



# REGIONRÅDET FOR HADELAND

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010, Dep.

0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S.BEH.:
11 APR. 2008	
S.NR.: 08 / 173-45	
ARKIV: 4/2.3	AVSKREVET:

Jaren, 13.03.2008

Saksnr.  
08/00756-003

Arkivkode  
Q00

Avd/Sek/Saksh  
REGION/REGION/EDST

Deres ref.

## NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 HØRINGSUTTALELSE FRA REGIONRÅDET FOR HADELAND.

### Planramme.

Regionrådet for Hadeland støtter fullt ut planforslagets prioriteringer av drift, vedlikehold og fornyelse. Dette er helt nødvendig for å stoppe forfallet på dagens veg- og banenett.

Det er imidlertid helt uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av prioriterte investeringsprosjekter. At den årlige investeringsramma for større anlegg på veg og bane reduseres med over 2.3 mrd i forhold til tilsvarende ramme for NTP 2006-2009, kan ikke aksepteres.

### Investeringer veg.

#### Stamveger:

To stamveger er av avgjørende betydning for utviklingen i vår region – Rv 4 og Rv 35. I handlingsprogrammet for NTP 2006 – 2009 er det innarbeidet investeringsprosjekter på begge vegene i vår region. Begge prosjektene ble spesielt nevnt med forslag om forsering eller ekstra bevilgning ved Stortingets behandling av NTP 2006 – 2015.

#### Rv. 4.

Det kan ikke aksepteres at utbygging av Rv. 4 i Gran og Lunner, som var innarbeidet som investeringstiltak for siste del av NTP 2006 – 2015, nå er tatt helt ut av planforslaget. Rv 4 er Vest-Opplands sentrale trafikkkåre mot Oslo og av avgjørende betydning for næringsliv og befolkning på Hadeland og Toten med industrivirksomhetene på Raufoss og Gjøvik som viktige brukere. Også for Land og Valdres er Rv. 4 viktig. Vegstrekningen gjennom Gran og Lunner tilfredsstillende på ingen måte næringslivets og befolkningens behov for framkommelighet og sikkerhet.

Regionrådet erkjenner at det har oppstått vesentlig problemer knyttet til planavklaring av strekningen. Vegens betydning er imidlertid for stor til at dette kan føre til at prosjektet tas ut av NTP 2010 – 2019.



Regionrådet for Hadeland krever på denne bakgrunn at:

- Utbygging av Rv 4 i Gran og Lunner innarbeides i NTP 2010 – 2019
- Utbygging av Rv 4 i Gran kommune, stekningen Lygna – Gran sør, gjennomføres som første utbyggingstrinn, i første delen av planperioden (2010 – 2013)

Innenfor planforslagets økte satsing på trafikksikkerhet forutsettes det at det finnes rom for bygging av midtrekkverk på strekningen Stryken – Grua.

#### Rv. 35.

Rv. 35 er den viktigste avlastningsvegen nord for Oslo. Veggen har svært dårlig standard og mye tungtrafikk. Veggen er viktigste trafikkåre til hovedflyplassen for mesteparten av Buskerud, Valdres, samt store deler av Telemark og Vestlandet.

Det er uakseptabelt at utbygging av denne veggen først er planlagt etter 2014 og da bare dersom planramma økes med 20%.

Regionrådet for Hadeland krever på denne bakgrunn at:

- Utbygging av Rv. 35 i Jevnaker innarbeides som tiltak i første del av planperioden (2010 – 2013).
- Statlige midler til prosjektet må økes til minst 50 % av investeringskostnadene.

#### Regionale veier.

Forvaltningsreformen medfører at 18 500 km riksveg overføres til regionene (fylkene).

Etterslepet på vedlikehold av disse vegene er beregnet til mer enn 10 mrd. kr. Slik overføring må ikke skje uten at etterslepet kompenseres full ut.

Gran kommune og Oppland fylkeskommune har lenge krevd at Randsfjordferga, som binder sammen to riksveger, må overføres riksvegnettet. Det forventes at slik overføring skjer som en del av reformen.

#### **Bane**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen på Hadeland, Nittedal og Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo.

Det oppleves som provoserende at banestrekningen ikke er nevnt med et eneste ord i det framlagte planforslaget. Spesielt for regionens mange pendlere er banen av stor betydning. På strekningen Grefsen-Roa er banekapasiteten maksimalt utnyttet.

Gjennom kontakt med Jernbaneverket er det avklart at krysningsspor planlegges bygd ved Jenserud i Nittedal. Dette krysningssport må bygges i første del av planperioden samtidig som midler til vedlikehold av banestrekningen må økes vesentlig og flest mulig av banestrekningens planoverganger må saneres.

P.g.a. kapasitetsproblemer i Oslotunnelen og ugunstig stigningsforhold fra Oslo S. til godsterminalen på Alna, vil gods Oslo – Bergen bli fraktet over Roa også etter at den planlagte Ringeriksbanen er bygd. I det framlagte plandokumentet heter at: "Det kan bli aktuelt å vurdere løsninger (trase mv.) for Ringeriksbanen på nytt".

Regionrådet for Hadeland er av den oppfatning at dette aktualiserer behovet for å se på nye løsninger når det gjelder banetrase Oslo – Hønefoss. En vil på denne bakgrunn be om at det framlagte forslaget om en Nittedalsbane utredes og vurderes som et alternativ. En slik bane vil føre til at kjøretid Oslo – Hønefoss reduseres til 35 min. samtidig som kjøretiden Oslo – Gjøvik blir 1:35 time, tilsvarende målsettingen i Jernbaneverkets langtidspan (2040).

### Luftfart

Oslo lufthavn, Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. Flyplassen er av svært stor betydning for den regionale utviklingen av Østlandet nord for Oslo.

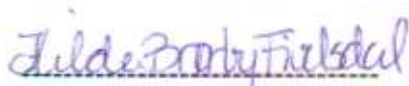
Beregninger viser at flyplassen vil ha behov for å bygges ut med en tredje rullebane en gang mellom 2020 og 2030. For å sikre at en slik utbygging kan gjennomføres er det nødvendig å båndlegge arealer gjennom en rikspolitisk bestemmelse.

### Areal- og transportstrategi for Osloregionen og Oslopakke 3.

Kommunen på Hadeland har vært aktivt med i arbeidet for å utvikle "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Strategien legger opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling, bundet sammen med gode system for kollektivtransport, med jernbanen som ryggrad.

Mange av tiltakene som må gjennomføres for å følge opp strategien er innarbeidet i Oslopakke 3. Dette gjelder spesielt tiltak på riks- og stamvegnettet. Fossumdiagonalen på Rv. 4 er en av disse. Oslopakke 3 forutsetter at statlige bevilgninger til riks- og stamveger i Osloregionen videreføres på samme nivå som i NTP 2006-2015.

Regionrådet for Hadeland forutsetter at dette vil skje slik at helt nødvendige reisetidsforbedringer kan gjennomføres.



Hilde Brørby Fivelsdal  
Ordfører Jevnaker kommune  
Leder, Regionrådet for Hadeland



Inger Staxrud  
Ordfører Gran



Anders Larmerud  
Ordfører Lunner

Likelydende uttalelse er sendt Oppland fylkeskommune.