
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 1. juli 2016 09:40
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 01.07.2016 09:40
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Vegforum Innlandet
Kontaktperson: Guttorm Tysnes
Kontakt-e-post: hedopp@lastebil.no
Tittel: Høringssvar fra Vegforum Innlandet. Se vedlegg

Uttalelse:

Vegforum Innlandet viser til forslag til nasjonal transportplan for perioden 2018-2029. Vi har følgende kommentarer til grunnlagsdokumentet inkludert vegprosjekter i Innlandet.

Godsanalysen viser at godstransport på veg fortsatt vil være svært viktig for næringsliv og befolkning i Norge. Dette gjelder ikke minst i Innlandet. I våre fylker er det kun treindustrien som kan benytte seg av andre transportør. Vi har ingen havner og det er ikke kapasitet/terminaler på jernbanen. Overføring av mer gods til bane og sj , er ikke realistisk i Hedmark og Oppland. Nye bruksavgifter må unngås. De vil svekke næringslivet i distriktene. Miljøtiltak må i hovedsak skje gjennom teknologi.

Godstransport i sambruksfelt (kollektivfeltet), vil også gi en miljøgevinst i mindre utslipp og er samfunnsøkonomisk riktig.

Forventet vekst i godstransporten, gjør det helt nødvendig å satse på bedre veger.

Fylkesvegnettet

Forfallet på fylkesvegnettet er stort. Region 2 støtter forslaget om et omfattende program for fornyelse og oppskriving av akselaster på av fylkesvegnettet.

I programmet må det være fokus på forfall, flaskehalser og trafiksikkerhet.

Når det gjelder tilbakeføring av veger fra fylke til stat, er det kun en strekning som er berørt i våre fylker: FV33 G jovik x RV4 B rgo x E16. Dette er tv rrforbindelsen mellom E16 og RV4/E6. Strekningen er 79 kilometer lang og øverst på Oppland Fylkeskommunes prioritering

over fylkesveger. Planlagt oppstart over Tonsåsen i 2017. Vi er positive til forslaget under forutsetning av at en sikres utbygging uten forsinkelser. Vi mener også at hele vegen fram til E16 må være med. Strekningen Gjøvik-Bjørge er en viktig tverrforbindelse fra Mjøsområdet og vestover.

Drift, vedlikehold, forvaltning og fornying

Det er en god vurdering av etatene som vil satse på drift, vedlikehold og fornying i planperioden. Dagens vedlikeholdsetterslep må fjernes.

Samtidig er det behov for nye veger og at påbegynte vegprosjekter fullføres.

Vegforum Innlandet er skeptiske til at viktige transportkorridorer fortsatt planlegges gjennom tettsteder og byer – f.eks. i Alvdal og Elverum. Det er også utfordrende at enkelte vegplanleggere gjerne vil ha rundkjøringer på hovedvegen ved innkjøringer til tettsteder og byer. Her må overordnet myndighet legge klarere retningslinjer.

Hedmark og Oppland

I Hedmark og Oppland er vi midt inne i en omfattende utbyggingsperiode. Vi ser at bedre veger gir positive resultater for næringsliv og kommunene i våre fylker. F.eks. i forhold til arbeidsledighet. Her er kommentarer til konkrete prosjekter:

E6

1. Det er sterkt beklagelig at 2. etappe på E6 Ringeby-Otta kun ligger inne med statlige midler på høy ramme – og at utbyggingen ikke starter før tidligst i 2022. 1. etappe blir ferdig i år. Bompengvedtaket på denne etappen henger sammen med at etappe 2 skal være statlig finansiert. Forslaget i NTP bryter med forutsetningene for lokale bompengvedtak og kan ikke aksepteres. Prosjektorganisasjonen er klar til å fortsette. Planene er klare. Prosjektene må prioriteres høyere i NTP.
2. Tunnelløp nummer to på E6 Øyer ligger inne med «lav ramme» fra 2022/2023. Her er Staten pålagt to løp når ÅDT passerer 8000. Det er selvsagt bra at tunnelløpet blir bygd, men et tankekors at ikke begge løpene ble ferdig samtidig. Da ville samfunnet spart betydelige beløp...
3. E6 forbi Rosten har vært et farlig og utfordrende punkt – ikke minst for tungtransporten. Med «middels ramme» i NTP, bør det bli oppstart i 2022. Helst før. Prosjektet bør finansieres uten bompenger fordi det er i ferd med å bli svært høye bompengesatser i Oppland og Hedmark.
4. E6 Kolomoen-Ensby er blitt en del av Nye Veier AS – som har stor frihet i prioriteringene. Det er svært positivt at vegselskapet prioriterer E6 Kolomoen-Moelv som et av sine første prosjekter. Byggestart 2017 og ferdigstillelse til Moelv i 2021, er

riktig satsing. Vi mener at utbyggingen bør fortsette sammenhengende fra Moelv og nordover.

E16 i Hedmark (og Akershus)

1. Vegen mellom Kongsvinger og Kløfta har lenge vært smal, dårlig og trafikkfarlig. Vegen går gjennom flere tettsteder og 4-felt har vært et krav. Da etappe 1 fra Kløfta til Nybakk var ferdig i 2007, var det et håp om at hele 4-felts prosjektet kunne fullføres i løpet av 8-10 år. Det har gått mye saktere. Etappe 2 Kongsvinger-Slomarka ble ferdig i 2014.

I forslaget til NTP er strekningen E16 Herbergåsen–Nybakk inne med midler med basis, middels eller høy ramme; 1,9 milliarder statlig og 2,1 milliarder annen finansiering. Det er positivt. Utbyggingen bør komme i gang så tidlig som mulig i perioden.

Men det er uforståelig at E16 Slomarka - Herbergåsen er tatt ut av NTP. Dette strider imot alt sentrale politikere sier om helhetlig og sammenhengende utbygging. Det blir som å stille opp på en femmil i et OL, gå de første 25 kilometerne og den siste mila - og droppe løpet mellom 25 og 40 kilometer. Alle vet hva det fører til...

Det må være et mål at hele E16 er ferdig utbygd i løpet av maksimalt 10 år.

Følgende setning må endres av Stortinget:

«Av vegprosjekter i NTP 2014–2023 inngår ikke E16 Slomarka–Herbergåsen i Hedmark og Akershus i noen av rammenivåene». (side 193)

E16 i Oppland

E16 gjennom Valdres er den mest vintersikre vegen øst-vest og blir enda sikrere når milliardinvesteringene blir ferdige i 2017.

Alt i dag konstateres det på side 218 i NTP-forslaget: *«Under særlig vanskelig værforhold er det oftest E16 som er den eneste av riksvegene over høyfjellet som er åpent».*

Uansett hva som skjer på RV52 Hemsedalsfjellet eller RV7 Hardangervidda, så vil E16 over Filefjell bli mye brukt. Årsdøgntrafikken har vært lavere de siste åra, bl.a. på grunn av stor

byggeaktivitet på vegen. Trafikken er på veg opp igjen. Det vil ta tid før andre veger bygges ut. Når det skjer, vil deler av tungtransporten flyttes til Valdres.

Hvis en tar trafikk tall midt på Rv7 ved Flå og E16 ved Leira, så ser en at det er større trafikk i Valdres enn i Hallingdal. På de tre første månedene i år, passerte 7175 biler tellepunktet ved Leira mot 4786 ved Flå. Kilde SVV:

www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Nokkeltall+transport/Trafikk/Trafikktellinger

Konkret om NTP-forslagene i Valdres:

1. Denne nedprioriteringen på side 222 i NTP-forslaget kan ikke aksepteres:

«Følgende vegprosjekter i NTP 2014–2023 inngår ikke i noen av rammenivåene:

- E16 Fagernes–Hande.»

Det er viktig at E16 legges utenom Fagernes sentrum. I 50 år har det vært diskutert ulike vegløsninger forbi Fagernes. De siste 6-7 åra har det vært jobbet grundig med planleggingen. Nå er alt klart. Det er merkelig at vegen da ikke skal bygges ut. Strekningen fra Fagernes og vestover er en av de aller vanskeligste for tungtransporten på E16. Det fikk samferdselsministeren selv erfare da han var med i en lastebil vinteren 2015.

Fagernes–Hande må inn igjen i NTP med en byggestart snarest mulig!

1. E16 Kvamskleiva er inne med rassikringsmidler både for basis, middels og høy ramme. Det er viktig at denne smale og rasfarlige strekningen bygges ut.
2. E16 Øye–Eidsbru. Det er fornuftig og riktig at strekningen bygges ut som planlagt.
3. E16 Bagn–Bjørge, Det er fornuftig og riktig at strekningen bygges ut som planlagt.
4. E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland ligger inne med basis ramme. Også her er det viktig at vegen faktisk bygges.
5. E16 blir bedre både mellom Sandvika og Hønefoss og mellom Bergen og Voss. Kjøretida i hver ende går ned og trafikksikkerheten øker. Det betyr mye for innbyggere og næringsliv i Valdres.

E136

1. Vegen har en høy tungebilandel og burde vært prioritert høyere i NTP. Det er likevel positivt at det blir statlige midler til å gjennomføre den planlagte byggingen av krabbefelt mellom Stuguflaten i Oppland og Rødstøl i Møre og Romsdal.

RV 3

Vegen gjennom Østerdalen er hovedvegen mellom Oslo og Trondheim. Tilnærmet all tungtransport på veg som ikke har levering på ruta, bruker RV3 fordi den er 40 kilometer kortere og det høyeste punktet er 300 meter lavere enn på E6.

Det har den siste tida vært stort fokus på øst-vest-forbindelse. I denne sammenheng er det verdt å merke seg at det kjører flere vogntog på RV3 enn på de aktuelle vegene i øst-vest-utredningen.

RV3 Kvikne 2000 andel lange: 28 % = 560

E6 Dovrefjell 1840 andel lange: 21 % = 386

E136 Bjorli 1658 andel lange: 27 % = 448

E134 Haukelifjell 1500 andel lange: 22 % = 330

Rv52 Hemsedal 1250 andel lange: 29 % = 363

E16 Filefjell 700 andel lange: 21 % = 147

(Vegen mindre brukt pga stenginger og mye dårligere veg i byggeperioden).

1. Tungtransporten har i en årrekke sett på Lonåsen som en av de største utfordringene på RV3. Derfor er det gledelig at Tynset-Gullikstad nå er kommet med i NTP.

Strekningen har delvis svært dårlig standard med randbebyggelse og smal og svingete veg. Det er positivt for tungtransporten at flere delstrekninger utbedres og legges om – ikke minst forbi Lonåsen. Vi er likevel forundret over at prosjektet delvis skal bompeng-finansieres. Vegen bør bygges uten bompenger.

1. Det er positivt at etatene vil videreføre de planlagte utbedringene av RV3 i Østerdalen i Hedmark med statlige midler. (Basisrammen).
2. Det er også positivt at prosjektet RV3/RV25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet (Løten–Elverum) i Hedmark er inne i basisforslaget, slik at det nærmer seg byggestart. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt.

RV4

1. Statens vegvesen er godt i gang med utbyggingen av RV4 gjennom Lunner og Gran kommuner.
2. Det er store flaskehalser på denne vegen i Akershus – der det snarest mulig må bygges 4-felts veg. Det er også behov for bedre veg fra Lunner til Gjøvik.
3. Det er viktig at RV4 legges utenom Gjøvik og at det blir bygd 4-felts veg fra Gjøvik til Mjøsbrua.

Til slutt

Våre prioriteringer vil kreve store investeringer. Lista kan synes lang. Hedmark og Oppland er store vegfylker som binder landet sammen. Både øst-vest og nord-sør. Storting og regjering har alt vedtatt at det skal satses på E6, E16, Rv3 og Rv4. Mange delprosjekter er gjennomført. Det er viktig at utbyggingen fortsetter og ikke stopper halvveis.

På vegne av Vegforum Innlandet

Guttorm Tysnes, leder

Medlemmer i Vegforum Innlandet:

*NHO Innlandet, MEF Region Øst, NLF Hedmark og Oppland, NAF Region Øst,
Transportarbeiderforbundet i Hedmark og Oppland og TFØ (Transportfellesskapet Østlandet
AS)*

Vedlegg: -