postmottak

Fra: Granquist, Tom (Sentraladministrasjonen) [Tom.Granquist@akershus-fk.no]

Sendt: 29. april 2008 16:09

Til: ntp.sekretariatet@vegvesen.no

Kopi: postmottak; dsft@jbv.no; sidsel.sandelien@vegvesen.no; Bekken Jon-Terje; Rørslett Øyvind; Nylund, Lisbeth (Sentraladministrasjonen); Hanssen, Jan Terjer (Sentraladministrasjonen)

Emne: Akershus fylkestings uttalelse til "Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019"

Vedlegg: Protokoll NTP.doc; Sak NTP 2010-2019.doc

Akershus fylkesting behandlet i sitt møte 17/4-2008 "Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 ". Vedlagt følger saksforelegget og saksprotokollen tilknyttet saken.

Med vennlig hilsen,

Tom Granquist, Samferdselskoordinator

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
AVD./SEK.: PLS | S.BEH.:
30 APR. 2008
S.NR.: 08/173 - 86
ARKIV: 412.3 | AVSKREVET:

AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

Saksfremlegg

Dato: 13.03.2008
Arkivref: 2006/1336-28

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Fylkesting	17.04.2008
	Fylkesutvalg	10.04.2008
	Hovedutvalg for samferdsel og miljø	08.04.2008

Uttalelse til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019

Innstilling

Akershus fylkesting avgir følgende uttalelse til NTP 2010-2019 :

1) Statsetatenes 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.

2) Både Regjeringen og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge - et forpliktende dokument som følges 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

3) 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 både kostnadsmessig og samfunnsøkonomisk.

4) 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 Samferdselskomiteen 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".

Fylkestinget vil også påpeke at det ikke er akseptabelt at statens bidrag til realisering av en baneløsning på Fornebu forutsettes dekket over posten øvrige riksveger. Det vil i så fall innebære at den reelle statlige rammen til veginvesteringer i NTP-perioden vil bli på 110 mill.

5) Oslo er selve navet i jernbanesystemet i Norge og over halvparten av alle jernbanereiser i landet finner sted i Akershus. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landets togtrafikk. Det er et spesielt stort potensiale for enda flere jernbanereiser i Akershus, dersom bane og vognkapasiteten forbedres. Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at innerstrekningene inn til Oslo fungerer. Derfor er det viktig at staten som ansvarlig for jernbaneutbyggingen i Norge bidrar med tilstrekkelige midler til utbyggingen av det sårt tiltrengte dobbeltsporet mellom Ski og Oslo for å sikre en helhetlig og påkrevet utbygging av jernbanesystemet på Østlandet. Det må derfor bevilges tilstrekkelige midler slik at hele dobbeltsporet Ski-Oslo S kan ferdigstilles i planperioden 2010-2019.

6) Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus med en økonomisk ramme på 53, 4 milliarder kroner for perioden 2008-2027, hvor av 12, 4 milliarder forutsettes bevilget over statsbudsjettet. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i perioden.

I Oslopakke 3 er det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i perioden 2010 -2019. I forslag til NTP er det imidlertid kun lagt til grunn 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging. Med andre ord, statens bidrag inn i Oslopakke 3 er på vegsiden 2,3 milliarder for lite, samtidig som at den økonomiske planrammen for jernbanen heller ikke gir rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Fylkestinget forventer at staten følger opp sin andel av Oslopakke 3 som forutsatt, i tillegg til utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i planperioden 2010-2019.

Viktige punkter i saken

Transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) ble i brev av 17/1-2008 oversendt til fylkeskommunene og de fire største byene. Planforslaget og høringsuttalelsene er grunnlag for Regjeringens arbeid med stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2010-2019 som skal foreligge ved årsskiftet 2008/09. Høringsfristen er satt til 30 april 2008.(Vedlegg 1).
Akershus fylkeskommune oversendte deretter forslaget til de ulike regionene/kommunene mv i Akershus, hvor det ble bedt om at uttalelser oversendes Akershus fylkeskommune innen 17/3-2008.(Vedlegg 2)

Saksredegjørelse

Bakgrunn

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er de statlige transportetatene og Avinor AS' faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Arbeidet bygger på retningslinjer fra Fiskeri og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet fra januar 2006, samt supplerende retningslinjer høsten 2006 og våren 2007. Retningslinjene forutsetter at planforslaget bygger på økonomiske planrammer som er satt lik regjeringens forslag til budsjett for 2007 ganger ti. I tillegg gjøres marginalvurderinger for +/÷ 20 prosent av planrammen.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år, og dette er tredje gang planen fremmes. Stortingsmeldingen planlegges lagt fram i desember 2008 og behandles av Stortinget i vårsesjonen 2009.

Hovedpunkter i "Forslaget til NTP 2010-2019"med spesiell relevans til Oslo og Akershusregionen.

Punkt 1.7 om "Endret ansvarsdeling, men samarbeidet mellom aktørene må fortsatt forbedres"

Forvaltningsreformen vil fra 2010 endre ansvarsdelingen mellom staten og regionale og kommunale myndigheter. Staten skal fortsatt ha et overordnet ansvar for den samlede transportpolitikken, mens virkemidlene i større grad enn i dag vil være fordelt mellom flere myndigheter og forvaltningsnivåer. Dette stiller større krav til samhandling og samarbeid mellom flere aktører, noe som er avgjørende for å nå de transportpolitiske målene. Forvaltningsreformen innebærer at dagens fylkeskommuner skal erstattes med nye folkevalgte regioner fra 1. januar 2010. I behandlingen av St.meld. nr. 12 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag om at det vesentligste av øvrige riksveger med tilhørende ferjestrekninger blir regionenes ansvar. I planforslaget forutsettes det at regionene får ansvar for prioritering og finansiering av investeringer, vedlikehold og drift samt ferjetilbud fra 2010, at statens bevilgninger inngår i rammetilskuddet og at trafikant-og kjøretøyforvaltningen forblir en del av Statens vegvesen. Som en konsekvens av dette benyttes følgende begreper i planforslaget:

1. stamveger = de vegene som forblir et statlig ansvar etter 2010, det vil si dagens stamvegnett med mindre justeringer
2. regionale veger = de vegene som blir et regionaltansvar etter 2010, det vil si fylkesvegnettet og de fleste øvrige riksveger
3. øvrige veger = kommunale og private veger

Punkt 2.3 om "Jernbanenettet"

Jernbanen står foran et stort behov for å fornye dagens infrastruktur dersom ikke feil og problemer med å opprettholde punktlighet skal øke. Jernbaneverket prioriterer derfor økt fornyelse av dagens anlegg. Samtidig er det på kort sikt nødvendig å holde en relativ høy innsats i driften blant annet for å ha beredskap for å rette feil og opprettholde hverdagskvaliteten. Planrammene for Jernbaneverket ligger fortsatt langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Jernbaneverket har beregnet at det er behov for om lag 40 mrd. kr i planperioden dersom Nasjonal transportplan 2006–2015 skal følges opp, samt imøtekomme nye myndighetskrav til sikkerhet og universell utforming av stasjoner. I tillegg er det nødvendig med økt satsing for å styrke godstrafikken.

Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015 inneholdt en satsing på modernisering av jernbanenettet med en investeringsramme på 24,5 mrd. 2007-kr i tiårs-perioden. Satsingen ble ikke fulgt opp i 2006-budsjettet, mens investeringsrammene i statsbudsjettet for 2007 og 2008 ble økt til i underkant av Nasjonal transportplan-nivå. Drift- og vedlikeholdsrammene har ligget på Nasjonal transportplan-nivå alle tre årene. Det er beregnet at gjennomføring av de investeringsprosjektene som ligger innen i Nasjonal transportplan 2006–2015 med dagens kostnadsnivå vil koste ca. 34 mrd. kr. Økningen skyldes en betydelig kostnadsvekst for prosjektene, blant annet som følge av markedsmessige forhold og økte kvalitets- og sikkerhetskrav.

Prioriteringer innenfor planrammen

Vedtatt investeringsstrategi i Nasjonal transportplan 2006–2015 innebærer satsing på persontrafikken lokalt rundt Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen, mellomdistansetrafikk i intercity-området på Østlandet, og godstrafikken på hovedstrekningene. Jernbaneverket ønsker å videreføre denne satsingen i perioden 2010–2019. Som følge av det sterke behovet for å øke vedlikeholdet fra 2010, blir investeringsrammen for 10-årsperioden betydelig lavere enn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette svekker mulighetene for å følge satsingene som ble vedtatt i Nasjonaltransportplan 2006–2015. I investeringsrammen til store prosjekter (investeringsprosjekter med forventet kostnad over 200 mill. kroner) reduseres fra 19,1 mrd. kr i Nasjonal transportplan 2006–2015 til 8,4 mrd. kr innenfor planrammen. Av disse vil om lag 2,1 mrd. kr bli brukt til fullføring av investeringsprosjekter der det vil være byggeaktivitet ved inngangen til planperioden:
Dette gjelder dobbeltsporbyggingen mellom Lysaker og Sandvika i Vestkorridoren, dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, Alnabru godsterminal, kapasitetsutvidelse mellom Bergen stasjon og Fløen samt Gevingåsen tunnel nord for Trondheim. Resterende investeringsramme prioriteres til videreføring av kapasitetsutvidelsen ved Bergen og intercitystrekningene på Vestfold- og Dovrebanen.

Av store investeringsprosjekter anbefaler Jernbaneverket at følgende prosjekter prioriteres i planperioden, i tillegg til dem som er prioritert i planrammen:

- Nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Det er ikke rom for gjennomføring av hele prosjektet, men settes av midler til ca. 60 prosent av prosjektet i perioden ved +20% økning av rammen
- Farriseidet–Porsgrunn på Vestfoldbanen: 75 prosent avkostnadene inngår innenfor +20-rammen.
- Ulriken tunnel (fase 3 av kapasitetsutvidelse mellom Bergen og Arna) på Bergensbanen.
- Videre utbygging av dobbeltsporparseller på strekningen Eidsvoll–Hamar på Dovrebanen. Parsellen Kleiverud –Steinsrud foreslås fullfinansiert i perioden. Endelig valg av parsell kan bli påvirket av behovet for samordning av utbyggingen med Statens vegvesen.
- Ringeriksbanen foreslås startet opp i perioden med 450 mill. kr.

Dobbeltsporparsellene Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen er de største enkeltprosjektene fra Nasjonal transportplan 2006–2015 som skyves ut ved denne rammen. Av beskrivelsen ovenfor framgår det at selv en investeringsramme på +20 prosent av planrammen er for lite til å få gjennomført flere av utbyggingsprosjektene som lå inne i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Det er behov for en ramme på om lag 34 mrd. kr for å gjennomføre de prosjekter som ligger inne i Nasjonal Transportplan 2006–2015. Etter at Nasjonal Transportplan 2006–2015 ble behandlet i Stortinget, har det i tillegg kommet nye utfordringer i godstrafikken og krav knyttet til universell utforming og ny sikkerhetsforskrift. Det er beregnet at kravene knyttet til sikkerhetsforskriften og til universell utforming vil medføre et investeringsbehov på i størrelsesorden 2,5–10 mrd. kr, i tillegg til det som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Med et investeringsnivå på ca. 4 mrd. per år vil en kunne realisere både prosjektene omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015 og nye krav. Dette har først og fremst betydning for:

- Nytt dobbeltspor Oslo–Ski.
- Fullfinansiering av Farriseidet–Porsgrunn og Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen.

- Sandbukta–Moss–Såstad og Haug–Onsøy på Østfoldbanen.
- Oppstart av Ringeriksbanen.

Etter Jernbaneverkets vurdering er det særlig viktig å få realisert nytt dobbeltspor Oslo–Ski i planperioden. Prosjektet er en forutsetning for Oslopakke 2 og 3, og det er et viktig grunnlag for å få på plass et kollektivsystem i Osloområdet for framtidige generasjoner. Prosjektet er også en forutsetning for at eventuell innføring av køprising skal virke etter hensikten. Prosjektets høye totalkostnad innebærer at det ikke kan igangsettes innenfor en årlig ramme på 1,6 mrd. kr. Det bør vurderes nærmere hvordan prosjektet kan finansieres for optimal framdrift.

Punkt 4 om Utfordringer og prioriteringer i de fire største byene –Underpunkt 4.2 Osloregionen

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan2010-2019 er det utarbeidet regionale byanalyser for de fire største byområdene. Byanalyse for Oslo og Akershus er en videreføring av Strategisk analyse og Byutredningen for Oslo og Akershus til Nasjonal transportplan 2006–2015. Forslaget til Oslopakke 3 har lagt føringer for arbeidet, men i byanalysen er det også sett på hvilke areal- og transportpolitiske virkemidler som bør anbefales i tillegg til forslaget til Oslopakke 3.

Lokalt forslag om Oslopakke 3

En politisk styringsgruppe med representanter for Oslokommune og Akershus fylkeskommune utarbeidet i 2006 et forslag til Oslopakke 3 med en samlet økonomisk ramme på om lag 53 mrd. kr. Tiltakene er planlagt gjennomført over en periode på 20 år (2008-2027), og foreslås finansiert med trafikantbetaling og statlige midler. Trafikantbetalingen er forutsatt innkrevd i eksisterende bomstasjoner. I tillegg er det foreslått et nytt betalingssnitt på fylkesgrensen mellom Oslo og Akershus i vest. Det forutsettes at takstene for passering i bomringen økes, men det legges ikke opp til tidsdifferensiering av takstene. Ordningen med ekstra trafikantbetaling (0,75 kr) fra kollektivreiser til nytt vognmateriellforeslås videreført. Det er tatt utgangspunkt i at statlige riksvegbevilgninger blir videreført på samme nivå som i Nasjonal transportplan 2006-2015. Jernbanetiltak er ikke med i det lokale forslaget til Oslopakke 3, men det er lagt til grunn at utbyggingen av dobbeltspor i Osloregionen fullføres. Oslopakke 3 er forutsatt å avløse Oslopakke 1 og 2, som gjennom Stortingets behandling av finansieringsopplegget for E18 Bjørvikaprosjektet, er tillatt videreført til utgangen av 2012.

Det lokale forslaget omfatter finansiering av en rekke veg og kollektivprosjekt, samt trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger og miljøtiltak. Det er forutsatt at deler av trafikantbetalingen skal nyttes til drift av et bedret kollektivtilbud. Oslopakke 3 vil bli fremmet for Stortinget i to omganger. I trinn 1 vil det bli lagt fram et forslag om nye takster i eksisterende bomring. I tillegg foreslås et nytt betalingssnitt på fylkesgrensen mellom Oslo og Akershus i vest. Dessuten legges det til rette for bruk av bompenger til drift av kollektivtransport. I trinn 2 legges det fram et forslag om hele Oslopakke 3. Dette vil bli lagt fram i nær tilknytning til stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Oslo kommune og Akershus fylkekommune har gitt tilslutning til forslaget fra styringsgruppen. De forutsetter økt lokalstyring av midlene ved at det er skissert en modell der det opprettes et politisk styre med valgte representanter for Oslo og Akershus.

I det lokale forslaget til Oslopakke 3 er det forutsatt et statligbidrag på 6 mrd. kr i perioden 2010-2019 på vegsiden. På stamvegnettet er det innenfor planrammen funnet rom for om lag 1,7 mrd. kr i perioden, hvorav om lag 1 mrd. kr til mindre tiltak. De større prosjektene som det

foreslås statsmidler til er nye tilknytninger til Alnabruterminalen og Sydhavna, samt fullføring av rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen (Ring 3). I tillegg er det lagt til grunn om lag 500 mill. kr i statlige midler til E18 Bjørvikaprosjektet, hvorav om lag 400 mill. kr utenfor rammen til vegformål. Den foreslåtte fordelingen av statlige midler til øvrige riksveger innebærer 1 460 mill. kr til Oslo og Akershus i perioden 2010–2019, jf. vedlegg V6. Disse midlene vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Følgelig er det lagt til grunn omlag 3,7 mrd. kr i statlige midler til vegtiltak i Oslopakke3 i perioden 2010-2019.
På jernbanesiden er det innenfor den økonomiske planrammen ikke rom for å gjennomføre prosjektet nytt dobbeltspor Oslo–Ski som forutsatt i forslag til Oslopakke 3.

Uttalelser til NTP 2010-2019.

1) **Samarbeidsalliansen Osloregionen** vedtok i sitt møte 26/2-08 bla følgende uttalelse(Vedlegg 3):

"Osloregionen støtter fullt ut at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Men det er uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden.
Det er helt uakseptabelt at viktige jernbane- og vegstrekninger er utelatt i planen, og at den statlige rammen til øvrige riksveger er kraftig redusert i regionen og betydelig mer enn i landet for øvrig. Rammen til øvrige riksveger i transportetatenes forslag til NTP 2010-2019 er mer enn halvert for Oslo og flere fylker i regionen.
Jernbaneutbyggingen må forseres betydelig i forhold til forslaget til NTP 2010-2019.

Oslo er navet i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landet. Vi forutsetter at det gis høyeste prioritet til vedlikeholds- og oppgraderingstiltak som sikrer regularitet i jernbanens nav; Oslotunnelen og tilgrensende strekninger. Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at disse strekningene fungerer.

For Osloregionen er det særlig kritisk at nytt dobbeltspor Oslo – Ski ikke er prioritert i NTP-forslaget. Dobbeltsporet er et høyst nødvendig prosjekt for at hele Osloregionen skal kunne utvikle seg i tråd med regionsamarbeidets mål. *Prosjektet er av nasjonal og regional betydning, og er et sentralt virkemiddel for:*

- *å bedre trafikkavvikling for hele transportnettet i Oslos sørkorridor,*
- *mer effektiv og pålitelig jernbaneforbindelse til Østfoldbyene, og*
- *er et første ledd i en langsiktig utvikling av raskere jernbaneforbindelse (høyhastighetstog) mot Sverige og kontinentet.*

Osloregionen forventer at Regjeringen legger inn finansiering av dobbeltspor på denne strekningen når de fremmer saken for Stortinget.

Utbyggingen av infrastrukturen til jernbanen må skje mer kontinuerlig og raskt enn det som har vært situasjonen opptil nå i Norge. Regjeringen/Samferdselsdepartementet må derfor ha et sterkere fokus på en mer rasjonell prosjektgjennomføring, da dette i tillegg til en tidligere ferdigstillelse av prosjektet også er svært gunstig både kostnadsmessig, samfunnsøkonomisk og bidrar til mer forutsigbarhet for utbyggingen.

Det anbefales prosjektfinansiering for utbygging av de større viktige veg- og jernbaneprosjektene i Osloregionen, herunder for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Økte statlige rammer til jernbaneinvesteringer eller ekstraordinær statlig finansiering er en forutsetning for dette.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus med en økonomisk ramme på 53, 4 milliarder kroner for perioden 2008-2027, hvor av 12, 4 milliarder forutsettes bevilget over statsbudsjettet. De forutsatte statlige bevilgningene er en ren fremskrivning av dagens bevilgningsnivå og innebærer ingen reell opptrapping. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i perioden. I Oslopakke 3 er det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i perioden 2010 -2019. I forslag til NTP er det lagt til grunn kun 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging, samt at den økonomiske planrammen for jernbane ikke gir rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

Osloregionen støtter Oslopakke 3 og forventer at staten følger opp sin andel av Oslopakke 3 som forutsatt, i tillegg til utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski."

2) **Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg** fattet i sitt møte 7/2-08 bla følgende uttalelse (Vedlegg 4):

"Statsetatenes 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.

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 kostnadsmessig og samfunnsøkonomisk.

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 Samferdselskomiteen 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".

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".

3) **Follorådet** har i brev av 24/2-08 oversendt sin uttalelse(Vedlegg 5), hvor det bla heter:

"Nytt dobbelt jernbanespor Oslo-Ski må innarbeides i Nasjonal Transportplan 2010-2019. I Transportetatenes forslag til NTP er dobbeltsporet utelatt. Dette er ikke akseptabelt. Dobbeltsporet er Follorådets høyeste prioriterte samferdselstiltak.

Utbygging av jernbanen må skje mer kontinuerlig og effektivt en det som har vært situasjonen i Norge. Follorådet ber om at strekningen Oslo-Ski prosjektfinansieres."

Forvaltningsreformen innebærer overføring av eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksveier fra staten til de nye regionene. Staten vil sitte igjen med stamveiene. Stamveiene utgjør under halvparten av øvrige riksveier mhp veilengde. Det foreslås i NTP 2010-2019 at investeringer på stamveiene prioriteres på bekostning av øvrige riksveier. Det foreslås også at midler til øvrige riksveier fordeles mhp veilengde og antall innbyggere – og ikke f.eks mhp trafikkmengder til ulempe for fylker/regioner som Oslo og Akershus. Hvis dette legges til grunn vil Oslo og Akershus få vesentlige reduserte ressurser til investeringer i øvrige riksveier enn disse fylkene hadde i forrige planperiode. Follorådet er bekymret for dette. Follo har mange øvrige riksveier med mye trafikk og stort behov for investeringer og utbedringer både av hensyn til fremkommelighet, miljø og trafikksikkerhet. Follo sin "stamvei" RV 152 er et godt eksempel her".

4) **<u>Vestregionens Styringsgruppe</u>** vedtok i sitt møte 7/2-08 bla følgende uttalelse til NTP 2010-2019(Vedlegg 6):

"For Vestregionen og Osloregionen, som er de tetteste og mest folkerike og vekstkraftige områdene i landet, betyr dette planforslaget at transportbehovet verken på vei eller bane blir løst i overskuelig fremtid og vi må leve med stadig verre transportforhold.

Den fremlagte planen er slik vi ser det, ikke en helhetlig utviklingsplan for transportinfrastrukturen, men en vedlikeholdsplan for eksisterende veier og jernbaner, samt en marginal og delvis utbyggings- og investeringsplan .

Forslaget til NTP er således en plan som ikke på noen måte ivaretar selv de mest grunnleggende behovene for helt nødvendig utbygging av kollektiv- og veitrafikkløsninger i Vestregionen. Norges tettest befolkede region.

Vestregionen og Osloregionen har utarbeidet to viktige dokumenter med strategier for en samordnet areal- og transportutvikling basert på en balansert utvikling med satsing på knutepunkter, utvikling av et stamnett for vei og jernbane og en betydelig satsing på kollektivtrafikk."

5) **<u>Øvre Romerike Utvikling (ØRU)</u>** Arbeidsutvalget fattet i sitt møte 28/3-08 bla følgende vedtak:

"Øvre Romerike, med hovedflyplassen i sin midte, er avhengig av at hele Osloregionen fungerer transportmessig optimalt. Det er derfor helt uakseptabelt at viktige jernbane- og vegstrekninger er utelatt i planen, og at den statlige rammen til øvrige riksveger er kraftig redusert i Osloregionen og betydelig mer enn i landet for øvrig.
Dersom de forslåtte rammene til øvrige riksveger skal danne grunnlaget for det fremtidige regionale vegnettet i regionen vil dette umuliggjøre en samfunnsøkonomisk ønsket utvikling.

Øvre Romerike Utvikling forventer at Oslopakke 3 blir gjennomført som forutsatt, og at staten følger opp sin andel.

Det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i perioden 2010 -2019. I forslag til NTP er det lagt til grunn kun 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging, samt at den økonomiske planrammen for jernbane ikke gir rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Dette må rettes opp i den endelig behandlingen.

Det er for øvrig av avgjørende betydning for forutsigbarhet i den langsiktige arealplanleggingen i kommunene på Øvre Romerike, at Samferdselsdepartementet tar standpunkt til 3. rullebane på Gardermoen og lokalisering av denne".

6) **Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)** fattet i sitt møte 13/3-08 bla følgende uttalelse(Vedlegg 8):

"SNR og ØRU slutter seg i uttalelsen til overordnede målsetninger i Jernbaneverkets handlingsprogram. Behovet for opprusting av stasjonen på Jessheim påpekes, sammen med behovet for at frekvensen på hovedbanen Eidsvoll – Dal – Jessheim – Skøyen økes til 30 minutter på dagtid. For Kongsvingerbanen ber man Jernbaneverket iverksette prosjekt for å se på virkemidler som kan få ned reisetiden på strekningen, og betydningen av daglig persontrafikktilbud til Sverige understrekes. For Gjøvikbanen understrekes banens plass som bærebjelke i Nittedal kommunes arealbruksmønster. Behovet for å gjenopprette antallet avganger og foreta konkrete utbedringer på en rekke punkter påpekes. Man ber også om at Jernbaneverket inviterer regionene til å komme med innspill i forbindelse med utarbeiding av handlingsprogram.

Disse prioriteringene er i stor grad hensyntatt i Oslopakke 3, og SNR stiller seg bak de prioriteringene man der har blitt enige om. Oslopakke 3 er utarbeidet i tett forståelse mellom partier og en rekke andre interessenter, og kommunene på Nedre Romerike kan derfor ikke akseptere at etatene setter disse prioriteringen til side i NTP.

Det bes dessuten særskilt om at det utvikles et godt kollektivtilbud for beboere langs Kongsvingerbanen.

SNR ser viktigheten av at det satses på vedlikehold og opprusting av eksisterende anlegg, og at man søker å finne tiltak for å redusere biltrafikken. Dette er hensyn SNR mener er tilstrekkelig ivaretatt innefor rammene av Oslopakke 3. SNR ber derfor om at Akershus fylkeskommune i sin uttalelse til NTP står fast på de prioriteringer som er gjort i Oslopakke 3".

7)**Styret i RUTER AS** fattet i sitt møte 12/2-08 bla følgende uttalelse (Vedlegg 9):

"Prioriteringene i NTP-forslaget har en klar vedlikeholdsprofil. Innenfor de gitte økonomiske rammene finner verken Statens vegvesen eller Jernbaneverket det forsvarlig å satse stort på nyanlegg. For kollektivtrafikken i Oslo og Akershus og det sentrale Østlandsområdet for øvrig rammer dette særlig nytt dobbeltspor for jernbanen mellom Oslo og Ski. Gjennomføring av dette tiltaket er blant rammeforutsetningene for det lokale forslaget til Oslopakke 3 blant annet.

I Oslopakke 2 var det i utgangspunktet lagt opp til en finansieringsordning som skulle sikre økt vognkapasitet til ny og bedre infrastruktur, ved øremerket trafikantbetaling (75-øringene). Siden staten ikke ville binde seg for NSBs del, ble det aldri aktuelt for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ved avtale å forplikte seg til at nye vogner finansiert gjennom Oslopakke 2 skulle gi en definert netto tilvekst i kapasitet. Problemstillingen er imidlertid stadig aktuell. Ruter vil be om at en i tilknytning til NTP vurderer mulige gunstige låneordninger for materiellinvesteringer i kollektivtrafikken. Dette vil gi raskere og enklere prosesser, og i praksis sikre bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringene.

Det klart lokale ansvaret for drift og vognmateriell tilsier videre en effektiv styringsmodell for driftsdelen av Oslopakke 3-midlene, hvor midlene kanaliseres direkte til Ruter As som felles

regionalt administrasjonsselskap, uten prosesser som for investeringer. Ruter er i denne sammenhengen innstilt på full transparens og målrettede rapporteringsrutiner. Det vises her til vedtak i Oslo bystyre og Akershus fylkesting.

Ruter antar også at regionalt kjøp av lokale og regionale togtilbud vil gi en langt bedre samordning og effektivisering av kollektivtrafikken enn i dag. Samordnende styring av kapasiteten på det nasjonale jernbanenettet foretas av Jernbaneverket, som også bør eie alle jernbanestasjonene. En slik modell vil rendyrke NSBs operatørrolle og avlaste Samferdselsdepartementet for drifts- og markedsvurderinger og praktisk samordning med andre bestillerorganer.

Når det gjelder investeringsdelen av Oslopakke 3, anbefales at en følger opp ideen om at jernbaneinvesteringene i hovedstadsområdet fullt integreres i pakken, for så vidt uavhengig av finansieringskilde. Samtidig må det forutsettes at prosessene med handlingsprogram og budsjett i Jernbaneverket blir åpne og medvirkningssøkende, på linje med det vi erfarer i Statens vegvesen

Ruter støtter ønsket om videre omlegging av Samferdselsdepartementets belønningsordning for kollektivtrafikk i de største byområdene, slik at ordningen er enda mer motiverende, og dessuten forutsigbar og flerårig. Samtidig er det vesentlig at kriteriene ikke blir for kompliserte. I en slik sammenheng var endringene for 2008 positive.

Statens vegvesens arbeid med et nasjonalt ekspressbussnett er høyst nødvendig, og det er en viktig oppgave også å legge bedre til rette for ekspressbusstilbudet. Mottakerkapasiteten for buss i Oslo har sine kapasitetsgrenser. Ruter vil advare mot konsekvenser for byer og tettsteder dersom vi får en utvikling med tunge bussknutepunkter ved motorveikryss, frikoblet fra terminaler for jernbane- og sjøtransport og bussterminaler som i dag er en integrert del av en by- og tettstedsstruktur som vi ønsker å bygge opp om. På mange måter kan dette spørsmålet sees i sammenheng med forslaget om rikspolitiske bestemmelser som begrenser kjøpesenteretablering utenfor bysentra".

8) **NHO Avdeling Oslo og Akershus** har i brev av 14/3-08 oversendt en uttalelse, hvor det bla heter(Vedlegg 10):

"En næringslivsrettet samferdselsstrategi krever ikke bare økte investeringer, men også økt samordning mellom transportformene. Et eksempel på manglende helhet i de samlede prioriteringene i planforslaget sørkorridoren i Osloområdet. Utbygging av E18 og E6 vil gi økt kapasitet og fremkommelighet i korridoren, men denne kapasiteten vil gå tapt i økt trafikk dersom man ikke bygger nytt dobbeltspor for jernbanen mellom Oslo og Ski som kan ta unna både arbeidsreiser og godstransport.

I SamferdselsLøftet fremholder NHO Oslopakke 3 som et godt eksempel på samordnede og helhetlige planer i byområder. For å skape et robust transportsystem for hele Osloregionen har NHO Oslo og Akershus gjennom flere år arbeidet for å få på plass en Oslopakke 3. Denne pakken består både at viktige investeringer i vei og bane og forbedringer i driften av kollektivtransporten. Vi konstaterer at Samferdselsdepartementet har varslet at Oslopakke 3 skal behandles i to trinn. Første trinn er nå til behandling i Stortinget, mens trinn 2 skal legges frem samtidig med Nasjonal Transportplan ved utgangen av 2008.
Vi forutsetter at regjering og Storting legger frem forslag til Oslopakke 3 i samsvar med de lokale vedtak i Oslo bystyre og Akershus fylkesting og at forslaget følges opp med forutsatte statlige finansieringsbidrag.

Oslopakke 3 er hovedvirkemidlet for å løse fremkommelighetsproblemene i Oslotrafikken de nærmeste 20 årene. NHO Oslo og Akershus har akseptert at en vesentlig del av pakken finansieres av brukerne gjennom bompenger/brukerbetaling, men forutsetter også at staten bidrar med midler i tråd medforutsetningene i den lokalt vedtatte Oslopakke 3. Mens det i utkastet til NTP er avsatt 3,7 mrd kroner til Oslo og Akershus, forutsetter Oslopakke 3 at det avsettes 6 mrd i den første 10-årsperioden.

Et helhetlig transportsystem forutsetter investeringer både i vei og bane. Jernbaneinvesteringer er statens ansvar, men for løsningen av transportutfordringene i regionen, må de sees som en viktig del av helheten. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er en viktig del av helheten, som vil bidra sterkt til å øke kapasiteten i kollektivtransporten, og samtidig er et viktig ledd i en utbygging av jernbanen mellom Oslo og Gøteborg/København. Det er helt uforståelig at nytt dobbeltspor Oslo - Ski ikke er inkludert i rammen for NTP 2010-2019. Dobbeltsporet må på plass, og bør fullføres før NTP-perioden er over. OPS- eller prosjektfinansiering må vurderes.

Drift av kollektivtransporten er ikke primært et tema for NTP. Vi vil likevel nevne det som et viktig virkemiddel for å øke kollektivandelen, og dermed frigjøre kapasitet i veinettet. Det gjelder enten den kollektive persontrafikken bruker buss eller bane.
NHO Oslo og Akershus er tilfreds med at et regionalt kollektivselskap nå etablert (Ruter AS), og vi ser frem til at det får et overordnet ansvar for all lokal kollektivtransport.
Vi foreslår at også kjøp av lokaltogtjenester inngår i Ruter AS' ansvarsområde gjennom konkurranseutsetting av de rutene som i dag dekkes av NSBs lokaltog i Osloregionen, og at midlene til lokaltogtrafikken kanaliseres gjennom Ruter AS".

9) **NAF Norges Autmobil-Forbund** har i brev av 14/3–08 oversendt sin høringsuttalelse til NTP, hvor det bla heter (Vedlegg 11):

"Vi i NAF er tilfreds med at etatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 setter fokus på forfallet av veinettet og foreslår at det bevilges mer penger til drift og vedlikehold. Det er nødvendig å forvalte veikapitalen på en bedre måte.
Innenfor den gitte planrammen blir det imidlertid minimalt igjen til nødvendige investeringer i ny infrastruktur. Det blir svært synlig at det er et betydelig behov for å øke rammene. Dette vil også bli omtalt i NAFs sentrale høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet.

Oslopakke 3
NAF er som kjent ikke tilfreds med Statens beskjedne økonomiske bidrag, noe vi har tilkjennegitt underveis i prosessen. Vi respekterer imidlertid et demokratisk flertallsvedtak og berømmer det politiske håndverk som er utført.
Vi støtter på det grunnlaget pakken slik den nå foreligger, men oppfordrer til at Staten forplikter seg til å stå ved sitt beskjedne bidrag."

10) **Nittedal Kommune** har i brev av 3/3-08 avgitt en uttalelse med spesiell fokus på nytt krysningsspor ved Jenserud og ny riksveg forbi knutepunkt Rotnes.(Vedlegg 12)

11) **E-16 Alliansen** har i brev av 2/3-08 påpekt behovet for utbygging av E-16 i planperioden 2010-2019.(vedlegg 13).

Fylkesrådmannen vurderinger og anbefalinger

Som et ledd i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019 lagde alle transportetatene

utredninger om behov og muligheter for stamnettets utvikling i et trettiårsperspektiv, dvs, fram mot 2040. Fylkestinget behandlet som en følge av en slik prosess Jernbaneverkets Stamnettutredning om "Mer skinner fram mot 2040" i sitt møte 15/2-2007 og fattet følgende vedtak:

1. *Jernbaneverkets stamnettsutredning gir en god oversikt over hvilke utfordringer jernbanetrafikken står overfor i årene framover. Spesielt i Oslo og Akershus spiller jernbanen en sentral rolle i det samlede kollektivtilbud. Økt befolkningsvekst og en fortsatt videreutvikling av arbeidsplasser på Østlandet gjør at jernbanen får en økt betydning bla ut i fra trafikale og miljømessige årsaker.*

2. *Utbyggingen av infrastrukturen til jernbanen må skje mer kontinuerlig og raskt enn situasjon har vært til nå i Norge. Samferdselsdepartementet bør derfor ha sterkere fokus på en rasjonell prosjektgjennomføring, da dette er gunstig både kostnadsmessig og samfunnsøkonomisk.*

3. *Det er absolutt behov for prioritet av strekningen – dobbeltspor Sandvika – Lysaker m/ny Lysaker stasjon, og dobbeltspor Oslo – Ski m/ny Ski stasjon*

Tilsvarende behandlet fylkestinget i samme ovennevnte møte 15/2-2007 Statens vegvesens Stamvegutredning om "Behov for utvikling av stamvegnettet fram mot 2040 ". Følgende vedtak ble fattet:

1. *Statens vegvesen bør vektlegge "Strategi 2" som sikrer en rasjonell og rask utbygging av de mest høytrafikkerte stamvegene ut i fra trafikksikkerhets og miljømessige hensyn. En slik strategi vil dessuten bidra til å sikre en akseptabel framkommlighet i hele Østlandsområdet.*

2. *Et velfungerende stamvegsystem i Oslo og Akershusregionen forutsetter inplentering av Oslopakke 3 som legger opp til en betydelig videreutvikling av kollektivtrafikk-systemet for buss, T-bane, trikk og båt gjennom bruk av trafikkantbetaling. Det regionale bidraget fra Oslo og Akershus må i tillegg følges opp av staten som både infrastruktureier og eneeier av NSB. Dette er nødvendig for å sikre en helhetlig utbygging av et attraktivt og effektivt tilbud for hele Oslo og Østlandsregionen.*

Fylkesrådmannen vil dessuten vise til vedtaket i fylkestingets møte 14/2-2008 ved behandlingen av oversendte "Konseptvalgutredning for Oslopakke 3 " , hvor det heter :

1. *I konseptutvalgsvurderingen for Oslopakke 3 er det i alternativt forslag lagt inn forslag om køprising med differensierte takster. Fylkestinget viser til at det er lokalpolitisk enighet i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om at køprising med differensierte avgifter ikke skal legges inn i Oslopakke 3.*

2. *Fylkestinget mener at det er forslaget til køprising i det alternative konseptet som i hovedsak skiller de to alternativene. Konsekvensberegningene viser at det kun er marginale forskjeller mellom de to alternativene om man tar vekk forslaget om vegprising. Fylkestinget mener derfor at det lokale forslaget står seg godt både miljømessig og avviklingsmessig. Fylkestinget mener derfor det er lite hensiktsmessig å gå inn i mer detaljerte vurderinger av et alternativ til Oslopakke 3 som dessuten ikke har politisk flertallsoppslutning i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.*

3. *Fylkestinget viser til at i Oslopakke 3 er lagt til grunn utbygging av dobbeltspor mellom Asker og Lysaker og mellom Oslo og Ski. Dette er avgjørende for å kunne få økt spesielt kollektivandelen fra Akershus inn mot Oslo i rushtiden. Det lokale forslaget til Oslopakke 3 har lagt inn forslag om bruk at bompenger til drift av kollektivtransport for å bidra til denne utviklingen. Fylkestinget mener derfor at det er avgjørende at staten som ansvarlig for jernbaneutbyggingen i Norge bidrar med tilstrekkelige med midler til utbyggingen av det sårt tiltrengte dobbeltsporet mellom Ski og Oslo for å sikre en helhetlig utbygging av kollektivtrafikkinfrastrukturen i Osloregionen.*

4. *Fylkestinget står fortsatt ved sin søknad om Oslopakke 3 sendt Samferdselsdepartementet 17.11.2006.*

Fylkesrådmannen mener det kan være greit å ha behandlingen av de ovennevnte saker i minne når man nå skal behandle "Forslaget til Nasjonal Transportplan for 2010-2019 ". Transportetatenes forslag til NTP tar opp mange problemstillinger. Fylkesrådmannen vil forslå at man for oversiktens skyld skiller mellom mer overordnede/prinsippielle problemstillinger og de mer lokale/regionale forhold.

For det første mener fylkerådmannen at Regjering og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge, og ikke kun et relativt uforpliktende dokument for de årlige budsjettbevilgningene i Stortinget. For å nå målene i NTP er det behov for en betydelig heving av ressursene til både investeringer og vedlikehold/drift. I tillegg er det viktig at finansieringen er langsiktig og forutsigbar. Dette er påpekt av de fleste av høringsinstansene i sine oversendte uttalelser.

Fylkesrådmannen savner dessuten koblingen til tidligere prosess med en omfattende behandling av "Jernbaneverkets Stamnettutredning" og "Statens vegvesen Stamvegutredning" i det oversendte forslaget til NTP for 2010-2019. Disse politiske behandlingene påpekte ikke minst behovet for en betydelig økning i investeringsrammene i de neste 30 årene for å oppnå de vedtatte samferdselspolitiske mål både nasjonalt og regionalt. Fylkesrådmannen hadde forventet at 10-årsrammen for transportetatene tok utgangspunkt i dette behovet og ikke kun "framskrev" dagens bevilgninger over en 10-års periode.

Fylkerådmannen må derfor dessverre bare konstatere at statsetatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 – 2019 er havnet håpløst på etterskudd i utbygging og vedlikehold av infrastruktur når det gjelder veg og jernbane. Planforslaget viser at det innenfor de rammer transportetatene er blitt pålagt å forholde seg til, ikke er mulig å presentere et forslag som oppfyller de overordnede mål for transportsektoren.

Fylkesrådmannen mener videre det er viktig å påpeke at det ikke er akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at det kompenseres for forfallet på det samme vegnettet. I NTP anslås etterslepet på vedlikehold av vegene som skal overføres fra Staten til regionene til ca. 10 mrd kroner. En slik overføring er heller ikke i samsvar med veglovens § 7, og den er i strid Samferdselskomiteen 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".

I tillegg har staten forutsatt at deres bidrag på 600-mill kr. (2002 kroner) til realisering av bane til Fornebu skal dekkes over rammen for øvrige riksvegsmidler. Ved en realisering av bane til Fornebu vil det i praksis innebære at rammen til veginvesteringer bare vil bli på 110 mill i NTP-perioden.

Forvaltningsreformen innebærer overføring av eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksveger fra staten til de nye regionene. Staten vil sitte igjen med stamvegene. Stamvegene utgjør under halvparten av øvrige riksveier mhp veilengde. I NTP 2010-2019 prioriteres investeringer på stamvegene på bekostning av øvrige riksveier. Det foreslås også at midler til øvrige riksveier fordeles mhp veglengde og antall innbyggere – og ikke f.eks mhp trafikkmengder. Dette er til ulempe for fylker/regioner som Oslo og Akershus. Dette innebærer at Akershus i forslåtte NTP har fått vesentlige reduserte ressurser til investeringer i øvrige riksveier (840 mill kroner) enn fylket fikk i forrige 10-års planperiode. Dersom en "Ny Fornebubane " skulle finansieres over "Øvrige riksvegmidler" vil det bli svært lite igjen til investeringer på det øvrige riksvegnettet i resten av Akershus. Staten må derfor stå fast på sin tidligere beslutning om at en "Fornebubane " skal finansieres med ekstraordinære bevilgninger.

Oslo er selve navet i jernbanesystemet i Norge og over halvparten av alle jernbanereiser i landet finner sted i Akershus. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landets togtrafikk. Det er et spesielt stort potensiale for enda flere jernbanereiser i Akershus, dersom bane og vognkapasiteten forbedres. Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at innerstrekningene inn til Oslo fungerer. Derfor er det viktig at staten som ansvarlig for jernbaneutbyggingen i Norge bidrar med tilstrekkelige med midler til utbyggingen av det sårt tiltrengte dobbeltsporet mellom Ski og Oslo for å sikre en helhetlig og påkrevet utbygging av jernbanesystemet på Østlandet. Det bør derfor bevilges tilstrekkelige midler slik at hele dobbeltsporet Ski-Oslo S kan ferdigstilles i planperioden 2010-2019.

Fylkesrådmannen mener videre at 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 kostnadsmessig og samfunnsøkonomisk.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus med en økonomisk ramme på 53, 4 milliarder kroner for perioden 2008-2027, hvor av 12, 4 milliarder er forutsatt bevilget over statsbudsjettet. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i perioden.

I Oslopakke 3 er det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i 10-års perioden 2010 -2019. I foreliggende forslag til NTP er det imidlertid kun lagt til grunnn 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging. Med andre ord, statens bidrag inn i Oslopakke 3 på vegsiden er 2,3 milliarder for lite. I tillegg gir den økonomiske planrammen til Jernbaneverket heller ikke rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Fylkerådmannen forventer her at staten følger opp sin andel av vegbevilgninger i Oslopakke 3 som forutsatt, i tillegg til utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i planperioden 2010-2019.

Oslo, 28/3.2008
Harald Horne
fylkerådmann

Saksbehandler: Tom E. Granquist
Vedlegg 1 Brev fra Vegdirektoratet av 17/1-08. Forslag til NTP 2010-2019 sendes ut separat
Vedlegg 2 Notat om presentasjon og høringprosess i Akershus
Vedlegg 3 Samarbeidsalliansen Osloregionen- vedtak av 26/2-08
Vedlegg 4 Østlandssamarbeidets vedtak av 7/3-08
Vedlegg 5 Follorådets vedtak av 24/2-8
Vedlegg 6 Vestregionens styringsgruppe-vedtak av 7/2-08
Vedlegg 7 Øvre Romerike Utvikling (ØRU)-vedtak fra arbeidsutvalget av 28/3-08
Vedlegg 8 Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)-vedtak av 13/3-08
Vedlegg 9 RUTER AS-vedtak av 12/2-08
Vedlegg 10 NHO Oslo og Akershus-uttalelse av 14/3-08
Vedlegg 11 NAF Norges Automobil Forbund-uttalelse av 14/3-08
Vedlegg 12 Nittedals kommunes uttalelse av 3/3-08
Vedlegg 13 E-16 Alliansens uttalelse av 2/3-08

Saksprotokoll i Fylkesting - 17.04.2008

Utvalgets behandling:

Representanten Inge Solli (V) fremmet følgende tilleggsforslag:

Tillegg til punkt 3 som legges inn fra setning to (etter....."raskere enn hittil):

Videre utbygging av lokaltog-nettet rundt de største byene må være hovedoppgaven i den videre utvikling av jernbanen i Norge.

Et annet mål må være at tog skal kunne erstatte det meste av flytrafikken i sør-Norge.

Forslagene om satsing på høyhastighetstog må derfor konkretiseres og utredes nærmere. Utbygging av dobbeltsporet jernbane og høyere hastighet i og mellom storbyområdene vil slik kunne være starten på et nasjonalt høyhastighetsnett.

Fellesforslag fra repr. Lars Salvesen (KrF) og Rolf Lasse Lund (Ap)

Ny tekst som ersttatter de to siste avsnittene i punkt 4 i fylkesutvalgets innstilling:

På samme måte som tidligere forutsetter planforslaget at statens bidrag til en baneløsning på Fornebu dekkes over posten øvrige riksveger. Fylkestinget har tidligere gitt uttrykk for at dette ikke er en god løsning. Fylkestinget vil fortsatt påpeke at det ikke er akseptabelt at statens bidrag til realisering av en baneløsning på Fornebu forutsettes dekket over posten øvrige riksveger. Det vil i så fall innebære at den reelle statlige rammen til veginvesteringer i NTP-perioden vil bli på 110 mill. Fylkestinget vil understreke at dette også er en grunn til at veginvesteringene i NTP-planen må økes.

Representanten Erlend Helle (SV) fremmet følgende forslag til nytt punkt 8:
(punkt 8 blir nytt punkt 9)

Båtsambandet i norske fjorder må frakte flest mulig passasjerer mellom flest mulige punkter med høyest mulig frekvens samtidig som det produseres minst mulig utslipp. Det må utredes videre om båtsambandet i Oslofjorden og eventuelt andre fjorder kan utvikles ytterligere og hvilken miljøeffekt dette vil gi.

Fylkestinget ber samferdselsdepartementet ta et initiativ til at det utvikles regnskapsverktøy som kan se på de samla samfunnskostnadene knyttet til disse investeringene for å få dokumentbare og målbare miljø- og klimaregnskap.

Videre gjenopptok Helle forslag fra hovedutvalg for samferdsel og miljø:
Det må tidlig i neste planperiode komme en avklaring som slår fast at det ikke blir en tredje rullebane på Gardermoen.

Representanten Ole Erik Yrvin (Ap) gjenopptok sitt forslag fra hovedutvalg for samferdsel og miljø:
Nytt avsnitt punkt 5
Det bør i NTP 2010-19 lages en fremdriftsplan for videre utbygging av jernbanen i Oslo og Akershus-regionen med utgangspunkt i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006.

Representanten Liv Løberg (Frp) fremmet mindre redaksjonelle justeringer til fellesforslaget til Lund/Salvesen og forslaget til nytt punkt 8 fra Helle.

Votering:

1. Fylkesutvalgets innstilling punktene 1-3 ble enstemmig vedtatt.
2. Inge Sollis tilleggsforslag til innstillingens punkt 3, 1.setning ble enstemmig vedtatt.
3. Inge Sollis tilleggsforslag til innstillingens punkt 3 forøvrig ble vedtatt med 34 mot 8 stemmer (Frp).
4. Fylkesutvalgets innstilling punkt 4, 1-2 setning ble enstemmig vedtatt.
5. Fylkesutvalgets innstilling forøvrig ble vedtatt med 25 mot 17 stemmer.
6. Fellesforslaget fra Lund/Salvesen ble enstemmig vedtatt.
7. Løbergs forslag til redaksjonelle endringer ble enstemmig vedtatt.
8. Fylkesutvalgets innstilling punktene 5-8 ble enstemmig vedtatt.
9. Helles forslag til nytt punkt 8, 1.avsnitt ble enstemmig vedtatt.
10. Helles forslag til nytt punkt 8 forøvrig ble vedtatt med 39 mot 3 stemmer (V)
11. Yrvins gjenopptatte forslag ble enstemmig vedtatt.
12. Helles gjenopptatte forslag fikk 12 stemmer (SV,V,Sp og 4 Ap) og falt

Utvalgets vedtak:

Akershus fylkesting avgir følgende uttalelse til NTP 2010-2019 :

1) Statsetatenes 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.

2) Både Regjeringen og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge - et forpliktende dokument som følges opp gjennom årlige budsjettbevilgninger. Finansieringen av driftstiltak og investeringer i infrastruktur må sees i sammenheng. Prosjektene må gjennomføres i planperioden uavhengig av prisstigning.

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

3) Utbyggingen av infrastrukturen til jernbanen må skje mer kontinuerlig og raskere enn hittil. Videre utbygging av lokaltog-nettet rundt de største byene må være hovedoppgaven i den videre utvikling av jernbanen i Norge.
Et annet mål må være at tog skal kunne erstatte det meste av flytrafikken i sør-Norge.
Forslagene om satsing på høyhastighetstog må derfor konkretiseres og utredes nærmere.
Utbygging av dobbeltsporet jernbane og høyere hastighet i og mellom storbyområdene vil slik kunne være starten på et nasjonalt høyhastighetsnett.
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 både kostnadsmessig og samfunnsøkonomisk. Prosjektfinansiering må gjennomføres for å sikre utbyggingen av Oslo-Ski i planperioden.

4) 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. Det er også svært uheldig at det for Øvre riksveger foreslås at ramme til post 30 (investeringer) for perioden 2010 – 2019 til Akershus er dramatisk redusert fra 1890 millioner kroner til 830 millioner kroner. Fylkestinget forutsetter at Regjeringen retter opp transportetatenes forslag til NTP og mener at forslaget må legge seg på alternativ pluss 20 prosent.

En slik overføring er heller ikke i samsvar med veglovens § 7, og den er i strid Samferdselskomiteen 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".

På samme måte som tidligere forutsetter planforslaget at statens bidrag til en baneløsning på Fornebu dekkes over posten øvrige riksveger. Fylkestinget har tidligere gitt uttrykk for at dette ikke er en god løsning. Fylkestinget vil fortsatt påpeke at det ikke er akseptabelt at statens bidrag til realisering av en baneløsning på Fornebu forutsettes dekket over posten øvrige riksveger. Det vil i så fall innebære at den reelle statlige rammen til veginvesteringer i NTP-perioden vil bli på 110 mill, etterslepet i Akershus alene er på kr 1,2 mrd. Fylkestinget vil understreke at dette også er en grunn til at veginvesteringene i NTP-planen må økes.

5) Oslo er selve navet i jernbanesystemet i Norge og over halvparten av alle jernbanereiser i landet finner sted i Akershus. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landets togtrafikk. Det er et spesielt stort potensiale for enda flere jernbanereiser i Akershus, dersom bane og vognkapasiteten forbedres. Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at innerstrekningene inn til Oslo fungerer. Derfor er det viktig at staten som ansvarlig for jernbaneutbyggingen i Norge bidrar med tilstrekkelige midler til utbyggingen av det sårt tiltrengte dobbeltsporet mellom Ski og Oslo for å sikre en helhetlig og påkrevet utbygging av jernbanesystemet på Østlandet. Det må derfor bevilges tilstrekkelige midler slik at hele dobbeltsporet Ski-Oslo S kan ferdigstilles i planperioden 2010-2019.

Det bør i NTP 2010-19 lages en fremdriftsplan for videre utbygging av jernbanen i Oslo og Akershus-regionen med utgangspunkt i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006.

Fylkestinget vil understreke behovet for grenseløs nordisk jernbanepolitikk, og derfor må det utarbeides en felles samordnet og helhetlig plan for utbygging av jernbanenettet i "det nordiske triangelet".

6) Oslopakke 3 er en tiltaksplan for forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus med en økonomisk ramme på 53, 4 milliarder kroner for perioden 2008-2027, hvor av 12, 4 milliarder forutsettes bevilget over statsbudsjettet. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i perioden.

I Oslopakke 3 er det forutsatt et statlig bidrag på 6 milliarder i perioden 2010 -2019. I forslag til NTP er det imidlertid kun lagt til grunn 3,7 milliarder over statsbudsjettet til vegutbygging. Med andre ord, statens bidrag inn i Oslopakke 3 er på vegsiden 2,3 milliarder for lite, samtidig

som at den økonomiske planrammen for jernbanen heller ikke gir rom for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Fylkestinget forventer at staten følger opp sin andel av Oslopakke 3 som forutsatt, i tillegg til utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i planperioden 2010-2019.

7) I første del av planperioden skal det bygges 4-felts motorveg fra Minnesund i Akershus til Skaberud i Hedmark fylke. På den samme strekningen planlegges 2-spors jernbane. Begge tiltakene inngår i Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen (utarbeiding av konsekvensutredning/kommuneplaner). Akershus fylkesting mener Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen må følges opp som et fellesprosjekt også i byggefasen. Spesielt på strekninger der veg og bane løper parallelt, bør felles byggeperiode tilstrebes.

8) Båtsambandet i norske fjorder må frakte flest mulig passasjerer mellom flest mulige punkter med høyest mulig frekvens samtidig som det produseres minst mulig utslipp. Det må utredes videre om båtsambandet i Oslofjorden og eventuelt andre fjorder kan utvikles ytterligere og hvilken miljøeffekt dette vil gi.

9) Fylkestinget ber samferdselsdepartementet ta et initiativ til at det utvikles regnskapsverktøy som kan se på de samla samfunnskostnadene knyttet til disse investeringene også for å få dokumentbare og målbare miljø- og klimaregnskap.

Fylkestinget er positive til at NTP har videreutviklet målsetning om universell utforming og vil understreke at skal dette målet bli en realitet så må dette følges opp med betydelige ressurser. Dagens kollektivtransportsystem kan ikke brukes av alle. Det er viktig at det utarbeides tilstandsvurderinger av det norske kollektivtransportnettet. Midlene må økes betraktelig for å nå målene for planperioden og anbefaler at de statlige bevilgningene økes i samsvar med transportetatenes forslag i NTP på dette området.