

RINGSAKER KOMMUNE

HØRINGSUTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

Sluttbehandles i: Formannskapet			Fordeling: *	
ArkivsakID.:	JournalpostID.:	Arkiv:		Saksbehandler:
11/4775	12/16769	K1-122, K2-N00, K1-		Ole Roger Strandbakke
DokumentNR:				
10				

Behandling:	Dato:	Saksnummer:
Formannskapet	30.05.2012	092/12

Dokumenter:

Brev fra transportetatene til bl.a. fylkeskommunene om forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.....	Vedlegg 1
Sammendrag av Nasjonal transportplan 2014-2023.....	Vedlegg 2
Nasjonal transportplan 2014-2023.....	Utrykt
Regional samferdselsplan 2012-2015 (23) – høringsuttalelse, jf. f.sak 71/2012.....	Utrykt

Fakta:

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

I forslaget settes det fokus på drift og vedlikehold, byområdene og klimautfordringene.

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

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

Hedmark fylkeskommune ba i brev datert 23.3.2012 om at ev. innspill kommunene hadde til fylkeskommunens behandling av NTP måtte sendes dem innen 30.4.2012. Formannskapet behandlet i saken om regional samferdselsplan også viktige tiltak knyttet til NTP. I sin behandling av saken i møte 25.4.2012, f.sak 71/2012, vedtok formannskapet følgende innstilling til kommunestyret:

«Ringsaker kommune slutter seg til Regional samferdselsplan, jf. vedlegg 2, men med forslag til sterkere prioritering av større samferdselstiltak for å bidra til at bl.a. målet om 220 000 innbyggere i 2020 skal nås, og at antall trafikkulykker reduseres betydelig:

Veibygging i prioritert rekkefølge:

1. Fire-felts E6 veg Kolomoen - Lillehammer 2022
 - a. Kolomoen - Moelv 2016
 - b. Moelv - Vingrom 2018
 - c. Vingrom - Lillehammer nord 2022
2. Rv3/Rv25 Hamar-Elverum/Fire-felts Rv4 Gjøvik - Mjøsbrua 2022
3. Fire-felts Rv2 Kløfta-Kongsvinger

Jernbaneutbygging i prioritert rekkefølge:

- 1. Dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022, som første fase av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim*
- 2. Utbygging av IC-området for øvrig med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen*
- 3. Foreta nødvendige utbedringer av Røros- og Solørbanen, samt utbygging av Høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen»*

Vurdering:

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

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

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

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

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

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

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

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

- En ikke følger opp Stortinget som gjennom sin behandling av inneværende NTP og vedtak knyttet til E6 Gardermoen – Kolomoen har lagt til rette for at videre utbygging av E6 nordover fra Kolomoen til Lillehammer skal kunne skje uten stopp.

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

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

1. Det gis en “mindre” statlig oppstartsbevilgning i første periode (2014-17) slik at E6-utbyggingen nordover fra Kolomoen kan fortsette uten stopp. En minner om at Stortinget i inneværende NTP har foreslått en oppstartsbevilgning på 3-400 mill. kroner til E6 Kolomoen – Lillehammer. Planmessig arbeides det aktivt for følgende framdrift:
2014-2016: Kolomoen – Moelv
2016-2018: Biri – Vingrom
2018-2022: Vingrom – Lillehammer/ny Mjøsbru
Deretter må sideveinettet som Rv 3/Rv 25, Rv 4 og Rv 2 prioriteres.
2. Intercity-triangelet med to-spors jernbane til Larvik, Halden og Lillehammer må prioriteres likt slik Østlandssamarbeidet og Jernbaneverket i KVVU forslår. Dette kan gjøre det mulig med dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022. Utbygging av IC-området må deretter omfatte Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen.
3. Økt kollektivsatsing må ikke bare omfatte de største byene med tanke på at flere i framtiden må ta buss, gå eller sykle slik målsettingen nevnt over er. I denne sammenhengen er ”Mjøsbyen” med regionene Hamar, Lillehammer og Gjøvik, et viktig vekstområde for Innlandet, som må få ta del i en slik satsing.

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

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

Forslag til vedtak:

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

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

30.05.2012 Formannskapet

Enstemmig vedtak.

Rådmannens innstilling tiltres.

FSK-092/12 Vedtak:

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

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

31/5-12

126