for godstrafikk og et stoppmønster som gjør at innbyggerne i tettstedene langs banen får kort vei til et effektivt transportnett som muliggjør dagpendling til Oslo – utredningen synliggjør også mulighetene ved økt frekvens og fleksibilitet ved den store rundkjøringen som framkommer ved sammenknytning av banene ved Moelv.

Gjøvikregionen ber derfor om at Jernbaneverket tar inn utredningen til Deutsche Bahn som en del av grunnlaget for videre utredninger og beslutninger knyttet til høyhastighetstrasevalg mellom Oslo og Trondheim. Deutsche Bahn dokumenterer at en høyhastighetsbane på vestsiden av Mjøsa vil åpne for bosetting av en større del av forventet befolkningsøkning, samtidig som dette vil tilføre Innlandet nødvendig utviklings- og konkurransekraft.

Andre viktige veg og banestrekninger

Utbygging av FV-33 vil være viktig med tanke på regionens tilgang til E-6 og Akershusområdet – det blir derfor viktig å sikre tilgang til rassikringsmidler på begge sider av fylkesgrensene, samtidig må overføringene til Oppland fylkeskommune økes for å få fylkesvegnettet oppgradert.

Økt ramme – forenklet plansystem og prosjektfiansiering.

Regionrådet for Gjøvikregionen støtter Østlandssamarbeidet og Veiforum Innlandet når det påpekes at det er behov for en betydelig økning av rammene i NTP. Men dette alene er trolig ikke tilstrekkelig til å løse oppgavene en står over for. Det er i tillegg behov for å forenkle og reformere plansystemet og utvikle et nytt finansieringssystem.

Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år eller mer. Prosjektfiansiering vil skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det vil legge til rette for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter og mer effektiv gjennomføring.

Samarbeidet mellom Hedmark og Oppland fylkeskommuner.

Regionrådet i Gjøvikregionen erkjenner at Innlandet har profitert på at Hedmark og Oppland har koordinert sine innspill til NTP og stått sammen om disse. En støtter strategien om å videreføre dette også ved årets høringsprosess. En ønsker imidlertid å gjøre oppmerksom på at samferdselsutfordringene i Gjøvikregionen og på Hadeland ikke lar seg løse i et Hedmark/Oppland-perspektiv, men ved at en finner fram til bedre samarbeidsløsninger med nabofylkene Akershus, Oslo og Buskerud.

Gjøvik 25.april

Tore J Killi
regionsjef



HADELAND

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
12/00725-4
edst

Arkiv
113, Q00

Deres ref.

Vår dato
26.04.2012

Nasjonal transportplan 2014-2023. Innspill fra Regionrådet for Hadeland.

Hadeland ønsker å ta sin del av befolkningsveksten i Osloregionen.

Gjennom arbeid med Regional plan for Hadeland ønsker regionrådet å legge til rette for at kommunene på Hadeland tar sin del av befolkningsveksten som vil komme i Osloregionen. Dette er bare mulig dersom veg og jernbaneforbindelser i - og til og fra regionen forbedres vesentlig.

Midler innarbeidet i NTP 2014-2023 legger ikke til rette for at Hadeland skal kunne ta sin del av veksten som vil komme. Dette vil være tilfelle uansett hvilken av de foreslåtte rammene som legges til grunn.

Atp-strategi for Osloregionen lar seg ikke realisere.

Kommunene på Hadeland har sammen med over 60 kommuner i Osloregionen, Oslo kommune og Akershus og Østfold fylkeskommune, sluttet seg til Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Strategien innebærer utbygging av et transportsystem som på en effektivt og miljøvennlig måte binder regionen sammen. Jernbanen må være "ryggraden" i kollektivtransporten, supplert med et vegsystem med god fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk. Det framlagte forslag til NTP gjør det ikke mulig å bygge ut transportsystemet i Osloregionen i tråd med denne strategien i overskuelig framtid.

Rammene må økes.

Planforslaget fra transportetatene synliggjør på en god måte behovet for betydelig styrking av ressurser til samferdselsformål. Planforslaget viser at videreføring av dagens nivå vil medføre betydelige og til dels dramatiske utsettelse av viktige tiltak i vår region.

Regionrådet for Hadeland er derfor enige med Østlandssamarbeidet og Samarbeidsalliansen Osloregionen når disse påpeker at det er behov for en betydelig økning av rammene i forslag til NTP 2014 – 2023.

For å klare de utfordringene en står overfor er det på mange områder behov for en økning ut over foreslåtte øvre ramme på + 45 %.



Gran



Jevnaker



Lunner



Ønnland

Midler til drift og vedlikehold.

Regionrådet for Hadeland støtter den foreslåtte økningen av midler til drift og vedlikehold. Dette er nødvendig for å unngå forfall i veg og banenett som vil vær særdeles utfordrende å hente inn igjen på et seinere tidspunkt.

Regionens vegprosjekter:

To nasjonalt viktige riksveger går gjennom vår region.

Rv 4 er den sentrale trafikkåren fra Vest-Oppland til Oslo og er av avgjørende betydning for næringsliv og befolkning på Hadeland og Toten, med produksjonsbedriftene på Raufoss og Gjøvik som viktige brukerne. Også for Land og deler av Valdres er Rv 4 viktig.

Rv 35 er viktigste avlastingsveg nord for Oslo (ring 4). Den er tilførselsveg til hovedflyplassen på Gardermoen for store deler av Buskerud, Telemark, Valdres og Indre Sogn.

Veien vil i løpet av året bli skiltet om og bli en del av E 16 Bergen – Gävle.

For begge vegene gjelder det at nåværende veg på ingen måte tilfredsstiller befolkningens og næringslivets krav til framkommelighet og sikkerhet.

Det er derfor uholdbart at det bare er prosjektet Lygna sør på Rv 4 som er lagt inn i forslag til NTP dersom planteknisk ramme legges til grunn.

Rv 4.

Kommunedelplan på strekningen Roa – Gran grense vil etter planen bli vedtatt i juni. Da vil hele strekningen Roa – Lygna være planavklart.

De største framkommelighetsproblemene på Rv 4 finner vi i Nittedal og Oslo. Fossumdiagonalen var lagt inn i forslag til NTP 2010-2019, men er nå tatt ut og innarbeidet i Oslopakke 3.

På bakgrunn av dette ber Regionrådet for Hadeland om at:

- Rv 4 på Hadeland bygges ut etter følgende framdriftsplan:
 - Lygna sør 2013
 - Gran grense – Jaren 2013 – 2016
 - Roa – Gran grense 2016 - 2023
- Rv 4 gjennom Nittedal bygges ut til 4-felts veg og at arbeidet med planavklaring forseres.
- Fossumdiagonalen gis høy prioritet i Oslopakke 3, ev. at det gjennomføres med statlige midler slik det ble foreslått i transportetatens forslag til NTP 2010-2019

Rv 35.

Kommunedelplan Olum – Kleggerud er vedtatt. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Eggemoen - Kleggerud pågår og forslag med KU vil bli førstegangsbehandlet i vår.

På bakgrunn av dette ber regionrådet for Hadeland om at:

- Arbeidet med parsellen Olum – Eggemoen igangsettes med byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.
- Planlegging av RV 35 Nymoen – Eggemoen i Ringerike kommune gjenoppas, med sikte på vedtak om utbygging av denne parsellen ved neste rullering av NTP

Brukerfinansiering.

Den statlige finansieringsandelen av vegprosjektene må økes til minst 60 % slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Hadelandsregionen ikke skal bli urimelig stor. Det må utvikles rabattordninger for lokalbefolkningen på linje med hva som planlegges for utbyggingen av E 16 gjennom Sør-Aurdal.

Gjøvikbanen:

Skal Hadeland kunne ta sin del av befolkningsveksten i Osloområdet og bli en del av en flerkjernet utvikling av Østlandet, forutsetter det en betydelig opprusting og utbygging av Gjøvikbanen og at banestrekningen knyttes til det øvrige banenettet gjennom «Mjøsbanen» som knytter Gjøvikbanen og Dovrebanen sammen.

Utredninger gjort av Jernbaneforum Gjøvikbanen viser at det er mulig å nå målet om redusert kjøretid Oslo - Jaren slik Jernbaneverkets tidligere stamnettutredning «Mer på skinner fram mot 2040» viser, og at banestrekningen har et stort markedspotensial.

I transportetatens forslag til NTP anses det som umulig å «utvikle Gjøvikbanen i dagens trase gjennom Nordmarka».

På bakgrunn av dette ber Regionrådet for Hadeland om at:

- Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltsporparseller, kryssningsspor og kurveutretning slik at kjøretiden reduseres og timestrafikk med stive ruter Oslo – Gjøvik er mulig samtidig som frekvensen Oslo Jaren økes.
- At det snarest mulig avklares om Gjøvikbanen kan bygges ut med trase gjennom Nordmarka eller om annen traseløsning nå utvikles.
- ATC sikkerhetssystem må innføres på banestrekningen samtidig som strømforsyningen sikres på strekningen Roa - Gjøvik.
- Gjøvikbanen sikres tilstrekkelig sportilgang ved Oslo S.
- Utbyggingen av Gjøvikbanen må sees i sammenheng med utbyggingen i IC-området
- Nytt materiell må være en del av kravet når nåværende anbud skal fornyes i 2016.

Følgende utredninger må foreligge til neste rullering av NTP i 2016:

- Forslag til ny trase for Gjøvikbanen ut av Oslo fram til Nittedal.
 - Slik utredning må foreligge dersom dagens trase gjennom Nordmarka ikke kan utvikles med dobbeltspor og høyere hastighet og kapasitet..
- Forslag til sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen – «Mjøsbanen».
 - Den store rundkjøringa på Østlandet: Oslo – Gjøvik – Hamar – Gardermoen – Lillestrøm – Oslo.
 - Vil være viktig for utvikling av et robust jernbanenett – framføring av gods – redundans.

Andre viktige veg og banestrekninger

For Jevnaker er gode veg og baneløsninger gjennom Hole mot Sandvika svært viktig. En forsering av E 16 utbyggingen gjennom Bærum og Hole vil derfor være av stor betydning for denne delen av Hadeland. Det samme vil være tilfelle når det gjelder økte midler til planlegging og bygging av Ringeriksbanen.

Sammenhengende gang og sykkelveg-nett.

Regionrådet for Hadeland vil understreke behovet for å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Dette er viktig både av hensyn til trafikksikkerhet og folkehelse. For vår region er det viktig at det blir prioritert midler både til et interne gang- og sykkelveger og til sykkelveger ut av regionene, på tvers av fylkesgrenser.

Drivstoff.

Under overskriften «Redusert klimagassutslipp og bedre miljø» står følgende i planforslaget på side 54 og 55:

«For å nå klimamålet er det nødvendig med reduserte utslipp fra det enkelte kjøretøy, betydelig økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av deler av bilparken.»

«Potensialet for bruk av biodrivstoff i vegtransport og luftfart er stort. Virkemidler som kan bidra til å øke tilgangen på bærekraftig biodrivstoff til transport er avgjørende for å nå målet om utslippsreduksjon.»

Sett i lys av dette framstår avgiftsøkningen på biodrivstoff som ble innført i 2010 som lite hensiktsmessig.

Forenklet plansystem og prosjektfinansiering.

Utfordringene en står overfor kan trolig ikke løses bare ved å øke de økonomiske rammene.

Det er i tillegg behov for å forenkle og reformere plansystemet og utvikle et nytt finansieringssystem. Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år eller mer.

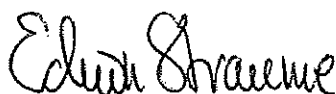
Prosjektfinansiering vil skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det vil legge til rette for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter og mer effektiv gjennomføring.

Samarbeidet mellom Hedmark og Oppland fylkeskommuner.

Regionrådet for Hadeland erkjenner at Innlandet har profitert på at Hedmark og Oppland har koordinert sin innspill til NTP og stått sammen om disse. En støtter strategien om å videreføre dette også ved årets høringsprosess.

En ønsker imidlertid å gjøre oppmerksom på at samferdselsutfordringene på Hadeland ikke lar seg løse i et Hedmark/Oppland-perspektiv, men ved at vi finner fram til bedre samarbeidsløsninger med nabofylkene Akershus, Oslo og Buskerud.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland



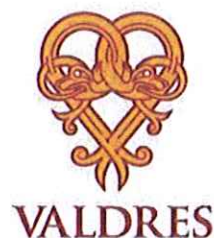
Edvin Straume
regionkoordinator
Saksbehandlers telefon: 61 33 83 55

Kopi til:

Gran kommune	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
Jevnaker kommune	Kirkegata 6	3520 JEVNAKER	
Lunner kommune	Sandsvegen 1	2740 ROA	

Valdres Natur- og Kulturpark

Valdres Næringshage, Skrautvålsvegen 77 2900 Fagernes



Oppland fylkeskommune
Serviceboks
2626 LILLEHAMMER

Fagernes, 4. mai 2012

INNSPILL TIL OFK'S BEHANDLING AV NTP 2014-2023.

Valdresrådet viser til OFK's høringsbrev vedr. NTP 2014-2023, og har valgt å ha hovedfokus på E-16 og Fagernes Lufthavn som begge inngår i de 4 spesielt prioriterte samarbeidsområdene mellom OFK og Valdres i Regionalt handlingsprogram 2012:

- Videreføre VNK-satsingen
- Videreutvikle reiselivssatsingen i Valdres
- Samarbeide om rask og god utbygging av E-16 gjennom Valdres
- Arbeide for gode rute- og chartertilbud på Fagernes Lufthavn.

Hovedmomentene vedrørende E-16

- Full støtte til å prioritere «lottorekka» 2-4-6-16 i Oppland og Hedmark
- VNK vil henstille OFK om å støtte opp om Stamvegutvalgets strategier og prioriteringer i dets innspill til medlemsfylkene av 30. mars d.å. – jfr. vedlegg
- VNK ber OFK i sin behandling spesielt støtte opp om
 - transportetatens prioriteringer av en sammenhengende utbygging av de viktigste veger (E-6, E-16, E-18 og E-39), og å redusere flaskehalsene for næringslivet ved å prioritere utbedring av de smaleste vegene først (gulstripe-strategien).
 - en strategi der disse viktigste vegene fullføres i løpet av 20 år – og E-16 gjennom Valdres fullføres tidlig i den første 10-årsperioden. (som antydnet i forslaget)
 - at det i perioden 2014-17 prioriteres de prosjektene langs E-16 som var omtalt i NTP 2010-19, og som ikke er fullført – herunder følgende i Valdres:

Fønhus – Bagn	(fullføres)
Bagn – Bjørge	(fullføres)
Fagernes S – Hande	(fullføres)
Kvamskleiva	(fullføres – rassikringsmidler)
Hande – Øye	(evt. oppstart)
Øye – Borlaug	(fullføres)
 - Økt satsing på rassikring
 - Økt satsing på bedre gjennomføringsevne
 - Planrammen til Statens Vegvesen økes med minst 60%
 - E-16 sin andel av planrammen må økes
 - Bompengefinansiering bør konsentreres til strekninger med høyere enn 4000 ÅDT eller andre ordninger som er rimelige for lokalbefolkningen

- Innspill på at den nye E-16 ved Hønefoss forkortes fra Hensmoen til Eggemoen (7-8 km innspart)
- Kongevegprosjektet fra Lærdalsøyri til Filefjell – som inngår som et delprosjekt under E-16 over Filefjell – må følges opp i NTP.

./ Nærmere begrunnelse for alle disse hovedmomentene finnes i Stamvegutvalgets uttalelse i – jfr. vedlegg.

Valdresrådet vil spesielt påpeke at E-16 gjennom Valdres har fått svært små investeringer over flere år, idet E-16 mellom Voss og Hønefoss har vært prioritert fra Gudvangen og østover. Jfr. Gudvangentunnelen, Lærdalstunnelen (1995-2000), gjennom Lærdal (2002-2010) og at Filefjell (2011-2017) nå er startet opp samtidig som Fønhus – Bagn – Bjørge er i startfasen. Alt dette er i tråd med med Stortingets gjentatte merkander både i NTP og flere statsbudsjetter etter åpningen av Lærdalstunnelen om at dette måtte følges opp med opprustning østover i Lærdal, over fjellet og gjennom Valdres.

Selv om dette har tatt sin tid har det her vært en snev av en sammenhengende strategi. Dette vil etter stamvegutvalgets forslag innebære at E-16, bortsett fra rehabilitering av Gudvangentunnelen, Hande – Øye (ekskl. Kvamskleiva) og Bjørge – Fagernes S, vil være fullført gjennom Sogn og Fjordane og Oppland i 2017.

I denne sammenheng vises det at Fv33 fra Bjørge til Gjøvik/Lillehammer sammen med E-16 vil bli en nasjonal hovedforbindelse mellom Mjøsområdet og Vestlandet, og at også denne vil bli ferdigstilt så snart den dårlige strekningen over Tonsåsen blir gjennomført.

Vedrørende fylkesvegene har Oppland fylkeskommune kommet dårlig ut med tilskuddsordningen, og det bør her vurderes en tilskuddssats pr. km.

Valdresrådet håper at OFK vil støtte opp om de ovennevnte hovedmomenter i sin uttalelse.

Hovedmomenter vedr. Fagernes Lufthavn

Det vises her til at transportetatene foreslår at Fagernes Lufthavn skal vurderes, og det drøftes nå oppstart av et prosjekt mellom Avinor og Valdres for å avklare de realistiske framtidsmuligheter for Fagernes Lufthavn, som grunnlag for den videre satsing.

Valdresrådet har stilt seg positivt til et slikt prosjekt i det en håper dette kan vise de framtidsmuligheter Fagernes Lufthavn vil gi Valdres og omliggende distrikter. Dette om en får forsøke et godt flyselskap med et brukervennlig flyrutetilbud og at flyplassen får etablert nødvendig instrumentering og sikkerhetsstandard for å tilby god regularitet både på rute- og utenlandsflygningene.

I NTP-forslaget har transportetatene og Avinor invitert til samarbeid med reiselivsnæringen med flere tiltak – bl.a. «legge til rette for turisttrafikk med fly for å tilrettelegge for økt trafikk og nye ruter til og fra norske lufthavner»

Valdresrådet vil i denne sammenheng presisere

- Fagernes Lufthavn er blant de beste av alle de regionale flyplasser vedrørende infrastruktur og har begrensende investeringsbehov. Flyplassen har også relativt lave driftsutgifter.
- Markedet for flyreiser er i vekst Antall flyreiser i Norge er mer enn fordoblet siden 1990 og hele 42% av utenlandske overnattingsgjester i Norge bruker nå fly – 4,8 mill pax pr. år.
- Reiselivsnæringen er Valdres sin viktigste potensielle vekstnæring.
- Fagernes Lufthavn er en svært viktig faktor både i Valdres og de omliggende distrikter («Fjell Norge») sine framtidsmuligheter.

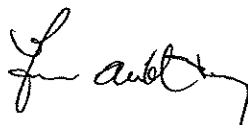
Videre kan anføres at

- Fagernes Lufthavn aldri har fått forsøke et rutetilbud på høyde med de øvrige flyplasser og at både selskap, rutetabell, ruteføring, regularitet og mange andre faktorer her har bidratt til dårlige trafikk tall. Vi er helt enige om at noe her må gjøres!!
- Fagernes Lufthavn var nest størst på incoming charter til Norge i 1990-årene og dette ga store næringsøkonomiske og sysselsettingsmessige effekter.
- Chartertrafikken har vært følsom for både vedvarende usikkerhet om flyplassen, flyplassens omdømme, rutetilbud og økonomiske ressuser til det trafikkskapende arbeid.

Valdresrådet er positivt innstilt på å være med på konstruktive drøftelser for hvordan vi skal få en bedre utnyttelse av Fagernes Lufthavn – som er et komparativt fortrinn for Valdres og hele Fjell-Norges framtidige reiselivssatsing.

Vi håper at OFK også vil delta aktivt i arbeidet framover – herunder å tilrettelegge for at Fagernes Lufthavn får en viktig rolle i å gjøre Oppland og Valdres «attraktive» og «konkurransedyktige» i de kommende decinner.

Med vennlig hilsen
Valdresrådet



v/Jan Arild Berg

(rådsleder)



Kjell Arne Berntsen
(daglig leder)

cc Valdreskommunene
Valdresordførerne

Miljø, Teknisk, Næring

Oppland fylkeskommune
Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Vår ref:
2441/2012/N00

Dykkar ref:

Saksbehandlar
KASV / 61217328
kari.sveen@lom.kommune.no

Dato
29.03.2012

Nasjonal transportplan 2014-23. Høyring av transportetatenes planforslag. Innspel frå Lom kommune

Viser til høyringsbrev av 07.03.2012.

Lom formannskap behandla i møte 27. mars innspel til nasjonal transportplan, og gjorde slik vedtak om uttale:

"Lom kommune sluttar seg til det overordna målet i NTP om "å få transportinfrastrukturen opp på en høy standard med hensyn til sikkerhet, kapasitet, kvalitet og miljø", og meiner at dette må synleggjerast gjennom satsing knytt til RV 15 gjennom Ottadalen. Som stamveg mellom Aust- og Vestlandet er dette ei strekning med stor samfunnsmessig betydning for å ivareta grunnleggjande transportbehov og for å fremme næringsutviklinga i regionen.

RV15 er eit sentralt bindeledd mellom regionane på aust- og vestsida av Strynefjellet, og det må arbeidast for å få ei trygg og forutsigeleg transportløyning for å sikre næringsutvikling og busetting for framtida. På enkelte strekningar manglar alternativ omkjøring og fleire plassar er skredutsette strekningar som gjev utfordringar i høve til framkommelegheit og tryggleik.

Vegstandarden på RV 15 er låg i høve til trafikkbelastninga, og med forventa trafikkauke via Kvivsvegen er det viktig å få gjennomført utbetringar som gjev betre trafikktryggleik i Ottadalen. Samanhengande gang- og sykkelveg på utsette strekningar og punktutbetring av utsette kryss og uoversiktlege strekningar tiltak som må prioriterast for å nå overordna mål om trafikksikring i NTP.

Lom kommune ser behov for utbetringar på følgjande område langs RV 15 i Lom

1. Samanhengande gang- og sykkelveg over lengre strekningar
 - a) Forlenge planlagt g/s-veg frå Lom sentrum mot Nørdre Vike vidare til Bismo
 - b) Garmo/Skogheim – Byregrenda
 - c) Garmo Skule – Garmo bygdahus

Postadresse
Sognefjellsvegen 6
2686 Lom
E-post: post@lom.kommune.no

Besøksadresse
Midtgard
www.lom.kommune.no

Telefon
61217300

Bank
2085.07.00010
Org.nr
959377677

2. Utbetring av trafikkfarlege punkt og strekningar
 - a) Fotgjengarovergang og kryss Lykkjavegen – Rv. 15 ved vestre bruhovud av Ulstadbrue i Lom sentrum og nytt rekkverk for å hindre at mindre ungar smett gjennom
 - b) Vest for kryss Rv.15 - Fv. 467 – behov for betre lineføring gjennom kurve på Rv. 15 mellom kryss og Ottadalen mølle og fotgjengarkryssing (snarveg ved Ottadalen mølle).
 - c) Fotgjengarovergang kryss RV15 - Liavegen.
3. Rv 15. Rassikring (tunell) Byrberga og tiltak for høgare regularitet over Strynefjellet
4. Utbetring av Fv 468 mot Vågå – einaste omkjøringsveg ved eventuelle ulykker
5. Utbetring av FV 55 med rassikring ved Gadde.”

Merknad til pkt c) over: Liavegen er Fv468. Viser elles til vedlagt utskrift av møtebok, sak 26/2012, og til møte mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens Vegvesen 1. februar i år.

Hovudfokus for Lom er naturleg nok på Riksveg 15 – stamveg mellom Aust- og Vestlandet. Skredfare og regularitet på ferdsel over Strynefjellet blir framheva, saman med ymse tiltak for trafikksikring. Dette særleg i ljøs av at det er dårleg vegstandard i høve til trafikkmengda, og at det ikkje er noko lokalvegnett om kan nyttast som alternativ til ferdsel langs Rv15. Mangel på omkjøringsvegar mellom Skjåk-Lom og Lom-Vågå gjer at vi har ein svært sårbar infrastruktur i Ottadalen. Behov for utbetring av Fv468 er framheva, ut ifrå at dette er omkjøringsveg for Rv15 mellom Lom og Vågå. Andre innspel som gjeld fylkesvegar høyrer vel meir inn under handlingsprogram 2014-2017 for fylkesvegnettet.

Med helsing

Kari Sveen
Kommunalsjef

Kopi til:

Regionkontoret Nord-Gudbrandsdal	Skansen 7	2670	Otta
Skjåk kommune		2690	SKJÅK
Vågå Kommune		2680	VÅGÅ
Sel kommune		2670	OTTA
Lesja kommune		2665	LESJA
Dovre Kommune		2662	DOVRE

	D7	Fv 319	Fåvang sentrum. Behov for opphevet fotgjengerfelt ved Kunstgressbanen.	Sikre myke trafikanter/ungdom som skal til og fra kunstgressbanen.
--	----	--------	---	--

E: Kryssutbedring

Prioritet	Tiltaksnr.	Veg nr.	Beskrivelse av tiltaket	Begrunnelse
1	E1	Fv 27	Kryssutbedring ved Venabygd handel. Krysset er smalt/trangt og uoversiktlig. Reguleringsplan er lagd og godkjent. Prosjektet er tatt ut av dagens Hplan.	Krysset er ikke dimensjonert for dagens kjøretøy. Dette sliter gardbrukerne og andre som skal til og fra fjellet fra Venabygda. Dette gjør at de tar snarvegen gjennom kommunalt boligfelt og utsetter beboerne for støy og støv, noe som ikke er tiltenkt boligfeltet.
2	E2	Fv 387	Statoil til Mehlumsbutikken. Dette er en strekning som har mange farlige punkt. Mangler fast dekke på G/S-veg fra Tinde hytter til Bussplass Wålejordet. Utbedring av vegkryss ved tidl. Dalskafeen. Deretter er Mølla bru som ikke har forsvarlig løsning for myke trafikanter. (skolebarn) Ellers er trafikkbildet mellom brua fram til G/S-stien ved tidligere Ringebu hotell uoversiktlig. Parkering på fortau osv.	Reguleringsarbeid av G/S- veg fra Mølla opp til Kløverhagen er i gang. Her blir det innregulert nytt kryss ved Dalskafe'n og ny Mølla Bru. Problemet er at det ikke er avsatt midler til å utbedre dagens bru el. å bygge separat G/S-bru over Vaala. Dette må tas inn. Mange rekasjoner fra skolen og FAU på dette problemet. TS-tiltak.

2. På tvers av de foreslåtte prioriteringer, fremheves de viktigste tiltakene:

Pri 1 -- tiltaksnr. **D6**: Få til en permanent og framtidretta løsning for gående over Våla elv, ny gangbru.

Pri 2 – tiltaksnr. **B13**: Utbedring av Brekkebakkene i Ringebu.

Pri 3 – tiltaksnr. **A2**: Legge om og utbedre deler av fv 319 fra Fåvang sentrum til målområdet i Kvittfjell Alpinanlegg.

3. Ringebu kommunens prioriteringer av tiltak som bør tas inn i ny NTP fremkommer av tabellen nedenfor.

vedlegg 3. Innspill NTP 2014-2023.

Eksisterende veger (kun dagens E6 er riksveg i Ringebu kommune)

Prioritet	Tiltaksnr.	Beskrivelse av tiltak	Begrunnelse
4	T 1	Miljøgate i Ringebu sentrum inkl. 2 rundkjøringer ihht. reguleringsplan.	TS-tiltak, Miljøtiltak, Trivsel, penere sentrum. Tas inn under "avlastet vegnett"
	T 2	Glatting/slakking av kurver	Sikrere svinger, oversiktig
2	T 3	Sikre vegkryssinger, evt. undergang ved Statoil Ringebu.	TS-tiltak i høyeste grad, for å sikre elever ved barneskolen når de skal på svømming.
5	T 4	Bedre ut/innpåkjøringer fra E6	TS-tiltak
	T 5	Gode på- og avkjøringer fra E6 i kryss.	Tilgjengelighet
	T 7	Vegbelysning langs farlige punkt	TS-tiltak.
1 Ligger i KTS-plan	T 8	Egen G/S-bru over Vaala inntil E6 brua. (mulig å omdisponere midler fra andre prosjekt som ikke er startet opp ?)	Brua er innregulert og vil sikre myke trafikanter. Dagens fortau er smalt/glatt. TS-tiltak i høyeste grad, for å sikre myke trafikanter.
	T 10	Bedre skilting/info til våre fjellområder	Bedre å finne fram. (henvisning, trafikkinfo, etc
3	T 11	Bruke E6 som flomvern på Fåvang, hvis mulig.	Krav fra Næringslivet på Fåvang. Vil hindre at bedrifter og andre blir stående under vann ved flom i Lågen.

Nye veger

Prioritet	Tiltaksnr.	Beskrivelse av tiltak	Begrunnelse
1	T 20	Bygging av ny E6 er i startgropen i Gudbrandsdalen og det er svært viktig at parsell Elstad Camping – Frya startes opp i 2016, med tilhørende lokalveg og separat G/S-veg. Og oppstart av prosjektet "avlastet vegnett"	Bidrar til raskere transport på Østlandet og vil avlaste lokalt vegnett med tungtransport og gjennomgangstrafikken, noe som igjen reduserer antall ulykker på vegene. FYSAK tiltak og svært godt TS-tiltak.
2	T 21	Ny E6 på strekning Fåvang kirke – Elstad camping må planlegging starte opp og med anleggsstart i perioden 2018-2023, med tilhørende lokalveg og separat G/S-veg. Og oppstart av prosjektet "avlastet vegnett"	Bidrar til raskere transport på Østlandet og vil avlaste lokalt vegnett med tungtransport og gjennomgangstrafikken, noe som igjen reduserer antall ulykker på vegene. FYSAK tiltak og svært godt TS-tiltak.

Kollektivtransport

Prioritet	Tiltaksnr.	Beskrivelse av tiltak	Begrunnelse
1	T 30	Satse på gode og rasjonelle skystasjoner. Et knutepunkt mellom buss, jernbane, taxi gjerne med serveringsmuligheter	Bidrar til raskere og bedre kommunikasjon. Må ligge inntil ny E6 og der folk bor.
2	T 31	Dobbeltspor på Dovrebanen mellom Oslo og Trondheim.	Bedrer person- og godstrafikk. Mindre belastende vegnett, noe som igjen reduserer antall ulykker på veg.

4. Ringebu kommune fremhever i forbindelse med ny NTP at Indre Østland og gravgrendte strøk må bli tilgodesett med gode trafikksikre veier og et bedre kollektivtilbud på buss og Jernbanen. I tillegg må det avsettes nødvendige midler til fylkeskommunene til å etterkomme det dokumenterte etterslepet på fylkesveiene.

Ringebu, 29.03.2012

Bakgrunn

I forbindelse med arbeidet til nytt handlingsprogram for fylkesveger i Oppland (2014-2017), har Oppland fylkeskommune (OFM) som vegeier, sammen med Statens vegvesen (SVV) som forvalter vegene, kommet med en henvendelse til kommunene om innspill til dette arbeidet. Samtidig skal Fylkeskommunen uttale seg til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2014-2023, og ønsker innspill til dette.

Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune mener det er hensiktsmessig med en felles henvendelse til kommunene og regionrådene, på hvilke infrastrukturprosjekter på riks- og fylkesvegnettet som er viktigst i egen kommune. Det skal være separate uttalelser fra kommunene og regionrådene. Uttalelse fra regionrådene vil normalt veie tyngst. NTP vil i tillegg til veg, også innholde annen kommunikasjon/transport i landet. Transportsetatenes forslag til NTP ble lagt ut på høring den 29. februar. Kan lastes ned fra: vegvesen.no

I forbindelse med denne prosessen har Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen hatt drøftingsmøter med hver enkelt kommune. For Ringebu sin del var dette møtet den 19. januar, der både administrasjon og politikere deltok. I møtet la administrasjonen fram innspill på tiltak både på riks- og fylkesvegnettet i kommunen. Disse innspillene, sammen med referatet fra møtet, og tidligere politiske saker/uttalelser, danner grunnlaget for saken og prioriteringer. Saken fremlegges kun for UPT.

Vurdering

For å få en eller flere samferdselstiltak på dagsorden og få den prioritert i fremste rekke, er det svært viktig at vi som kommune klarer å dokumentere behovet for tiltak, og synliggjøre dette. Overføringene fra staten til fylkekommunene er på nær store nok til å dekke ethvert behov på samferdsel i fylkene. Det er derfor viktig i prioriteringen å ikke gape over for mange likestilte store prosjekt, men samtidig må alle behov synliggjøres. Dette er en utfordring som ikke alltid er like lett å avveie. En kommune er en liten aktør i slike sammenhenger, så her er det viktig at flere og store samfunnsaktører spiller på lag for å bli hørt, for eksempel regionrådene, fylkeskommunen, KS-oppland, ulike transportforbund, etc

Handlingsprogram for fylkesvegnettet:

OFM ønsker å dele opp innspillene i fem kategorier. Videre at ett til to prosjekter pr. kategori prioriteres og at innspillet skal være politisk forankret. Dvs. maks 10 innspill. Uavhengig og på tvers av kategoriene skal det i tillegg prioriteres 2 og disse 10 innspillene.

Kartlegging av utbedringsbehov på fylkesveger i Ringebu (vedlegg 1) sier noe hva som bør gjøres, ut i fra kommunen sitt synspunkt. I tillegg har administrasjonen prioritert tiltakene pr. kategori. Prioriteringsgrunnlaget (vedlegg 2) er mer utfyllende grunnlag for valgt prioritering. På tvers av de foreslåtte prioriterte tiltakene, så gjenspeiler det seg 2-3 tiltak på tvers av kategoriene som er nødvendige å få gjennomført, da det her er meget stor fare for at menneskeliv kan gå tapt. Her foreslår administrasjonen å prioritere:

- Pri 1** -- tiltaksnr. **D6**: Få til en permanent og framtidretta løsning for gående over Våla elv, gangbru.
- Pri 2** – tiltaksnr. **B13**: Utbedring av Brekkebakkene i Ringebu
- Pri 3** – tiltaksnr. **A2**: Legge om og utbedre deler av fv 319 Fåvang sentrum til målområdet.

Nasjonal transportplan (NTP):

OFM skal uttale seg til NTP innen juni 2012. I den forbindelse er det viktig at kommunene, spesielt regionrådene og større/tyngre aktører innen transport i Norge uttaler seg. OFM vil sammenstille innspillene og melde fra behovet til staten innen fristen.

Her kan det være ulike momenter å gi innspill på, slik som kollektivtilbudet, bompengefinansiert utbygging, standard på ny E6, togtilbudet, (dobbeltspor, frekvens, etc), høyhastighetstog, flyplasser, m.m. I tillegg burde det vært signalisert til Staten(regjering) at bompengefinansiert vegutbygging er

greit nok opp til en viss prosent, men det skal ikke gå på bekostning av Staten sin andel av finansieringen. Her burde Stortinget satt en maks grense på bompengefinansiert utbygging.

Det er behov på å se på dagens finansieringsmodell i Norge i forhold til andre land og fristille vegutbygging fra statsbudsjettet ved utskilling slik at det kan gjøres helhetlige prioriteringer og gjennomføres helhetlige utbygginger.

I tillegg til egen kommune, må man se utover kommunegrensene og tenke regionalt eller fylkesvis, hva som en bør satse på i kommende periode. Her er det vanskelig å si noe om konkrete prosjekt, da NTP presenterer store prosjekter(slik som ny E6) og sier lite om de små prosjektene, disse blir samlet under andre fellesposter og er lite konkretisert. Her blir det viktig at overføringer til Oppland fylkeskommune, som har i overkant av 3000 km fylkesveg blir i godesett, fordi vi har meget stort etterslep i forhold til andre fylker.

Lokalt

Administrasjon legger imidlertid vekt på at det skal satses på riksveg- og fylkesveg, kollektivtilbud og jernbane i egen kommune og i Gudbrandsdalen. Disse områdene er sannsynligvis gjengangere hos andre kommuner på hele Østlandet.

Bygging av ny E6 blir er i startgropen mange steder i Gudbrandsdalen, og forhåpentligvis blir det ny veg helt til Otta. Når denne står ferdig vil dagens E6, bli overført til fylkeskommunen. Prosjektet "Avlastet vegnett" blir opprettet i forbindelse med utbyggingen av ny E6. Prosjektet skal ta for seg tiltak/utbedringer på dagens E6. I dette prosjektet har vi muligheten til å påvirke hva som skal gjøre på/langsetter dagens E6, til fordel for kommunene. Planavdelingen i kommunen har hatt møte og gitt innspill i startfasen av prosjektet.

I Ringebu sentrum hvor E6 går i dag, er det behov for å gjøre tiltak, selv om E6 flyttes. Dette er for å få fortsatt et aktivt og trafikksikkert sentrum, med mange tilbud til veifarende og andre – få det på kartet. På Fåvang er det planlagt en større truck-stopp rundt Kvittfjelltunet, noe som er viktig å få realisert. Kommunen må være en aktiv pådriver i slike saker.

Når det gjelder togtilbudet, så er dette begrenset nord for Lillehammer. Ideelt burde det vært en plan på dobbeltspor frem til Otta, kanskje helt til Trondheim, og planlegging av jernbaneutbygging og vegutbygging burde skje under ett.

Regionalt/fylke

Regional er det viktig at flere spiller på samme sak og uttrykker/dokumenterer behovet for gode veger mellom fylker/regioner, togtilbud, trafikksikkerhet, kollektivtilbud. Dette er viktig i forbindelse med sentralisering av videregående skoler, tannlege, innbyggerne, turister, store arrangement, etc.

Må være gode og raske forbindelser.

Spesielt må trykket på bygging av Ny E6 opprettholdes inkl. avlastende vegnett.

Østlandet

Fylkene Oppland og Hedmark ligger innerst på Østlandet, uten tilgang til havn i eget fylke. Dette gjør at infrastrukturen er avgjørende for enkelte i næringslivet for å få varene sine til havna for videre shipping til utlandet. Likeså er tog- og busstilbudet avgjørende for de som ikke har bil. Veger og jernbane med god kapasitet er helt avgjørende i slike store områder (E6 med 4-felt, jernbane med dobbeltspor til Lillehammer, etc.). Infrastrukturen er også meget viktig i forhold til arbeidsplasser, bosetting og turisme. Trangt og for lite areal rundt sentrale deler på Østlandet gjør at man må legge til rette for å bosette seg på "landet" for så å jobbe i "byen". Det mangler en tydelig avlastningsstrategi og en tydelig politikk på at infrastruktur er nødvendig for å utvikle større, mer robuste arbeidsmarkedsregioner, og nødvendig for å dempe sentraliseringspresset i Sør-Norge.

I vedlegg 3- er det opplistet prosjekt(lokal og regionale) i prioritert rekkefølge, med veg og kollektivtransport som satsingsområder, som innspill til NTP.



GAUSDAL KOMMUNE

Offensiv og spennende
Serviceenheten



Oppland Fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

OPPLAND FYLKESKOMMUNE	
Sak.doknr.	201000650-69
Ark.dato	21/5-12
Saksbeh.	RE
Arkivkode	Q10
Eksp	U.O.S

ØSTRE GAUSDAL, 18.05.2012

Arkivkode

12/651-4

Vår ref.

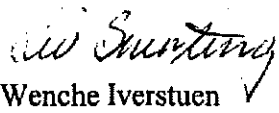
Deres ref.

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 - HØRING

Saken ble behandlet i Formannskapet den 15.05.2012, saknr. 28/12.

Utskrift av saken følger vedlagt.

Med vennlig hilsen
Gausdal kommune


Wenche Iverstuen
Politisk sekretariat

SÆRUTSKRIFT

Samlet saksframstilling

Gausdal kommune

SAKNR	STYRE/RÅD/UTVALG:	MØTEDATO:
28/12	Formannskapet	15.05.2012
Ark.:	Lnr.: 3848/12	Arkivsaksnr.: 12/651-3

Saksbehandler: Rannveig Mogren

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 - HØRING

Vedlegg:

- Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 kan lese på <http://www.ntp.ntp.no>

Andre saksdokumenter (ikke utsendt): Ingen

SAKSOPPLYSNINGER:

Bakgrunn:

De statlige transportetatene og Avinor har framlagt sine faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023. Dokumentet er sendt på høring til fylkeskommunene og de fire største byene med høringsfrist 29. juni. Oppland fylkeskommune skal behandle planforslaget på fylkestinget 19. – 21. juni i år og ber om innspill til sin behandling av saken innen 15. mai.

Etter at fylkeskommunene og de største byene har uttalt seg, vil saken bli oversendt samferdselsdepartementet. Stortingsmeldingen planlegges lagt fram rundt årsskiftet 2012/2013 med behandling ila vårsesjonen.

Høring:

Det er utarbeidet et felles saksframlegg – høring – som behandles i de 3 kommunene i Lillehammer-regionen og Regionrådet.

Fakta:

I forslag til NTP innstiller transportetatene og Avinor på en tredelt politikk:

- I de største byene må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta den største delen av transportveksten.
- I regionene gjennomføres tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.
- Mellom byer og landsdeler bygges transportsystemet ut for å redusere avstandskostnadene for næringsliv og befolkning.

Innenfor gitte økonomiske rammer mener transportetatene at bruken av midler i første rekke bør prioriteres til drift, vedlikehold og tiltak for fornyelse og reduksjon av forfallet ift dagens infrastruktur. Dette for å tilfredsstille kravene til pålitelighet, framkommelighet, sikkerhet og tilgjengelighet på en miljøvennlig måte, og fordi infrastrukturen må bli mer robust til å stå i mot klimaendringene.

Derneft mener transportetatene at det innen planrammene må legges vekt mer effektiv og raskere planlegging for å styrke gjennomføringsevnen. Innenfor programområdene prioriterer etatene sikkerhetstiltak høyest, men vektlegger også ulike miljøtiltak, universell utforming/tilgjengelighet, kapasitet og tekniske tiltak.

Investeringer prioriteres først etter at de ovennevnte forholdene er ivaretatt, og realisering av de bundne prosjektene i NTP 2010-2019 prioriteres først. Nye, store investeringsprosjekter ut over dem som er omtalt i gjeldende NTP, kan først prioriteres ved høyere planrammer. Med en økning i planrammen prioriteres først investeringsprosjekter som gir god effekt for næringslivet/godstransporten.

For Lillehammer-regionens del er det særlig relevant å se nærmere på hva forslaget til NTP for perioden 2014-2023 sier om videre utbygging av InterCity-strekningen mellom Oslo og Lillehammer. På vegsiden er det først og fremst viktig med utbygging av E6 på strekningen mellom Gardermoen og Otta og utbedring av Rv4, som et viktig alternativ forbindelse mot Oslo-området og for interaksjonen mellom Lillehammer-regionen og Gjøvik-regionen.

InterCity

Innen planteknisk ramme vil det ikke være rom for videre utbygging av IC-triangelet, da hele rammen vil måtte nyttes til fullføring av pågående og bundne prosjekter, samt vedlikehold og drift av eksisterende banenett. Heller ikke med en 20 prosent økning vil det være rom for en videreutvikling av Dovrebanen.

Dersom rammen økes med 45 prosent er det grunnlag for en satsing på både gods- og persontrafikk på jernbane, men det er ikke rom for å fullføre en helhetlig utbygging med halvtimesfrekvenser i hele IC-området innen 2023. Med en videreføring av rammen på +45 prosent etter 2023 vil alle tiltak som er nødvendig for halvtimesfrekvens i indre IC-området, hvilket for Innlandets del vil til Hamar, innen 2026. Skal dette gjennomføres innen kommende NTP-periode må rammen økes til 56 prosent av planteknisk ramme. Utbygging av indre IC-området omtales som trinn 1 i IC-utbyggingen og er det trinnet som i første omgang prioriteres av Jernbaneverket.

Videre utbygging av IC-triangelet med dobbeltspor og halvtimesfrekvenser forbi Hamar til Lillehammer ligger således ikke inne i noen av de forelagte, alternative økonomiske rammene. I trinn 2 av IC-utbyggingen ligger utvikling av strekningen Brumunddal-Moelv, mens resterende strekninger først ligger inne i trinn 3. Det er ikke skissert noen ramme eller tidsangivelse for oppstart og fullføring av dobbeltspor i det ytre IC-området.

Riksvegnettet

Innenfor planteknisk ramme prioriteres på E6 parsellen Minnesund – Skaberud og oppstart av bygging av tofelts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt på strekningen Frya – Sjøa i første fireårsperiode av ny planperiode. I Oppland foreslås også strekningen på rv4 sør for Lygna ombygd til tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Ved en økning i rammen på 20 prosent foreslås det en forsering av de to ovennevnte prosjektene og i tillegg foreslås det statlige midler til utbygging av firefelts veg på rv4 mellom Gran og Jaren. I siste seksårsperiode prioriteres videre utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Kolomoen – Brumunddal og videre utbygging av E6 på strekningen Ringeby – Frya og oppstart av utbyggingen nordover fra Sjoa til Otta. Med en økning på 45 prosent vil man i den siste seksårs perioden prioritere fullføringen av strekningene E6 Kolomoen – Brumunddal og Frya – Otta.

Strekningen mellom Brumunddal og Mjøsbrua er ikke omtalt og strekningen mellom Mjøsbrua og Lillehammer bru og videre fra Lillehammer bru til Ensby ligger kun inne som programområdetiltak med tofelts veg med midtdele og forbikjøringsfelt. Strekningen videre fra Fåvang kirke til Elstad er ikke omtalt i dokumentet.

Fylkesveger og kollektivtransport

Transportetatene foreslår på generelt grunnlag en rekke tiltak som kan få betydning for fylkeskommunens samferdselstilbud:

- Utredning om kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold av fylkesvegnettet
- Tilskuddsordning for rehabilitering av tunneler, bruer og ferjekaier på fylkesvegene
- Tilskuddsordning for sykling i by- og tettstedsområder
- Tiltak for gående trekkes inn i en utvidet BRA-ordning
- Økte statlige overføringer for bedre kollektivtransport
- Fylkeskommunen får i oppgave å utpeke stamruter for kollektivtransport og viktige kollektivknutepunkt. I tillegg vil de få ansvar for å koordinere videre arbeid i knutepunktene
- Fylkeskommunen ansvar for bypakker, arealplanlegging, mer effektiv planlegging og oppfølging av transportpolitiske mål understrekes.

Vurdering:

Innledning

Det sentrale østlandsområdet har en stor andel av landets befolkning og det er forventet en sterk økning i folketallet i årene framover. Befolkningsveksten, særlig i Oslo-området, taler for at det er viktig å se på hvordan omkringliggende områder i framtida i større grad kan avlaste denne. I et slikt perspektiv er gode samferdselsløsninger både mellom Oslo-området og omkringliggende områder, så vel som internt i avlastningsområdene, avgjørende.

For reiselivsnæringa, som er en svært viktig næring i Lillehammer-regionen, men også i store deler av Innlandet for øvrig, er gode transportløsninger med stor grad av punktlighet, sikkerhet og framkommelighet avgjørende. Redusert reisetid er dessuten viktig for å åpne opp for nye markeder i reiselivsnæringa. Næringsstrukturen i Innlandet er også preget av andre transportintensive næringer, deriblant ikke minst skog- og landbruk. En styrking av samferdselsløsningene innen og til/fra Innlandet er derfor svært viktig for den videre utviklingen av næringslivet regionen.

Transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen, med sine forgreininger mot Nord-Vestlandet, er dessuten en av landets viktigste transportåre for

person- og godstransport både på veg og bane. E6 er også en av landets mest ulykkesbelastede veger, med betydelige utfordringer knyttet til framkommelighet og kø.

Overordnede innspill

- Forslaget til ny NTP gjenspeiler ikke Innlandets rolle både som avlastningsregion og transittregion, eller transportutfordringer og behov knyttet til viktige næringer i regionen. Lillehammer by er et viktig transportknutepunkt for transport både på veg og bane. Dette er i liten grad ivaretatt i høringsutkastet.
- Det er en riktig prioritering å vektlegge drift, vedlikehold og tiltak for fornyelse og reduksjon av forfallet.
- Skal man oppnå den ønskede samfunnsutviklingen framover, er det imidlertid også nødvendig å foreta en rekke samferdselsinvesteringer ut over de som er bundet i gjeldende NTP. Rammen må økes betydelig og også ut over det skisserte alternativet på +45% av planteknisk ramme.
- Både ut fra et samfunnsmessig og bedriftsøkonomisk perspektiv, er det viktig at finansieringen blir langsiktig og forutsigbar, at planlegging og utbygging av veg og bane sees i sammenheng og at utbyggingen skjer over lengre, sammenhengende strekninger.

InterCity

- Kommunene i Lillehammer-regionen mener ambisjonene for utbyggingen av IC-triangelet er altfor lave og lite framtidsrettede. Det er viktig at jernbanen tar en økende andel av både gods- og persontransporten. IC-aksen mellom Oslo og Lillehammer er svært viktig i så måte. I denne forbindelse vil man påpeke følgende forhold, som man mener ikke er godt nok ivaretatt i det foreliggende høringsdokumentet:
 - ✓ Opprustning av strekningen Eidsvoll – Lillehammer er særlig avgjørende ift å få mer gods over på bane og dobbeltspor fram til Lillehammer vil være et viktig løft for godstransport på bane både mellom Oslo og Trondheim og mellom Oslo og Nord-Vestlandet.
 - ✓ Dobbeltspor helt fram til Lillehammer Nord vil utvide pendlingsområdet rundt Oslo, slik at aksene helt fram til Lillehammer vil fungere som en avlastningsregion for veksten i Oslo-området.
 - ✓ Dobbeltspor vil også øke internttransporten mellom Hamar og Lillehammer og bidra til transportvekst/økt markedsgrunnlag og styrking av det regionale bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen.
 - ✓ Lillehammer kommune er i gang med å ta grep for å styrke bosetting/fortetting rundt skystasjonen på Lillehammer, noe som ytterligere vil bidra til å styrke jernbanens aktualitet som transportform til og fra Lillehammer.
 - ✓ Lillehammer-regionen har en betydelig midlertidig befolkning som ikke er godt nok hensyntatt i vurderingen av befolkningsgrunnlaget for en jernbaneutbygging. Studentmassen knyttet til Høgskolen i Lillehammer representerer et betydelig markedsgrunnlag, som trolig også vil vokse ytterligere. Regionen er dessuten en viktig reiselivsdestinasjon med en stor

fritidsbebyggelse. Det ligger et betydelig potensiale i å øke jernbanens attraktivitet som transportform for denne gruppen reisende.

- ✓ IC-aksen mellom Oslo og Lillehammer vil kunne inngå i en framtidig høghastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Dette styrker den lønnsomheten i utbyggingen av denne aksen i et lengre perspektiv.
- Kommunene mener på bakgrunn av ovennevnte at det må legges til rette for en helhetlig og samlet utbygging av hele triangelet, herunder dobbeltspor på hele IC-strekningen Oslo – Lillehammer Nord (Hafjell/Hunderfossen) innen 2023.
- For å sikre tilstrekkelig framdrift i IC-utbyggingen, må alternative finansieringsformer, herunder også en selskapsstruktur, vurderes.
- Som en del av arbeidet bør det tas høyde for en framtidig utbygging og sammenkobling av IC-området med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen, for derigjennom å styrke Mjøsregionen ytterligere.

Riksvegnettet

- Kommunene i Lillehammer-regionen støtter kravet om utbyggingen av «lottorekka», men mener at det er behov for å tydeliggjøre en prioritering innen denne. Med bakgrunn i trafikkbelastning, ulykkesfrekvens, framkommelighetsproblematikk og vegens betydning for regional utvikling i Innlandet, mener Lillehammer-regionen at det er spesielt viktig å løfte fram behovet for en forsert og sammenhengende utbygging av E6 gjennom Hedmark og Oppland. Tidligere oppstart og forsert framdrift i utbygging av firefelts veg mellom Kolomoen og Brumunddal og en videreføring av firefelts veg helt fram til og forbi Lillehammer til Ensby, uten omvegen via tofelts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt, er særlig viktig i så måte.
- Det etterlyses også en plan for oppstart av arbeidet med utbygging av E6 på strekningen mellom Fåvang kirke og Elstad og en framskyndet oppstart og ferdigstillelse av parsellen mellom Frya og Sjoa innen planperioden.
- På Rv4 savnes i første rekke strekningen mellom Gjøvik og Mjøsbrua, som er en strekning med høy trafikkbelastning og som ansees som viktig for utviklingen av Mjøsbyen. I andre rekke savnes strekningen mellom Roa og Gran, utbyggingen gjennom Nittedal og Oslo-pakke 3, som sammen med førstnevnte, utgjør et viktig alternativ vegforbindelse mellom Gudbrandsdalen og Oslo-området.
- Bompenger er et viktig virkemiddel for å få realisert viktige investeringsprosjekter. Ikke minst for lokalbefolkningen er det imidlertid viktig at bompengandelene ikke blir uforholdsmessig høy. Den statlige andelen i bompengeprosjekter må derfor økes, og det er behov for forenkling av plansystemet og en systemendring for gjennomføring og finansiering.

Fylkesveger og kollektivtransport

- For Lillehammer-regionens del er det viktig at sykkelandelen økes for å ta deler av transportveksten. Dette bør gjøres ved å videreutvikle Lillehammer som sykkelby med tilskuddsordning for tilrettelegging og drift av hovednett for sykkel langs kommunal og fylkeskommunal veg. Hovedsykkelvegnettet må gis god tilknytning til kollektivtransporten med gode sykkelparkeringer.

- Det er nødvendig med økte ressurser til kollektivsatsing og satsingen på kollektivtransport i byområdene må omfatte også styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner utover de største byene. "Mjøsbyen", med 219000 innbyggere, må bli en del av den statlige belønningsordningen.
- Fokuset på drift, vedlikehold og reduksjon av forfall må også reflekteres i rammene til fylkeskommunene slik at forfallet kan fjernes og vegnettet bygges tilstrekkelig robust til å tåle framtidens klima.

Oppsummering og konklusjon

Kommunene i Lillehammer-regionen mener at rammene må økes med minimum 45%.

Følgende tiltak bør særlig løftes fram:

- Forsert framdrift i planlegging og utbygging av dobbeltspor i *hele* IC-triangelet ilt planperioden, også strekningen fram til Lillehammer Nord. Alternative finansieringsformer må vurderes.
- Forsert framdrift i planlegging og utbygging av sammenhengende firefelts E6 på strekningene Kolomoen – Brumunddal og Brumunddal – Lillehammer – Ensby
- Utbygging av Rv4 fra Mjøsbrua til Gjøvik
- Sykkelbypakker og tilskudd for tilrettelegging og drift av hovednett for sykkel langs kommunal og fylkeskommunal veg.

Rådmannen foreslår at det gjøres følgende

vedtak:

Den ovennevnte vurderingen oversendes Oppland fylkeskommune som Gausdal kommunes høringsuttalelse til «Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023.»

Formannskapet behandlet saken den 15.05.2012 sak 28/12

Behandling:

Enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Den ovennevnte vurderingen oversendes Oppland fylkeskommune som Gausdal kommunes høringsuttalelse til «Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023.»



GJØVIK KOMMUNE
RÅDMANNEN
Plan og strategi

Oppland fylkeskommune
Postboks 988
2626 Lillehammer

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Vår ref. :
PBE/11/738-6/503

Saksnr. :
11/738

Deres ref. :
Gjøvik,
10.05.2012

**NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 OG 2 JERNBANEUTREDNINGER
- HØRINGSUTTALELSE FRA GJØVIK KOMMUNE**

Det vises til utsendt høringsmateriale vdr. Nasjonal Transportplan 2014-2023
– og til Jernbaneverkets høring av Konseptvalgutredning IC-strekninger
– og til Jernbaneverkets høring av Høghastighetsutredningen.

Gjøvik formannskap behandlet disse høringene samlet på sitt møte 9.mai, sak 62/12,
og fattet følgende vedtak:

**Gjøvik kommune slutter seg til høringsuttalelsen fra regionrådet 4.mai
2012 – som uttalelse til transportetatens forslag til NTP 2014-2023, samt
til Jernbaneverkets høghastighetsutredning 2010-2012 og Konseptvalg-
utredning for IC-strekninger.**

**Gjøvik kommune ber i tillegg om at utbygging av Gjøvikbanen utredes
som et OPS-prosjekt og tas med i vurderingen før ny anbudsutlysning på
drift av persontrafikken på Gjøvikbanen.**

Saksframlegget til formannskapet ligger ute under "politiske saker" på kommunens
nettsider – www.gjovik.kommune.no.

Melding om vedtak/uttalelse oversendes kun elektronisk.

Med hilsen

Bjørn Evensen
plan- og prosesskoordinator

Kopi: Regionsjef Gjøvikregionen

Kontoradresse: Kauffeldsplass 1
Postadresse: Postboks 630, 2810 Gjøvik
Epostadresse: postmottak@gjovik.kommune.no

Telefon: 61 18 95 00
Telefax: 61 17 63 33
Saksbeh: 61 18 98 09

Banknr.: 6177 05 46809
Foretaksnr. 940 155 223



Vestre Toten kommune
Sentraladministrasjonen

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Deres ref.:
Vår ref.: 11/2066-12
Saksbehandler: TEKST
Direkte innvalgtlf.: 61 15 34 30
Arkivkode: 561.1

Dato: 22.05.2012

MELDING OM VEDTAK
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Utvalg for teknisk drift og plansaker behandlet i møte 21.05.2012 sak 38/12.

Fra behandlingen:

Overing. Knut Sterten orienterte innledningsvis.

Følgende vedtak ble fattet:

Som lokalt innspill til NTP 2014 – 2023 ber V. Toten kommune om at følgende tiltak blir lagt inn som innspill til planen for pkt. 7.6 Transportkorridor 6 Oslo – Trondheim :

1. Gjøvikbanen blir inkludert i den fremtidige Intercity-satsingen på Østlandet.
2. Gjøvikbanen blir rustet opp på strekningen Harestua – Grefsen.
3. Rammen økes med 20 % for å styrke fremdriften av rv. 4 på Hadeland.
4. Utbygging av rv. 4 i Nittedal og Oslo må inn i planen.
5. Opprusting av rv. 4 med strekningsvise tiltak ved Thune og Teiterud må prioriteres, som videreføring av allerede igangsatte utbedringstiltak.
6. Bygging av gang- og sykkelveg langs rv. 4 blir gjennomført på gjenstående strekninger sørover mot Einavoll.

Med hilsen

Mette G Solvin Larsern
møtesekretær

Kopi:



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Knut Sterten
Arkivsaksnr.: 11/2066

Arkiv: 561.1

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023. HØRINGSUTTALELSE

Rådmannens forslag til vedtak:

::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓

Som lokalt innspill til NTP 2014 – 2023 ber V. Toten kommune om at følgende tiltak blir lagt inn som innspill til planen for pkt. 7.6 Transportkorridor 6 Oslo – Trondheim :

- Gjøvikbanen blir inkludert i den fremtidige Intercity-satsingen på Østlandet.
- Gjøvikbanen blir rustet opp på strekningen Harestua – Grefsen.
- Rammen økes med 20 % for å styrke fremdriften av rv. 4 på Hadeland.
- Utbygging av rv. 4 i Nittedal og Oslo må inn i planen.
- Opprusting av rv. 4 med strekningsvise tiltak ved Thune og Teiterud må prioriteres, som videreføring av allerede igangsatte utbedringstiltak.
- Bygging av gang- og sykkelveg langs rv. 4 blir gjennomført på gjenstående strekninger sørover mot Einavoll.

::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓

Vedlegg:

1. Brev fra Oppland fylkeskommune, datert 07.03.12
2. Nasjonal transportplan 2014 – 2023, innholdsliste
3. Utsnitt av NTP side 128 – 131, Transportkorridor 6

Fakta:

I brev datert 07.03.12 inviterer Oppland fylkeskommune kommunene til å komme med innspill til Ofk's behandling av Nasjonal transportplan i sitt møte den 19.-21. juni. Det er forutsatt at regionene gir en samlet uttalelse for sine kommuner, mens enkeltkommunene også kan gi separate uttalelser.

Siden både riksveg 4 og Gjøvikbanen er svært sentrale transportveger for Vestre Toten, bør kommunen etter rådmannens syn avgi egen uttalelse.

I denne saken legges det opp til å gi uttalelse til pkt. 7.6 Transportkorridor 6 Oslo – Trondheim, med armer mot Nordvestlandet (se. vedlegg 3).

De andre elementene i NTP-forslaget forutsettes å bli behørig kommentert fra regionrådet.

Hele NTP-dokumentet er på 188 sider og er lagt ut på internettlinken: <http://www.ntp.ntp.no>, og kan sees der.

Vurdering:

I forhold til luftfart (Gardermoen) er det lagt vekt på at «Dobbeltspor fra nord vil være en viktig faktor for å sikre en høy kollektivandel for reiser til flyplassen».

For Vestre Toten sin del vil ikke toget være noe reelt tilbud, så her er det bilbasert trafikk på rv. 4 og 35 som gjelder. En utbygd rv. 4 til Roa vil øke fremkommeligheten betraktelig.

Utvikling av persontrafikken på Gjøvikbanen omtales ikke på annen måte enn at den inngår i regiontrafikknettets i Oslo-området.

Her må det være viktig å trekke fram Gjøvikbanen som en framtidig del av Intercity-nettet, gjennom tilknytning til Dovrebanen på Moelv. På kort sikt må kapasiteten på banen økes på strekningen Harestua – Grefsen, for å redusere reisetida.

Som det fremgår av planmaterialet inngår rv. 4 som en del av transportkorridor 6 Oslo – Trondheim. Etter rådmannens syn betyr dette at rv. 4 er avlastningsveg for E 6, og følgelig må fremdriften følge utviklingen av E 6.

Parsellene på rv. 4 i Gran kommune er inne i forslaget, riktignok styrket gjennom forslag til økt bevilgningsramme.

Det som imidlertid er skuffende i planen er at rv. 4 i Nittedal og Oslo ikke er tilgodesett med utbedringstiltak, utover ekstra tunnellop i Hagantunnelen.

Med den forventede befolkningsutviklingen i Nittedal, hjelper det lite på transporttida med gode veger på Hadeland, når trafikken i Nittedal står.

Som det fremgår av dette innspillet ligger de foreslåtte tiltakene i andre kommuner, men like fullt svært viktige for transporten til og fra Vestre Toten.

Under punktet **vurdering**, opprettes nytt siste avsnitt: *Rv. 4 vil ved inngangen til ny planperiode ha tilfredsstillende standard fra Gjøvik til Bruflat, mens strekningen Bruflat til Einavoll vil ha varierende standard.*

Det er igangsatt planlegging av utbedringstiltak ved Eina sentrum og Einavoll, mens de dårligste parsellene ved Skogstad – Thune og Teiterud ikke er med i noen prioriterte tiltak. Med strekningsvise tiltak på ovennevnte to parseller i kommende planperiode, vil rv. 4 fremstå som en relativ sikker transportåre.

Rådmannen forutsetter videre at potten til etablering av gang- og sykkelveger blir så stor at gjenstående parseller langs rv. 4 kan realiseres i kommende planperiode.

Bjørn Fauchald
rådmann

Liv Rigmor Sølland
plansjef

... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑



JEVNAKER KOMMUNE

Plan og samfunn, Plan og deling

Vår ref.: 12/461-10-MBJ

Arkivnr.: Q10 &13

Deres ref.:

Dato: 24.04.2012

Oppland Fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

OPPLAND FYLKESKOMMUNE	
Sakstidsp.	201000650-60
Ark. dato	26.4.12
Saksbeh.	RE
Arkivkode	Q10
Kopi	
Eksp	

Melding om politisk vedtak

Kommunestyret behandlet i møte 29.03.2012 sak 28/12. Følgende vedtak ble fattet:

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

1. Ringeriksregionen har et stort behov for ny vekst og næringsutvikling. Regionen har god plass og et godt dokumentert potensiale for vekst. Det er sterk politisk vilje til å realisere veksten, så vel næringsliv som boliger. Bedre samferdselsløsninger er den viktigste faktoren for økt nærings- og befolkningsutvikling. Behovet for økt boligbygging ved flere trafikknutepunkt ved byer og tettsteder i det sentrale Østlandsområdet er stort, blant annet for å dempe det sterke presset på boliger i Osloområdet.

2. Moderne samferdselsløsninger mellom Oslo og Ringerike, herunder Ringeriksbanen, vil åpne en ny vekstkorridor for Osloreionen. Samtidig vil en moderne jernbane åpne for betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og til reiselivsregionen Hallingdal. Ringeriksbanen er et viktig element i togsystemet i hele Østlandsområdet. E16 mellom Sandvika og Hønefoss er også svært viktig for øst/vest-forbindelsen.

3. Det er stort behov for en snarlig oppgradering av E16 til 4-felts veg som følge av dagens trafikkmengde, og uavhengig av behovet for vekst og næringsutvikling. Dagens ÅDT, trafikksituasjon og ulykkestatistikk bekrefter dette.

4. E16 og Rv 35 fungerer som ytre ringvei rundt Oslo og er forbindelse mellom E18 Sandvika og Gardermoenområdet / Oslo nord.

5. Det fremlagte forslaget til Nasjonal Transportplan gir ikke et godt nok grunnlag for å understøtte ambisjonene om ny vekst og utvikling i Ringeriksregionen. Jevnaker kommune forutsetter derfor at Regjeringen og Stortinget i det videre arbeidet legger opp til en helt annen framdrift for de viktigste samferdselsprosjektene for Ringeriksregionen i Nasjonal Transportplan. Dette innebærer:

- E16 Bjørum – Skaret – Rørvik må få byggestart tidlig i perioden 2014-2017.
- E16 Rørvik – Hønefoss må planlegges videre uten opphold slik at parsellen får byggestart tidlig i perioden 2018-2023. Firefeltsvei på hele strekningen mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av denne NTP-perioden.
- Rv35 Olum – Eggemoen må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldende NTP.
- Den statlige andelen for Rv35 Olum – Eggemoen må økes til minst 60% for at ikke den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Ringeriksregionen skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
- For Rv35 Nymoen – Eggemoen må planleggingen gjenopptas med sikte på vedtak om utbygging av parsellen ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.

Jevnaker Samfunnshus

Postadresse: Besøksadresse:
Postboks 70 Kirkegt. 6
3521 Jevnaker 3520 Jevnaker

Epost: postmottak@jevnaker.kommune.no

Telefon: 61 31 58 00
Telefax: 61 31 58 50
Bankgiro: 2030.19.96102
61 31 57 00

- Midler til planlegging av **Ringeriksbanen** må økes vesentlig slik at planleggingen kan ferdigstilles i første del av denne NTP-perioden. Kommunene i Ringeriksregionen ser med stor interesse på at NTP-forslaget påpeker at Ringeriksbanen er et prosjekt som egner seg for alternativ organisering og finansiering. Kommunene ønsker å bidra aktivt i en utredning og realisering av en slik ide.
- Arbeidet med planlegging av veisystem i og rundt Hønefoss, **Ringerikspakka**, må startes opp snarest mulig.
- De statlige bevilgningene til store samferdselsinvesteringer i Ringeriksregionen må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal Transportplan.»

Vedlagt følger fullstendig saksframlegg/særutskrift fra behandlingen.

Ønsker du ytterligere informasjon, vennligst kontakt saksbehandler Trond Henriksen Krågsrud.

Vennlig hilsen
Jevnaker kommune

May-Britt Mayer Johnsen

May-Britt Mayer Johnsen
formannskapssekretær

Kopi til:
Fylkesmannen i Oppland, Postboks 987, 2626 Lillehammer

Jevnaker Samfunnshus		Epost: postmottak@jevnaker.kommune.no		
Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Telefax:	Bankgiro:
Postboks 70	Kirkegt. 6	61 31 58 00	61 31 58 50	2030.19.96102
3521 Jevnaker	3520 Jevnaker	61 31 57 00		

JEVNAKER KOMMUNE

SÆRUTSKRIFT

SAKSGANG:			
R.f.	Utvalg	Møtedato:	Utvalgsaksnr
	Eldrerådet	23.03.2012	8/12
	Formannskap	27.03.2012	10/12
	Kommunestyret	29.03.2012	25/12

Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017

Saksbehandler: Trond Henriksen Krågsrud

Arkiv: Q10 &13

Arkivsak: 11/1966

Dato:

Andre dokumenter:

Handlingsprogram for 2010-2013

Fakta/saksopplysninger:

Handlingsprogram for fylkesveier i Oppland 2010-2013 ble vedtatt av fylkestinget i desember 2009. Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune skal utarbeide et nytt handlingsprogram for perioden 2014-2017. I denne forbindelse ber fylkeskommunen om innspill til hvilke infrastrukturprosjekt som er de viktigste i kommunen.

Det bes om innspill om 1-2 prosjekter til følgende kategorier:

- Strekningsvise tiltak
- Mindre utbedringer
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak
- Kollektiv og universell utforming
- By- og tettstedsutforming.

Tiltakene må være politisk forankret.

Ettersom de økonomiske rammene de senere år har vært små er det kun et lite antall prosjekter som er realiserbare.

I gjeldende plan ligger følgende inne:

- Fv 245 Strandveien – Nordbytangen, 8,2 mil i 2013
- Fv 241 Toso – Mosmoen, 6,2 mil i 2013. (endret til Toso – Prestmoen)

Vurdering:

Det er igangsatt en rekke planprosesser knyttet til infrastrukturtiltak i Jevnaker. Det er svært viktig at det er avsatt tilstrekkelige ressurser til å realisere det som er under planlegging.

Følgende planprosesser er igangsatt i Jevnaker.

- G/S-vei på strekningen Strandvegen – Nordbytangen
- G/S-vei på strekningen Toso- Prestmoen
- Strekningen Olum-Eggemoen Rv35. (Kommunedelplan for Olum-Kleggerud er vedtatt. Prosess knyttet til kommunedelplan fra Kleggerud – Eggemoen samt adkomst til Jevnaker sentrum pågår)
Det er også igangsatt prosjekt knyttet til Rv35 – avlastet vei
- Det er tillegg igangsatt planprosesser knyttet til tettstedutvikling, strandpromenade.

Forslag til infrastrukturtiltak (uprioriterte)

- Strekningsvise tiltak
 - Fv 241 Toso – Mosmoen. Strekningen bærer preg av slitasje og ujevnheter og bør rehabiliteres innen rimelig tid. Sees i sammenheng med planlegging av Rv35 og adkomst til Jevnaker sentrum
 - Fv 241 Gamleveien utbedres. Fra Kleggerud mot Ringerike
- Gang- og sykkelveger
 - G/S-vei Fv 241 Toso – Mosmoen. Sees i sammenheng med planlegging av Rv35 og adkomst til Jevnaker sentrum
 - G/S-vei på strekningen Prestmoen- Olum
- Trafikksikkerhetstiltak
 - Oppstramming av kryss Fv245xBergergata. Inkludert, avkjøring JORS og busstopp (trafikksikkerhetsplan Jevnaker skole)
Gjøre om busstoppet til ensidig busstopp, innsnevring av kryssområdet for å bedre fortau og kjørearealer, samt opprydding i innkjøring til JORS og Ole Bergers Vei.
- Kollektiv og universell utforming, By- og tettstedsutforming.
 - Rehabilitering av bussholdeplass på Nesbakken
Eksisterende bussholdeplass på Nesbakken er sentral for kollektivtrafikken i Jevnaker. Området trenger rehabilitering for å ivareta hensynet til universell utforming og bidra til bedre attraktivitet for brukere. En rehabilitering er også viktig å se i lys av igangsatt tettstedsutviklingsprosjekt.
 - Busstopp langs Rv35 ved Kanadaveien. Sees i sammenheng med planlegging av GS-vei langs Rv35 (har også vært spilt inn tidligere)
 - Økonomisk bidrag til helhetlig skilting av eksisterende gang- og sykkelveinett i Jevnaker tettsted. Jevnaker har et bra gang- og sykkelveinett, men det foreligger ikke en helhetlig skilting. En helhetlig skilting med avstander og retninger vil være et viktig tiltak for at flere skal ta i bruk eksisterende muligheter.

Rådmannens forslag til vedtak:

På grunnlag av trafikksikkerhetsplan for Jevnaker skole (den 27.01.11, sak 2/11), overordnede mål knyttet til tettstedutvikling og lokal miljøansvar foreslås følgende prioritering:

- Oppstramming av kryss Fv245 x Bergergata. Inkludert, avkjøring JORS og busstopp (trafikksikkerhetsplan Jevnaker Skole)

- Fv 241 Gamleveien utbedres. Fra Kleggerud mot Ringerike
- Fv 241 G/S-vei langs Toso – Mosmoen
- Rehabilitering av bussholdeplass på Nesbakken
- Busstopp langs Rv35 ved Kanadaveien.
- Økonomisk bidrag til helhetlig skilting av eksisterende gang- og sykkelveinett i Jevnaker tettsted.

Behandling i Eldrerådet - 23.03.2012:

Vedtak i Eldrerådet - 23.03.2012:

Eldrerådet anbefaler kommunestyret å slutte seg til rådmannens forslag til vedtak med flg. tillegg:

Eldrerådet foreslår at det etableres fartshumper i tilknytning til krysset v/fylkesvei 245-Bergergata.

Behandling i Formannskap - 27.03.2012:

Vedtak i Formannskap - 27.03.2012:

Innstilling til kommunestyret:

På grunnlag av trafiksikkerhetsplan for Jevnaker skole (den 27.01.11, sak 2/11), overordnede mål knyttet til tettstedsutvikling og lokal miljøansvar foreslås følgende

prioritering:

- Oppstramming av kryss Fv245 x Bergergata. Inkludert, avkjøring JORS og busstopp (trafiksikkerhetsplan Jevnaker Skole)
- Fv 241 utbedres fra Riges plass mot Ringerike
- Fv 241 G/S-vei langs Riges plass – Moesmoen
- Rehabilitering av bussholdeplass på Nesbakken
- Busstopp langs Rv35 ved Kanadaveien.
- Økonomisk bidrag til helhetlig skilting av eksisterende gang- og sykkelveinett i Jevnaker tettsted.
- G/S langs rv 35 fra Randsfjord Glassverk (Toso) til Prestmoen (Kommunestyret forutsetter at denne er gjennomført i 2013)

Behandling i Kommunestyret - 29.03.2012:

Vedtak i Kommunestyret - 29.03.2012:

Innstilling til kommunestyret:

På grunnlag av trafikksikkerhetsplan for Jevnaker skole (den 27.01.11, sak 2/11), overordnede mål knyttet til tettstedsutvikling og lokal miljøansvar foreslås følgende

prioritering:

- Oppstramming av kryss Fv245 x Bergergata. Inkludert, avkjøring JORS og busstopp (trafikksikkerhetsplan Jevnaker Skole)
- Fv 241 utbedres fra Riges plass mot Ringerike
- Fv 241 G/S-vei langs Riges plass – Moesmoen
- Rehabilitering av bussholdeplass på Nesbakken
- Busstopp langs Rv35 ved Kanadaveien.
- Økonomisk bidrag til helhetlig skilting av eksisterende gang- og sykkelveinett i Jevnaker tettsted.
- G/S langs rv 35 fra Randsfjord Glassverk (Toso) til Prestmoen (Kommunestyret forutsetter at denne er gjennomført i 2013)
- Det må gjennomføres strakstiltak på fylkesveg 241 fra Riges plass til Ringeriksdelet umiddelbart.

Utskriften er rett.

Politisk sekretariat, den 12.04.2012

May-Britt Mayer Johnsen

May-Britt Mayer Johnsen
Formannskapssekretær