

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S. NR.:
22 APR. 2008	
S. NR.: 08 173 - 58	AVSKREVET
ARKIV: 412-3	

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår saksbehandler
Inge Brørs

Telefon
22055080

E-post

Inge.Brors@akershus-fk.no

Vår dato
21.04.2008

Deres dato

Vår referanse
2007/4410-9 N00

Deres referanse

FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019 - UTTALELSE FRA ØSTLANDSSAMARBEIDET

Østlandssamarbeidets kontaktutvalg, som består av representanter for den politiske og administrative ledelse i de åtte fylkeskommunene på Østlandet (Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold) behandlet transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 som sak 3/08 i sitt møte 7. mars 2008. Kontaktutvalget fattet følgende vedtak i saken:

1. Statsetatens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 – 2019 viser tydelig at Norge er havnet håpløst på etterskudd i utbygging og vedlikehold av infrastruktur når det gjelder veg og jernbane. Planforslaget viser også at innenfor de rammer transportetatene er blitt pålagt å forholde seg til, er det ikke mulig å presentere et forslag som oppfyller de overordnede mål for transportsektoren, eller de nasjonale målsettinger for transportsektorens bidrag til reduksjon av utslipp av klimagasser.

Foreliggende planforslag er også helt utilstrekkelig til å oppfylle de felles mål fylkeskommunene på Østlandet er enige om, for å videreutvikle landsdelen som en konkurransedyktig region i Europa og sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen regionen gjennom utvikling av byer i flerkjernestruktur. En velfungerende jernbane er en av forutsetningene for utviklingen av velfungerende byområder og større bo- og arbeidsmarkeder.

2. Planforslaget viser at det er nødvendig med en betydelig økning av bevilgningene til samferdsel på statsbudsjettet for å ta igjen etterslep av investeringer og utvikle nødvendig infrastruktur for å oppfylle nasjonale og regionale mål. Det ser ut som man ikke greier å løse problemene innenfor dagens system. Det er nødvendig å ta i bruk nye ordninger for finansiering – herunder prosjektfinansiering og OPS (offentlig – privat – samarbeid). I tillegg bør Jernbaneverket og Statens vegvesen gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Det kan gjøres ved å omdanne disse institusjoner til statsforetak eller statlige aksjeselskaper.

Postadresse Østlandssamarbeidet, c/o Akershus fylkeskommune,
Pb 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Telefon (+47) 22 05 50 00

Besøksadresse Schweigaards gate 4, 0185 Oslo

Telefaks (+47) 22 05 50 44

Internettadresse www.ostsam.no

Transportetatens forslag om en vesentlig styrking av vedlikeholdet framstår som en nødvendig konsekvens av at den statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. Det er ikke akseptabelt at etterslepet til vedlikehold skal dekket ved overføring av midler som ellers skulle vært brukt til investeringer.

3. Dagens jernbanenett er fullt utnyttet på de trafikkunge strekningene - det er ikke plass til flere tog. Omfattende investeringer er nødvendig for å bedre tilbudet. Spesielt i Oslo-området er det viktig med økt kapasitet og punktlighet, både fordi det er her størstedelen av reiseaktiviteten foregår, og fordi problemer i dette området forplanter seg til trafikken i andre deler av landet. Uten en sterk satsing er det ikke mulig å øke gods- og passasjertransport på jernbanen, noe som er nødvendig for å bidra til reduksjon i veksten i biltrafikken, reduksjon i utslipp av klimagasser og færre trafikkulykker.

For å oppnå en rask og vesentlig økning i jernbanetransporten – og dermed oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i ”klimaforliket” – må investeringene mer enn fordobles i forhold til planrammen; dvs. at planrammen til jernbanemål må økes med 50 %. Gjennom en slik satsing vil de viktigste dobbeltsporparceller og kryssingsspor på Østlandet kunne utbygges, noe som også vil tilrettelegge for eventuell framtidig satsing på høyhastighetstog.

Utbyggingen av infrastrukturen til jernbanen må skje mer kontinuerlig og raskere enn hittil. Regjeringen/Samferdselsdepartementet må derfor ha et sterkere fokus på rasjonell prosjektgjennomføring, da dette i tillegg til en tidligere ferdigstillelse av prosjekter også er svært gunstig kostnadmessig og samfunnsøkonomisk.

4. I tillegg til en sterk satsing på jernbanen, er det nødvendig med styrking av den øvrige kollektivtrafikken for å oppnå et brudd i forhold til nåværende utviklingstrend. Finansieringen av kollektivtrafikken må være tilstrekkelig og forutsigbar, både på nasjonalt og regionalt nivå. Fylkeskommunene/regionene må få kompensasjon for kostnadsdrivende tiltak som vedtas av nasjonale myndigheter.
5. Stamvegene gjennom Østlandet har en avgjørende rolle for transporttilbudet regionalt, nasjonalt og for trafikken til utlandet. Selv med en sterk satsing på jernbanen er det nødvendig med en heving av planrammen til vegformål. En økning på 40 % er nødvendig for at større utbyggingsprosjekter skal kunne realiseres i planperioden, herunder Oslopakke 3, som er viktig for effektiv samferdsel i navet på Østlandet.

Bompenger har de senere årene utgjort en stadig større andel av finansieringen. Ved utbyggingen av stamveger på Østlandet (prosjekter i henhold til planrammen 2010 – 2019) forutsettes 56 % bompengefinansiering. Økt trafikantbetaling må ikke komme som erstatning for statlige bevilgninger.

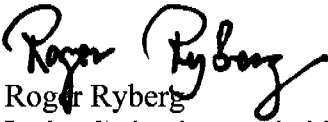
6. Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at det blir kompensert for forfallet på det samme vegnettet. En slik overføring er heller ikke i samsvar med veglovens § 7, og den er i strid Samferdselskomiteens uttalelse i Inst. O. nr. 14 (1995-1996) hvor den sier ”at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå”.

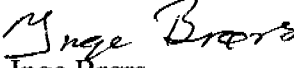
7. Både Regjeringen og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge - et forpliktende dokument som føles opp gjennom årlige budsjettbevilgninger. Finansieringen av driftstiltak og investeringer i infrastruktur må sees i sammenheng.

Organiseringen av det langsiktige transportplanarbeidet må endres som følge av regionreformen. Som et ledd i en slik omorganisering må det også sees på hvordan man kan få til en bedre helhetstenking og samordning på tvers av transportsektorer og forvaltningsnivåer.

8. For mer konkrete forslag om nødvendige investeringer på jernbane og stamveg viser Østlandssamarbeidet til Østlandspakka 2008 – 2020.

Med vennlig hilsen


Roger Ryberg
Leder Østlandssamarbeidet


Inge Brørs
Sekretariatsleder Østlandssamarbeidet

Vedlegg: Østlandssamarbeidspakka 2008 - 2020

Kopi med
vedlegg: Sekretariatet for Nasjonal transportplan



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Kun forsiden er scannet

ØSTLANDSPAKKA 2008 - 2020

Investeringsnivået for veg og bane må dobles

Felles samferdselspolitisk grunnlag
for fylkeskommunene på Østlandet

AKERSHUS
BUSKERUD
HEDMARK
OPPLAND
OSLO
TELEMARK
VESTFOLD
ØSTFOLD

Oslo, november 2007

