

postmottak

Emne: VS: Uttalelse til NTP 2010-19

Vedlegg: 3530.DOC

PLS

08 173-164
412.3

Fra: Runar Stustad [mailto:runar.stustad@bfk.no]

Sendt: 5. mai 2008 10:44

Til: Paal Iversen

Emne: Uttalelse til NTP 2010-19

<<3530.DOC>>

Vedlagte brev sendes i dag til Samf.dep, Fiskeri- og kystdep og NTP-sekretariatet v/Vegdirektoratet.

Med hilsen

Runar Stustad

Buskerud fylkeskommune

32 80 86 87

95 23 62 08



«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Buskerud fylkeskommunes uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010 - 2019

Vi viser til brev av 17.1.08 fra Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 19.

Buskerud fylkeskommune har innhentet lokale uttalelser fra kommuner og interesseorganisasjoner til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 19 som grunnlag for fylkestingets behandling av saken.

Vedlagt følger følgende dokumenter:

- Sammendrag av uttalelser og kopi av totalt 38 brev/vedtak. I tillegg følger kopi av Ringerike kommunestyres vedtak av 17.4.08 som kom inn etter høringsfristen.
- Fylkesrådmannens saksframlegg i sak 25/08 til Hovedutvalget for samferdselssektoren den 17.4.08 og sak 31/08 til fylkestinget 30.4.08.
- Protokollutskrift fra behandlingen i hovedutvalget og fylkestinget.

Fylkestinget vedtok følgende den 30.4.08, sak 31/08:

1. Forslaget til NTP 2010 – 2019 viser at Norge er havnet håpløst på etterskudd i utbygging og vedlikehold av samferdselsinfrastruktur. Planforslaget viser også at det ikke er mulig å nå de mål som er satt med de rammer transportetatene er blitt pålagt å forholde seg til.

Foreliggende planforslag er også helt utilstrekkelig til å oppfylle de 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. Det er nødvendig med en betydelig økning av bevilgningene til samferdsel på statsbudsjettet for å ta igjen etterslep av investeringer, og det anses hensiktsmessig å ta i bruk nye ordninger for finansiering – herunder prosjektfinansiering, for å få den viktige infrastrukturen på plass i overskuelig framtid. Jernbaneverket og Statens vegvesen bør gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Organisering og finansiering av Botniabanen i Sverige kan være et eksempel.

Transportetatenes 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 dekkes ved overføring av midler som ellers skulle vært brukt til investeringer.

POST ADRESSERES TIL AVDELINGEN - IKKE TIL ENKELTPERSONER

Buskerud fylkeskommune anbefaler Samferdselsdepartementet å legge fram en nærmere analyse av faktisk ressursbehov for å sikre stamnettutbyggingen i forbindelse med Stortingsmeldingen om NTP 2010 – 2019.

3. Dagens jernbanenett er fullt utnyttet på de trafikkfekte strekningene og 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 jernbane, noe som er nødvendig for å redusere veksten i biltrafikk, reduksjon i utslipp av klimagasser og færre trafikkulykker.

Totalrammen til jernbaneformål må økes med minst 50 %.

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. 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 minst 50 % på totalrammen til stamveger er nødvendig for at større utbyggingsprosjekter skal kunne realiseres i planperioden.

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. De foreslåtte rammer for investeringer på øvrig riksvegnett er uakseptable og må økes betydelig. En overføring av øvrig riksvegnett til fylkeskommunene forutsetter videre at staten tar ansvar for å rette opp forfallet og bringe vegene i skikkelig stand i samsvar med veglovens krav. I motsatt fall ønsker ikke fylkestinget å overta dette ansvaret.
7. Følgende store investeringsprosjekter på stamvegnettet i Buskerud må prioriteres høyere enn i transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010 -19
 - Rv 7 Sokna – Ørgenvika må primært gis statlige midler i første del av planperioden 2010-13. Prosjektet finansieres med 50 % bompenger og 50 % statlige midler.
 - Rv 23 Linnes – Dagslett må prioriteres som mulig brukerfinansieringsprosjekt med statlige bidrag tidligst mulig i planperioden. Videre prioriteres kryss Rv 23 – E 18 ved Strandbrua med stamvegtilkopling Drammen Havn som knutepunkthavn i indre Oslofjord slik NTP forslaget foreslår, jf. fylkestingets punkt 10.
 - E 134 Damåsen – Saggrenda er utredet som aktuelt brukerfinansieringsprosjekt og må gis statlige bidrag tidligst mulig i planperioden.
 - Videre utbygging av E 16 mellom Sandvika og Hønefoss må sikres statlige bidrag og bli omtalt som svært aktuelt brukerfinansieringsprosjekt. Ubygging må skje så snart som mulig, og det er viktig at planprosessene ikke stanser opp.
 - Ny Rv 35 fra Hokksund til Åmot må omtales som mulig brukerfinansieringsprosjekt med oppstart i siste del av planperioden 2014 – 19.

Vår dato
05.05.2008

Vår referanse
2008/18 - 35

8. Darbu-nedføringen. Det vises til gjennomføringsavtale av 17.09.97 mellom Øvre Eiker kommune og Statens vegvesen og til forskutteringsavtalen, St.prop nr 68 (1998 – 99) mellom Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune, samt til brev fra vegsjefen datert 11.09.97. Videre til fylkestingets vedtak i sakene 27/03 og 16/07 – vedrørende Darbu-nedføringen.

Denne nedføringen defineres som et eget prosjekt og forutsettes finansiert av staten senest samtidig med realiseringen av videreføringen av E 134 gjennom Kongsberg

9. En realisering av Ringeriksbanen(bergensbanens forkortelse) og E 16 er viktig for utviklingen av Ringeriksregionen og for Hallingdal. For å minske biltrafikken, samt bidra til smidigere busstransport inn til Oslo, må mer miljøvennlig transport av både gods og personer mellom Oslo og Bergen styrkes. I denne sammenheng må Ringeriksbanen forseres. Fylkestinget vil arbeide for en realisering av Ringeriksbanen og ber fylkesrådmannen legge fram sak om aktuelle virkemidler for å fremskynde prosjektet.
10. Buskerud fylkeskommune ber om at dobbeltsporet jernbane mellom Drammen og Hokksund med mulighet for forlengelse til Kongsberg utredes.
11. Buskerud fylkeskommune støtter målsettingen om overføring av godstransport fra veg til bane og sjø. Det anmodes derfor om at arbeidet med KVU (konseptvalgutredning) og øvrig planarbeid knyttet til utviklingen av Drammen havn og godsterminal for jernbanen forseres.
12. I forbindelse med omklassifisering av veger som en konsekvens av regionreformen, bør Rv 7 vest for Gol vurderes oppgraderes til stamveg. Vurderingene må knyttes opp mot samlet plan for Rv 7 og Hardangervidda planen. (Fylkesdelplan)”
13. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet og transportetatene følge opp byområdekapittlet i forslag til NTP med å prioritere arbeidet med å utvikle arenaer og avtalefestede areal- og transportpakker for bl.a. Buskerudby.
14. Fylkestinget gir sin tilslutning til at det tas initiativ for å etablere et regionalt vegselskap – Buskerud Veg AS – som eies av fylkeskommunen og kommunene. Selskapets hovedformål vil være som pådriver for prioriterte vegprosjekter, herunder arbeide for omforente løsninger knyttet til planlegging, forskuttering, brukerbetaling, finansiering mv. Egen sak forelegges fylkestinget etter at initiativet er forelagt kommunene og andre berørte parter.
15. Den framtidige organisering av kollektivtrafikken i Buskerud bør bygge på et partnerskap mellom fylkeskommunen og kommunene.

Med hilsen

Runar Stustad e f
Samferdselsrådgiver

Vedlegg:

- Høringsuttalelser (bok)
- Saksframlegg
- Protokollutskrift