

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD. SEKT: PLS	SUBPR:
- 9 MAI 2008	
S. NR.: 08/173-178	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Jernbaneverket
Avinor
Fiskeri- og kystdepartementet

Deres ref.:


Dato: 07.05.2008.

Vår ref.: Sak. nr. 08/2039-19 Ark. 113 N
Saksbeh. Per Olav Bakken
tlf. 909 36 063 fax. 62 54 44 25

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 - HØRING

Fylkestingene i Hedmark og Oppland behandlet 22.04.2008, sak 17/08, transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 i felles fylkesting på Hamar. Vedlagt sendes kopi av møteprotokoll fra Fylkestinget i Hedmark med tilhørende saksframlegg og innkomne uttalelser fra andre berørte parter.

Med hilsen


Siv Tørudbakken
fylkesrådsleder

Vedlegg

Kopi til:
Oppland fylkeskommune
Statens vegvesen, Region Øst

FYLKESTINGET 21. OG 22. APRIL 2008

VEDLEGG TIL FYLKESTINGSAK

**TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL
TRANSPORTPLAN – 2010-2019 - HØRING**

HEDMARK FYLKESKommUNE
SÆRUTSKRIFT AV MØTEPROTOKOLLEN

Fylkestinget
Møte 16.-17.01.07
Sak 3/07

Vedtak:

Fylkestinget understreker at samferdsel er et svært viktig regionalpolitisk virkemiddel for at Innlandet kan bli en konkurransedyktig region nasjonalt og internasjonalt .

Fylkestinget mener at det er helt avgjørende at de sentrale transportkorridorene både langsetter og på tvers i regionen utvikles til gode og trafikksikre transportårer for både gods- og persontransport.

Hedmark og Oppland har spredt bosetting, store avstandsulemper, stor gjennomgangstrafikk, høye ulykkestall og betydelig lavere investeringsnivå innen samferdselssektoren enn landsgjennomsnittet. Dette gjør det påkrevd med ytterligere og vedvarende økning av investeringsmidlene innen samferdsel.

Fylkestinget opprettholder tidligere prioritering og fullfinansiering av utbygging av Rv 2, Rv 4, E 6 og E 16 vedrørende utbygging av stamvegnettet i Innlandet.

Fylkestinget krever en framdriftsplan med program for umiddelbar breddeutvidelse av Rv 3 med årlige bevilgninger fra 2008, i samsvar med det igangsatte forsøksprosjektet.

Jembaneutbyggingen må prioriteres slik at intercity togene/regiontogene på Østlandet blir ryggraden i kollektivtransporten.

1. Generelt om utredningene

Fylkestinget mener utredningene til de fire statlige samferdselsetatene er et godt grunnlag for å drøfte framtidens samferdselsutfordringer. Fylkestinget vil imidlertid påpeke følgende:

- Det er en svakhet at utredningene i liten grad ivaretar et helhetsperspektiv, der de fire transportsektorene vurderes i sammenheng. Fylkestinget mener det er viktig at dette blir særlig vektlagt i det videre arbeid med NTP.
- Stamveg- og stamnettutredningene med et tidsperspektiv mot 2040 viser at utbyggingsbehovet er meget stort. Fylkestinget mener at de rammene Stortinget har gitt er for små til å sikre nødvendig utbygging av samferdselsnettet.
- Fylkestinget mener at den rimeligste og mest hensiktsmessige finansieringsmåte innen samferdselssektoren er å sørge for tilstrekkelige bevilgninger over Statsbudsjettet. Dersom Stortinget ikke øker rammene vesentlig, ber Fylkestinget om at det utredes alternative finansieringsmåter på enkeltstrekninger.
- Fylkestinget understreker at samferdselssektoren står for en betydelig og økende andel av Norges klimautslipp. For at Norge skal oppfylle sine internasjonale forpliktelser er det avgjørende at transportetatene starter arbeidet med å gjøre landets transportarbeid mer klimavennlig i det videre arbeidet med NTP.

- Fylkestinget mener at en større del av NTP midlene bør gå til trafikksikkerhetstiltak for myke trafikkanter som for eksempel gang- og sykkelveier.

2. Jernbane

Fylkestinget mener at jernbanen skal utvikles til å bli et effektivt, attraktivt og konkurransedyktig transportmiddel både for person- og godstransport da det vil gi en miljøvennlig, arealeffektiv og sikker transport. Fylkestinget vil særlig understreke følgende:

- Innen Østlandet må jernbanen utgjøre ryggraden i kollektivtransporten i samspill med ekspressbussene og det øvrige kollektivtilbudet.
- Utvikling av intercitytrafikken/regiontrafikken må innebære utbygging av dobbeltspor på strekningen Eidsvoll-Hamar og nødvendige kryssningsspor til Lillehammer. Tilbudet med intercitytog må også omfatte strekningene Oslo-Kongsvinger og Oslo-Gjøvik. Dette er de strekningene innenfor nærtrafikken rundt Oslo som har dårligst jernbanetilbud.
- Jernbanestasjonene må styrkes som knutepunkter for å sikre bedre samordning av all kollektivtransport. Det må satses på universell utforming for å få god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering.
- Det må legges opp en strategi som styrker godstrafikk med jernbane på lange avstander mellom landsdelene og til/fra utlandet. Omlastingsterminal på Otta vil åpne mulighetene for transporter fra Vestlandet i kombinasjon veg/bane. Dessuten må det vurderes ny omlastingsterminal i Kongsvingerområdet for å avlaste Osloområdet i forbindelse med godstransporten til Sverige og kontinentet.
- De fremlagte utredninger om høyhastighetstog i Norge er interessante fordi slike tog av miljøhensyn vil kunne erstatte deler av flytrafikken i Sør-Norge. Det er viktig å fortsette videre utredning av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg. Planene om framtidige høyhastighetsbaner må ikke skje på bekostning av utbygging og drift av eksisterende jernbanestrekninger.
- Sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen er et nødvendig ledd i utviklingen av kollektivtransportnettet i Innlandet. En sammenknytning vil, sammen med en mindre tilpasning på Hadeland, også bety en direkte jernbaneforbindelse mellom Bergen, Trondheim og Bodø utenom Oslo.

3. Veg

Fylkestinget aksepterer ikke at det skal ta 50 år å få utbygget stamvegnettet til god standard. Fylkestinget mener at stamvegene gjennom Østlandet har en avgjørende rolle både i det nasjonale transportsystemet og som forbindelse til utlandet. Av hensyn til trafikksikkerhet, miljø

og næringslivets transporter er det nødvendig med en hurtigere utbygging av stamvegnettet på Østlandet enn det som ligger i gjeldende Nasjonal Transportplan.

Fylkestinget vil i tillegg uttale følgende:

- Tidligere prioritering om utbygging av Rv 2, Rv 4, E6 og E16 opprettholdes.
- Strategi 2 bør danne hovedfundamentet for utvikling av stamvegnettet, men det er nødvendig å legge til grunn en kombinasjon mellom de 3 strategiene som er nevnt i stamvegutredningen. De høytrafikkerte vegene med mange ulykker og avviklingsproblemer må prioriteres.
- Fylkestinget krever en framdriftsplan med program for umiddelbar breddeutvidelse av Rv 3 med årlige bevilgninger fra 2008, i samsvar med det igangsatte forsøksprosjektet. Dette inkluderer re-asfaltering for å høyne standarden.
- Fylkestinget forutsetter at Rv 3/25 mellom Ommangsvollen og Grundset utbygges ved hjelp av bompengefinansiering.
- Fylkestinget forutsetter også at Rv 35 mellom Jevnaker og Olimb blir prioritert slik at den sammen med Rv 2 vil kunne bli en sentral øst-vest vegforbindelse utenom Oslo.
- Ressursene til øvrige riksveger (fylkesfordelt ramme) må økes. Innlandet får minst midler til øvrige riksveger i Norge målt i forhold til antall km veg. De to fylkene har betydelig investeringsbehov på viktige vegstreknninger.
- Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet.

4. Luftfart

- Det er viktig å sikre Norges hovedflyplassen - Oslo Lufthavn Gardermoen - tilstrekkelig kapasitet for å møte framtidens behov. Fylkestinget ber derfor om at nødvendige areal båndlegges for å sikre en tredje rullebane.
- Fylkestinget understreker behovet for videre utvikling av Røros flyplass slik at den kan trafikkeres med større fly for å betjene både charter- og utenlandstrafikk.
- Den positive utviklingen ved Fagernes Lufthavn Leirin må videreføres gjennom forutsigbarhet for framtidig drift og nødvendige investeringer for å innfri nye krav til sikkerhet.

5. Tilgang til havn


- Fylkestinget er enig i Kystverkets strategi for stamnettet i Sørøst om at Oslo havn og Alnabru fortsatt skal være sentrale elementer i et nasjonalt transportnettverk både på kort og lang sikt. Det er viktig å unngå at godstransport til Oslo-området går på veg fra andre havner som for eksempel Borg havn, Drammen havn, Larvik havn, Moss havn og til en viss grad Göteborg havn.

6. Strategi for kollektivtrafikk

- Utredningene mangler en samlet strategi for utvikling av kollektivtrafikken i landet. Kollektivtransporten bør i større grad samordnes over fylkesgrensene. Kollektivtilbudet skal være et helhetlig tilbud som omfatter både tog og buss. Tilgjengeligheten i Oslo må sikres gjennom gode forhold på Oslo Sentralstasjon og nytt terminalbygg for ekspressbuss i sentrum.

Ved behandlingen av saken hadde følgende representanter ordet:

Bjørn L. Wikstrøm (AP), Eli Blakstad (Sp Oppland), Njål S. Føsker (AP), Mette Eide (Sp), Merete Furuberg (Sp), Harald Westby (H Oppland), Mari Gjestvang (Sp), Solveig Rindhølen (AP Oppland), Johnny Rune Hult (FrP), Svein Borkhus (AP), Audun Tron (AP Oppland), Lars Joakim Hanssen (FrP), Gry Lønrusten (SV), Ole Helmer Engelién Bjørlien (SP Oppland), Wenche Irene Sætre Høye (H), Sigmund Hagen (SV Oppland), Erik Ringnes (V), Kjetil Lundemoen (AP Oppland), Kaare Johan Ommundsen (PP), Inga Marie Norderhus (SV Oppland), Gunhild Fundlid Brevig (Sp), Marit Nyhuus (SV), Kåre Helland (Sp Oppland), Anne Marie Bagstad Jøranli (KrF Oppland), Anne Hjelmstadstuen Jorde (Sp Oppland), Arvid Raaholdt (KrF Oppland), Helle Hundevadt (V Oppland), Torbjørn Bækkevold (AP), Aksel Hagen (SV), Reidun Gravdahl (AP Oppland), Gunn Randi Fjæstad (AP), Einar Ellefsrud (FrP Oppland), Liv Bekkesletten (KrF), Stein Frøysang (AP), Amund Bø (Sp), Herdis Bragelien (AP)

 Statens vegvesen	
Reg. dato:	5 JUL 2006
Saknr.	2004 52 570 - 104
Angavne..	321

NTP-sekretariatet

ØBrynsengfarete 6A
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Vår ref.: 200500919-18 JEP/- E: Q10
Deres ref.:

Lillehammer, 28. juni 2006

Nasjonal transportplan 2010-2019. Strategier for Hedmark og Oppland fylker.

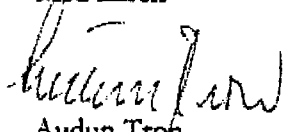
Det vises til Samferdselsdepartementets retningslinjer for transportetatens og Avinors AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019.

Vedlagt oversendes et felles strategidokument for Hedmark og Oppland fylker som grunnlag for Innlandet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019. Dokumentet bygger på de strategiske analyser som ble utarbeidet av de to fylkeskommuner under forrige planprosess i 2002.

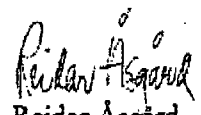
Strategidokumentet er drøftet i Kontaktutvalget for NTP i Innlandet, og behandlet av fylkesrådet i Hedmark 26.06.06 og fylkesutvalget i Oppland 27.06.06, som begge enstemmig har sluttet seg til det fremlagte fellesdokument.

Vedlagt oversendes i tillegg arbeidsplanen for Kontaktutvalget i Innlandet, som hadde sitt første møte 14. juni i år.

Med hilsen



Audun Trøh
Fylkesordfører i Oppland



Reidar Åsgård
Fylkesråd i Hedmark

Vedlegg:

- Nasjonal transportplan 2010 – 2019 Hedmark og Oppland. Strategier
- Arbeidsplan for Kontaktutvalget i Hedmark og Oppland

Kopi: Statens vegvesen Region øst

Saksbehandler:
Jørn E. Prestsæter
Telefon: 6128 9288
Telefaks: 6128 9495

Nasjonal transportplan 2010 – 2019 Hedmark og Oppland. Strategier. (20.06.06)

1. Innledning

Det vises til samferdselsdepartementets retningslinjer for transportetatens og Avinors AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010 – 2019, som ble sendt landets fylkeskommuner tidligere i år. Her bebudes bli følgende forenkling i planprosessen i forhold til siste revisjon:

”Det legges opp til å ta utgangspunkt i fylkes(del)planer og eksisterende analyser. Det er derfor ikke behov for å be fylkeskommunene og storbyene å utføre nye strategiske analyser”.

Videre sies det i retningslinjene at dersom fylkeskommunene har oppdatert planer/analyser eller utarbeidet nye utredninger de mener er relevante for planarbeidet, bør dette spilles inn i prosessen.

Under arbeidet med gjeldende Nasjonal transportplan 2006 – 2015 ble det fra hhv Hedmark og Oppland fylkeskommuner utarbeidet følgende strategiske analyser:

- NTP 2006-2015 : Strategisk analyse for Hedmark.
(Hedmark fylkesting 18.06.02)
- NTP 2006-2015 : Trinn 1 – transportmessige utfordringer i Oppland
(Oppland fylkesting 10.06.02, Oppland fylkesutvalg 25.06.02)

I hovedsak er dagens utfordringer de samme som i 2002, slik at analysene fra den gang fortsatt har stor aktualitet. Nye forutsetninger er at Hedmark og Oppland har utviklet et samferdselspolitisk samarbeid gjennom felles hovedprioriteringer og et felles kapittel i begge fylkesplaner om politikk for Innlandet, der bli samferdsel står sentralt. I det følgende gis en oppsummering av hovedlinjene i de to ovennevnte analyser med vekt på felles utfordringer, en nærmere omtale av det samferdselspolitiske samarbeidet i Hedmark og Oppland og en kort oppsummering av felleskapittelet i de to fylkesplaner.

Avslutningsvis redegjøres det kort for viktige strategiske områder hvor det er verdt å bemerke utviklingen siden NTP-analysene ble utarbeidet i 2002.

Dette felles strategidokumentet er behandlet av fylkesrådet i Hedmark 26.06.06 og fylkesutvalget i Oppland 27.06.06.

2. Oppsummering av felles utfordringer i analysene fra 2002

De ovennevnte analysene er vinklet noe ulikt, men hovedlinjene og utfordringene er i hovedsak sammenfallende:

Overordnet strategi i begge analyser er at samferdsel må fremstå som et svært viktig regionalpolitisk virkemiddel for hele innlandsregionen, der særlig distriktene har svakere utvikling enn landet for øvrig. Det er også spesielt pekt på behovet for å utvikle transportkorridorene mot hovedstadsområdet.

Ved siden av den regionale dimensjonen er også det internasjonale perspektivet vektlagt som viktig for næringslivets framtidige konkurransekraft. Gode kommunikasjoner både østover mot Sverige og sydover mot kontinentet er særskilt fremhevet.

Felles utfordringer i de to analysene med bakgrunn i dette er bl a:

- Store avstander, spredt bosetting, mange små bedrifter – til dels spredt lokalisert. De to eneste fylker uten kystlinje.
- Transittfylker med stor gjennomgangstrafikk og urovekkende høye ulykkestall.
- Transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige, både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling.
- Tverrforbindelser som ikke er tilfredsstillende utviklet.
- Aksen Raufoss, Gjøvik, Moelv, Brumunddal utgjør ett av landets største industrimiljøer med et betydelig transportbehov.
- Landets ledende jord- og skogbruksområde – en svært transportkrevende sektor.
- Fremvekst av nye næringer med stort behov for rask og hyppig persontransport, særlig lokalisert i Mjøsregionen.
- Landets største hytte- og reiselivsområde.
- Utvikling av "Mjøsbyen" som regional motor og ledd i Østlandssamarbeidets satsing på en balansert flerkjerne bystruktur på Østlandet.
- Et svært omfattende nett av fylkes- og øvrige riksveger med betydelige investeringsbehov.
- Begge fylker har hatt et lavt investeringsnivå i samferdselssektorene de senere år – betydelig lavere enn landsgjennomsnittet sett i forhold til folketallet.

3. Samferdselspolitisk samarbeid i Oppland og Hedmark

Fylkestingene i Hedmark og Oppland fylkeskommuner har vedtatt å utvikle et felles arbeidsgrunnlag med mål å slå de to fylkene sammen til en region når forvaltningsreformen skal gjennomføres fra 2010. I tråd med både dette og de felles utfordringer som er nevnt innledningsvis, har de to fylkene gjennom bl a oppfølgingen av gjeldende Nasjonal Transportplan, utviklet et stadig tettere samferdselspolitisk samarbeid. I dette arbeidet inngår også nærings- og arbeidslivet som viktige partnere.

Det er inngått et formelt partnerskap mellom "Arena Innlandet", som består av det politiske lederskapet i begge fylkeskommunene, og "Forum Innlandet", som er et samarbeidsorgan mellom arbeidslivets organisasjoner (NHO/LO) og sentrale aktører i finansnæringen om utviklingen av Innlandet. Økt integrasjon og samhandling gjennom bedre samferdsel og kommunikasjoner er et viktig delmål i dette partnerskapet. "Vegforum Innlandet" som utgår fra næringslivet, er også en sentral bidragsyter i dette samarbeidet.

En viktig møteplass for dette samarbeidet er de årlige samferdselspolitiske konferanser for Innlandet på Honne, der bl a statsråd, stortingspolitikere og ordførere inviteres til drøfting av Innlandets utfordringer i samferdselssektoren. Et resultat av dette samarbeidet er at de to fylkene har samlet seg om følgende felles og tydelige hovedprioriteringer i arbeidet med gjeldende Nasjonal Transportplan:

- Rv 2, Rv 4, E 6 og E 16
- Jernbaneutbygging, bl a i tråd med Østlandssamarbeidets felles strategi.

Dette samarbeidet er også fulgt opp i etableringen av Kontaktutvalget for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019, som er felles for de to fylkene. Kontaktutvalget er således sammensatt av ovennevnte partnerskap, samt KS i Hedmark og Oppland og andre berørte etater.

Et annet samarbeidstiltak er at det fra sommeren 2006 er etablert et fellesorgan etter kommunelovens § 27 for administrasjon av et felles kjørekontor for all offentlig betalt transport i de to fylkene.

4. Politikk for Innlandet – felles kapittel i de nye fylkesplanene for Hedmark og Oppland.

De to fylkeskommuner har i sine fylkesplaner et felles kapittel om politikk for Innlandet, der følgende hovedmål er formulert:

- Å videreutvikle Innlandet til en konkurransedyktig region internasjonalt og nasjonalt.
- Å sikre en balansert og bærekraftig utvikling på Østlandet gjennom utvikling i Innlandet og Mjøsbyene.
- Å bidra til en forsterket distriktpolitikk gjennom utvikling av Fjellregionen.

Det første av seks delmål for å oppfylle disse visjonene handler om samferdsel:

- Økt integrasjon og samhandling gjennom bedret samferdsel og kommunikasjoner.

Med bakgrunn i dette er politikken for Innlandet nærmere konkretisert gjennom "Østlandssamarbeidet", "Mjøsoperspektiv", "Fjellperspektiv" og et "Nær – Osloperspektiv". Ut fra dette er skissert en del veivalg:

- Veg- og baneutbygging på Østlandet
- Tilrettelegge for effektiv og sikker transport både på veg og bane på Østlandet
- Legge til rette og understøtte kollektivtransporttilbudet og ellers gi mulighet for bruk av gang- og sykkelveger

- Styrking av kollektivtilbudet internt i Mjøsregionen
- Riksveg over Valdresflya og Ringebufjellet utvikles til nasjonale turistveger

5. Viktige strategiske områder

I det følgende omtales noen viktige strategiske områder som det er særlig grunn til å trekke fram i forhold til den utvikling som har skjedd etter at NTP-analysene ble utarbeidet i 2002.

a. Trafikksikkerhet

Ulykkessituasjonen på Innlandets hovedveger har en svært bekymringsfull utvikling og er av landets aller mest ulykkesbelastede. For Innlandet er det også en særlig utfordring at hovedvegene ofte har funksjon som lokalveg, der ulike trafikantgrupper i liten grad er atskilt i trafikkbildet.

Utviklingen har bidratt til et stadig økende engasjement fra befolkningens side for å få bygget ut et mer trafikksikkert vegnett. Trafikksikkerhet har helt klart fått økt styrke som argument for økte samferdselsbevilgninger.

b. Reiseliv, opplevelsesnæringer og hytteutbygging

Innlandet er ett av landets fremste turistområder med betydelig aktivitet innenfor tradisjonelt reiseliv og hytter. Bl a er det i Oppland og Hedmark til sammen over 72000 private hytter, og markedet er i sterk vekst. Reiseliv og hytter er et svært viktig næringsgrunnlag for Innlandets distrikter, som til dels sliter med befolkningsnedgang og underskudd på arbeidsplasser. Samferdsel og spesielt vegstandarden er av stor betydning for dette. At kapasiteten i helgene er sprengt på hovedfartsårene til/fra Oslo-området med tilhørende køer og store forsinkelser er ingen god situasjon for Innlandet. Eksempelvis er helgetrafikken på E 6 ved Espa ca. 35 % større enn på andre dager.

c. Industri

I beltet som strekker seg fra Raufoss i vest, gjennom Gjøvik, Moelv og til Brumunddal i øst, ligger ett av Norges største og mest spennende industrimiljøer. Virksomhetene spenner over et bredt spekter, hvorav lettmetall, trebearbeiding og næringsmiddel utgjør de største bransjene. Tilsammen er det sysselsatt 7 - 8000 personer innenfor industrien i dette området. Transport er en betydelig utfordring for disse bedriftene, og for mange er bedret kommunikasjon en nødvendig forutsetning for å sikre og videreutvikle virksomheten i et svært konkurranseutsatt marked.

d. Østlandssamarbeidet

Som innspill til Nasjonal Transportplan 2002-2011 utarbeidet Østlandssamarbeidet en hovedstrategi som er like aktuell for den NTP perioden som nå starter. Hovedstrategien var:

- Samferdselsutbyggingen må forseres
- Økt ressurser må tilføres gjennom større statlige rammer og gjennom trafikantbetaling

Hovedgrepet er utbedring av korridorer og tverrforbindelser:

- Modernisering av jernbanen i tilknytning til IC-trianglet Skien-Lillehammer-Halden.
- Gode transportårer utenom Oslo-området og mellom byregioner i en flerkjernestruktur.
- Utbedring av hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet

e. Bærekraftig mobilitet

Samferdsel og mobilitet er svært viktig for å skape utviklingen av dagens samfunn, men utløser også målkonflikter i forhold til miljø. Det er viktig at denne utfordringen blir fulgt opp med tiltak som favner tilstrekkelig bredt, med fokus på bl a følgende strategier:

- Utvikling av teknologiske løsninger som resulterer i mer miljøeffektive transportmidler.
- Utvikling av reisemønsteret/reisemiddelfordelingen
- Reduksjon av transportbehovet

f. "Mjøsstrategien" – samordnet kollektivtransport.

Fylkesdelplanen for transportkorridoren Gardermoen-Mjøsbyene har fremhevet betydningen av en bedre internkommunikasjon i Mjøsregionen. Dette vil bli fulgt opp av de to fylkeskommunene gjennom utarbeidelse av en felles strategi for utvikling og tilrettelegging av kollektivtransporttilbudet i Mjøsregionen. Aktuelle tiltak er knutepunkt- og holdeplassutvikling med universell utforming, felles takstsystem og markedsføring.

g. Jernbane som miljøvennlig og trafiksikker transport.

I tillegg til strategien med å utvikle jernbanen med flere avganger og kortere reisetid på IC-trianglet Skien-Lillehammer-Halden, er det viktig å få gjenopprettet togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm, få til timesavganger for lokaltrafikken mellom Kongsvinger og Oslo, minst beholde frekvens med annenhver time på Rørosbanen og sikre lokaltrafikken mellom Gjøvik og Oslo. Når det gjelder godstransport med jernbane er Innlandet, med landets største skogfylke, helt avhengig av at tømmer, flis og skogprodukter blir transportert med bane. Dette gjelder spesielt på Røros- og Solørbanen og til bestemmelsessteder i Østfold og Sverige. Men også øvrig industri i Innlandet med transportbehov av store mengder over lange avstander er avhengig av at jernbanens konkurransekraft sikres. Det er for tiden en positiv utvikling av godstransport på bane. For å sikre at denne utviklingen fortsetter må infrastrukturen styrkes. Bl a vil det være viktig å gjennomføre den planlagte omlastningsterminalen på Otta. Dette er et viktig miljøtiltak for å kunne redusere tungtransporten på vegene.

h. Flyplasstruktur

Forutsetningene ved Stortingets vedtak om lokalisering av hovedflyplassen på Gardermoen var å utvikle flyplassen som det sentrale kommunikasjonsknutepunkt for innenlands og utenlands luftfart. Dessuten var det vektlagt at hovedflyplassen skulle være en drivkraft for næringsutvikling og vekst i hovedstadsområdet og nord-/nordøst for hovedstaden. Disse forutsetningene synes å ha blitt oppfylt, og det er viktig at denne positive utvikling kan fortsette.

Det er derfor viktig at Samferdselsdepartementet avklarer og båndlegger arealbehovene for å sikre mulighetene for fremtidig utvikling av Oslo Lufthavn Gardermoen som landets hovedflyplass. Det vil være viktig at hovedflyplassen kan møte fremtiden med en størst mulig fleksibilitet for tilpasning av fremtidig kapasitet. Utviklingsbehovet for hovedflyplassen må ivareta en forventet utvikling mange tiår fram i tid. For Oppland og Hedmark er det også viktig å sikre framtidig drift av Fagernes Lufthavn, Leirin og Røros Lufthavn.

i. Tilgang til havn

Hedmark og Oppland er landets eneste fylker uten grense mot hav. Som landets største reiselivsområde og Mjøsregionen som ett av Norges tyngste industrimiljøer, er tilgang til havn en viktig konkurransemessig forutsetning for Innlandet. Det må derfor legges til rette for at Oslo havn blir lett tilgjengelig og kan betjene Innlandets behov på en tilfredsstillende måte. For fjellregionene er det også viktig med havnetilgang vestover.

j. Økonomi/investering

Investeringsnivået på riksvegnettet i Hedmark og Oppland er absolutt lavest av alle fylkene i landet målt både i forhold til veglengde og trafikkarbeid. Fylkene har til sammen nesten 14% av antall kilometer riksveger, nesten 12% av trafikkarbeidet, men får bare omtrent 3,5% av investeringsmidlene. Det er en betydelig utfordring for Innlandet at flere store investeringsbehov på riksvegnettet ikke kan gjennomføres pga de svært lave rammebevilgningene. Ikke minst gjelder dette rammene til "øvrige riksveger".

k. Bompengefinansiering

Det fremgår av punktet over at investeringsnivået i Oppland og Hedmark gjennom flere år har ligget betydelig under landsgjennomsnittet. Siden også bevilgningene framover er usikre ser vi brukerfinansiering som eneste mulighet til å få gjennomført helt nødvendige veginvesteringer.

Med bakgrunn i dette, og særlig den uakseptable ulykkessituasjonen i Innlandet, er Hedmark og Oppland villig til å bidra med brukerfinansiering for å få utbygget vegnettet tilstrekkelig raskt. Innlandet har følgende bomprosjekter på gang eller under utredning: E6, E 16, Rv 3/25, Rv 4/34, Rv 35 og Rv 255, R 2

l. Prosjektfinansiering

Hedmark og Oppland mener at rammene som legges i Nasjonal Transportplan er for små til å løse de store og mange utbyggingsbehov som finnes innen samferdselssektoren i Innlandet innen rimelig tid. Tilstrekkelige bevilgninger over Statsbudsjettet er etter vår bedømming rimeligste finansieringsmåte. Likevel ber vi om at det som en alternativ finansieringsmåte utredes prosjektfinansiering på enkeltstrekninger. Prosjektfinansiering vil kunne gi større forutsigbarhet og bedre muligheter for å arbeide langsiktig med bakgrunn i vedtatte planrammer fra Stortinget.

Problemstillinger i forbindelse med rullering av NTP

Skal vi stå sammen med Oppland i det videre arbeidet som vi har gjort i den siste runden?

Vil vi legge vekt på det helt overordnede transportnett, og "holde" øvrige riksveier og fylkesveier helt borte fra konklusjonen?

Skal vi holde fast på LOTTO-rekka, 2 - 4 - 6 - 16 som fortsatt prioritet nr. 1 fra Innlandet?

Hvordan forholder vi oss til fordeling mellom vei og bane? Her er det særlig forholdet mellom oppstart av utbygging av firefelts E6, kontra dobbeltspor på jernbane.

Hvordan forholder vi oss til veistrekinger som har et sterkt behov for innsats, for eksempel RV3 og RV20, men hvor investeringsbehovet ikke er så stort?

På hvilket tidspunkt skal det åpnes for nye tall på Lottorekka?

Når bygging er godt i gang

Når et forpliktende vedtak om utbygging er tidfestet og finansiering er på plass gjennom bevilgningsvedtak i Stortinget

SKANNET

Hedmark fylkeskommune
Samferdsel, miljø og plan
Parkgata 64
2325 HAMAR

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGANISASJON:	SAKSBEH:	DATE:
SMP	POB	29 FEB 2008
SAK OG DOK.NR.:	U OFF:	
08/2039-1		
LØPENR.:		
7050/08		
ARKIVKODE PRIMÆR	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	
113 N		

1

(Tidl. sak nr. 06/708) 26.2.08

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Høringsuttalelse fra Mjøsen Pendlerforening

Den registrerte trafikkøkningen med tog i regionen bør være et meget godt grunnlag for at myndighetene bør satse på en raskere utbygging av dobbeltspor på strekningen fra Eidsvoll til Hamar og Lillehammer. En slik satsing vil være en klar investering i miljøvennlig og effektiv kommunikasjon mellom Mjøsregionen og hovedstadsregionen.

Kapasiteten på dagens enkeltspor fra Eidsvoll og nordover er sprengt, og en økning i antall tog og effektivisering med kortere kjøretid er umulig uten utbygging av dobbeltspor.

Mjøsen Pendlerforening konstaterer med skuffelse at Nasjonal Transportplan legger opp til en svært begrenset utbygging av dobbeltspor på strekningen Eidsvoll til Hamar og videre til Lillehammer. Det konstateres at samferdselsministeren og regjeringen viderefører tidligere regjeringers altfor dårlige satsing på jernbanen i Mjøsregionen. Dette resulterer i klattvis utbygging av korte strekninger som ikke i god nok grad øker kapasiteten og ikke vil senke kjøretiden fra Eidsvoll til Hamar og Lillehammer. Det er å håpe at Stortinget kan ta tak i dette og sørge for utbygging av dobbeltspor og en tidsriktig standard på jernbanenettet. Det vil være en riktig satsing for fremtidens generasjoner!

Nasjonal Transportplan legger opp til dobbeltspor fra Kleverud/Espa til Steinsrud stasjon og et par andre kortere kryssingsspor, men å vente ytterligere med strekningen forøvrig blir en altfor defensiv holdning. Mjøsen Pendlerforening krever derfor at man så snart som mulig må bygge ut dobbeltspor på strekningen Steinsrud fram mot Hamar. Dette er et område som vil være forholdsvis enkelt å bygge ut med minimale inngrep i eksisterende bebyggelse. Dobbeltspor på denne strekningen på ca 2 mil og i tillegg strekningen Steinsrud – Espa/ Kleverud vil kunne gi merkbar tidsbesparelse og forbedret regularitet. En slik utbygging burde kunne være ferdig allerede til år 2013.

Disse investeringene vil på kort sikt kunne gi de reisende et betydelig forbedret reisetilbud i form av kortere kjøretid, flere tog samt bedret regularitet. Dette vil kunne være første steget på en dobbeltsporet strekning fra Eidsvoll til Lillehammer, og på sikt kan det danne grunnlaget for en fremtidig høyhastighetsbane som Mjøsen Pendlerforening forventer vil komme.

En utbygging av dobbeltspor til Hamar stasjon bør også inkludere en kvalitetsheving av sporstandarden på Hamar stasjon og i utkjøringstraseen nordover fra stasjonen. Dagens trase inneholder flere kurver og sporveksler som oppleves som et hinder for effektiv kjøring. En utretting av traseen og legging av dobbeltspor gjennom byen nord for Hamar stasjon vil være nødvendig for å sikre stasjonens kapasitet og forbedret regularitet.

Dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Espå bør bygges ut samtidig med en ny firefelts E-6 for å gi maksimal effektiv utnyttelse av maskinpark og fyllmasse, og ikke minst store besparelser for samfunnet! Det er å håpe at departementet evner å samordne og komme med en snarlig konklusjon i trasevalg og sikre en samordnet utbygging så snart som mulig slik at ikke marginale lokale hensyn på strekningen ødelegger en lenge påkrevd investering i samferdsel på vei og bane for innlandet.

Styret i Mjøsen Pendlerforening


Magnar Bækken
leder

Jan Riddervold
nestleder



GLÅMDAL REGIONRÅD

SKANNET

11 MAR 2008

Fylkesrådet
Fylkeshuset

2325 HAMAR

MEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGANISASJON:	SAKSBEH:	DATE:
SMP	POB	11 MAR 2008
SAK OG DOK.NR.:	TILFØR:	
08/2039-3		
LØPENR.:		
7984/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	
113N		

Deres ref.:

Dato: 06.03.2008.

Vår ref.: Sak. nr. 2338/08 Løpenr. 7532/08 Ark. 033//
Saksbeh. Anne Huse
tlf. fax.

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019 UTTALELSE FRA GLÅMDAL REGIONRÅD

Det vises til forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Forslaget er behandlet i Glåmdal regionråd i møte 21. og 28. februar 2008.

GLÅMDAL REGIONRÅD HAR ENSTEMMIG VEDTATT FØLGENDE: OVERORDNEDE FØRINGER FOR NTP 2010 - 2019:

- Mer og andre penger.
- 2-4-6-16

OVERORDNEDE MÅL:

Glåmdal regionråd krever nå at sentrale myndigheter tar et samferdselsløft! Dette vil ha stor betydning både for klima – miljø, trafikksikkerhet og for regional og nasjonal utvikling.

Prioriteringer veg:

1. Rv 2 - ferdig bygget til Kongsvinger 2015.
2. Rv 20 - Punktvisse utbedringer.

Prioriteringer jernbane:

1. Kongsvingerbanen – tog til/fra Oslo hver time under en time fra 2012
2. Solørbanen – videreutvikles som transportåre for gods tilknyttet Kongsvingerbanen og Rørosbanen.

Glåmdal regionråd vil understreke at våre prioriterte investeringer er viktige både i forhold til lokal, regionalt, nasjonal og internasjonal samferdselsstruktur og inngår som del av strategien benevnt Skandinaviakrysset.

Med hilsen



Arve Bones

Leder, Glåmdal regionråd

Vedlegg.

1. Utdypinger- Glåmdal regionråd
2. Uttalelse fra 7sterke



GLÅMDAL REGIONRÅD

Vedlegg til høringsuttalelse NTP 2010 – 2019.

KORT OPPSUMMERING:

Glåmdal regionråd står fast på at tidligere vedtatt hovedprioritering av veginvesteringer i Innlandet opprettholdes, dvs Rv 2, Rv 4, E6 og E16 - og at breddeutvidelsesprogrammet fortsetter på Rv 3. Regionrådet ønsker imidlertid å presisere at Rv 20 er en viktig del av stamveggrute 2b, og at den ble inkludert sammen med Rv 2 da hovedprioriteringene ble vedtatt.

Glåmdalsregionens viktigste prioritet er ferdigbygging av Rv 2 i 2015 i en sammenhengende byggefase.

For å sikre en ferdigstillelse i 2015 må bevilgningene økes ut over 20 %. Prosjektfinansiering kan i denne sammenheng vurderes.

Skandinaviakrysset er navet for transportstrømmene mellom Norge og Sverige (Skandinavia). Denne transportstrømmen går nord-sør og øst-vest på tvers av grensa, og Glåmdal regionråd ønsker begrepet innarbeidet i planene i norsk og svensk infrastruktur.

Glåmdal regionråds prioriteringer er klare, men i slutten av dette dokumentet pekes det også på nye utfordringer i forhold til samferdsel i regionen. Disse utfordringene vil i denne perioden (2010 – 2019) få økende aktualitet.

OVERORDNEDE MÅL FOR GLÅMDAL REGIONRÅD ER:

Prioriteringer veg:

1. Rv 2 - ferdig bygget til Kongsvinger 2015.
2. Rv 20 - Punktvisse utbedringer.

Prioriteringer jernbane:

1. Kongsvingerbanen – tog til/fra Oslo hver time under en time fra 2012
2. Solørbanen – videreutvikles som transportåre for gods tilknyttet Kongsvingerbanen og Rørosbanen.



Forslaget fra etatene til Nasjonal Transportplan for 2010-19 legger til grunn en ramme lik 10 ganger samferdselsbudsjettet for 2007. I forhold til stamnettutredningene fra oktober 2006 gir dette en betydelig underdekning i forhold til hva som er de reelle behovene, - både hva angår etterslep på vedlikehold og investeringer i fremtidig infrastruktur. Med utgangspunkt i stamnettutredningene beskriver Næringslivets Hovedorganisasjon NHO i sin anbefaling "SamferdselsLøftet", at det vil være behov for en fordobling av samferdselsbudsjettet dersom oppgavene skal kunne løses innenfor et tidsperspektiv på 20 år. Utgangspunktet for dette er at behovene på vedlikeholdssiden er store, parallelt med behovene for at infrastrukturen bygges ut til å ivareta vekst og utvikling.

Med utgangspunkt i dette er derfor viktig at det settes fokus på samferdselens betydning for samfunn og utvikling, ved at samferdsel som politikkområde gis større oppmerksomhet i det tidsrom NTP 2010-19 beskriver.

Ut fra handlingsregelen, som angir at 4 % av avkastningen fra Peteroleumsfondet skal kunne anvendes til investeringer, - bør det også ligge til rette for at satsingen på samferdsel bør kunne styrkes. I det kommende tiår vil det også kunne være handlingsrom for viktige infrastrukturinvesteringer, før store oppgaver innenfor andre politikkområder kommer for fullt. I den videre behandlingen av NTP 2010-19 vil det derfor være viktig å arbeide for økte rammer til stamveier!

Slik forslaget til NTP 2010-19 foreligger, blir transportetatenes handlingsrom begrenset av en snever økonomisk ramme, som ikke imøtekommer behovene og løser utfordringene på samferdselsområdet. Det er derfor viktig at forslaget til de årlige rammer for investeringer og vedlikehold gis et betydelig løft, både for veg og jernbane. Skal de store investeringsprosjektene kunne gjennomføres vil det også være viktig at utbyggingen vurderes som prosjekter, slik at strekninger kan gis helhetlig utbygging og ferdigstilles sammenhengende.

➤ Rv 2 ferdig bygget til Kongsvinger 2015.

Nasjonal transportplan 2010 – 2019 vil ha stor betydning for utviklingen av Glåmdalsregionen. Spesielt fremheves betydningen av ferdigstillelse av Rv2 Nybakk – Kongsvinger (del av korridor 2). Rv2 er i dag utbygd Kløfta – Nybakk med bompengefinansiering. Parsellen Kongsvinger – Slomarka er i forslaget forutsatt gjennomført i første halvdel av planperioden. Slomarka – Nybakk gjennomføres siste halvdel av planperioden under forutsetning av en økning av planrammen med +20 %. Dersom planrammen ikke økes, vil ikke Rv2 bli ferdigstilt innenfor planperioden. Dette er uakseptabelt både av hensyn til å sikre næringsutvikling og befolkningsutviklingen i regionen. I det videre arbeidet med NTP må en ferdigstillelse av Rv2 i planperioden prioriteres. Rv2 er for innbyggerne i Glåmdalsregionen både lokal- og riksveg. Ulempene for trafikanter og næringsliv vil øke parallelt med lengden på anleggsfasen. Det er også få eller ingen omkjøringsmuligheter på strekningen, noe som ofte fører til trafikkfarlige situasjoner. En utvidelse av planrammen utover +20 % må prioriteres slik at det er samsvar mellom mål og virkemidler i planen.

Glåmdal regionråd ser det som særdeles viktig å få kontinuerlig utbygging av fire-felts Rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger, og at det sikres en framdrift som ferdigstiller denne

strekningen innen 2015. Utbygging av Rv 2 er helt sentral for utvikling av Glåmdalsregionen. En god standard på Rv 2 er også viktig for transport på tvers av landegrensene. Rv 2 har de siste to årene hatt en trafikkøkning på litt under 4 % ved Strøm og en trafikkøkning med over 6% ved grensen Eidskog - Eda. Dette er langt over de prognosene som er lagt til grunn i NTP. Et viktig element er også at Gardermoen er arbeidsplass for mange bosatte i Värmland, samtidig som Gardermoen også er hovedflyplass for store deler av bosatte i Värmlands län. Disse benytter derfor Rv2 til/fra arbeid og som første etappe på reise ut av Norge.

Det er i Glåmdal regionråd full enighet med næringslivet i regionen at ferdigstillelse av Rv2 i løpet av planperioden prioriteres. De planlagte investeringsrammene kan ikke godtas og må økes utover +20 %. Regionrådet ser at bompengefinansiering og for eksempel OPS-løsning kan bidra til forsering av prosjektet med ferdigstillelse 2015 og støtter slike løsninger.

Regionrådet støtter etatenes forslag om å prosjektfinansiere enkeltstrekninger for å sikre optimal framdrift. Regionrådet ser også positivt på å utvikle nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden, og mener dette er en kontraktsform som bør kunne benyttes på Rv 3 gjennom Østerdalen.

Glåmdal regionråd ser positivt på at det i planforslaget foreslås økt innsats på drift- og vedlikehold samt at det i planperioden satses mer på mindre, målrettede tiltak som gir god nytte i forhold til kostnadene. Regionrådet mener derimot at det er uakseptabelt at planrammen er så lav at viktige strekningsvise investeringer på veg- og banesiden utsettes i tid. Regionrådet vil understreke at rammene til samferdselsformål må økes med minst 20 % i forhold til etatenes planramme.

Regionrådet vil påpeke at det i plandokumentet side 177 er en feil knyttet til inngrep i dyrket mark i Rv 2 prosjektet Slomarka – Kongsvinger. Riktig tall i hht reguleringsplanen er 450 daa, og ikke 910 daa slik det står i plandokumentet.

➤ **Rv 20 - Punktvise utbedringer.**

Betydningen av bedret standard blant annet på Rv20 kan ikke overvurderes i forhold til næringslivet i distriktet.

Regionrådet ser det som svært positivt at det legges opp til økte bevilgninger til opprusting av rute 2b (Rv35, Rv2 og Rv20). Dette er en rute som har stor betydning for næringslivet i store deler av Østlandet og Trøndelag, og som er av avgjørende betydning for næringslivet i vårt distrikt.

➤ **Kongsvingerbanen – tog til/fra Oslo hver time under en time fra 2012**

Det er et tankekors at transportetatens prioriteringer i liten grad vil påvirke klimagassutslippene. I lys av dette mener regionrådet at investeringene til jernbaneformål må økes. Dette gjelder både for å øke andelen gods på bane og for å styrke persontrafikken. Regionrådet mener det er svært uheldig at redusert investeringsramme går ut over satsingen på persontrafikken rundt Oslo og mellomdistansetraffic i intercity-området på Østlandet. Dette inkluderer også Kongsvingerbanen, som ikke er prioritert med noen store

investeringsprosjekt i planperioden. Regionrådet vil understreke at det også på strekningen Oslo – Kongsvinger må være en klar målsetting å legge til rette for en reisetid på under en time, og en økning i antall avganger til 1 tog i timen. Generelt er det en svakhet ved NTP at den ikke sier noe om jernbanedriften. Når dette ikke er tatt med blir det vanskelig å få til en helhetlig vurdering av satsingen.

RV2 og Kongsvingerbanen er tatt med som en hovedrute for person varetransport øst-vest mellom Sør-Norge og Sverige og videre til Finland og Baltikum er positivt, men regionrådet er ikke fornøyd med investeringstakten som legges opp i denne sammenhengen, særlig er manglende investeringer på jernbanen påtagelig i planen.

➤ **Solørbanen – videreutvikles som transportåre for gods tilknyttet Kongsvingerbanen og Rørosbanen.**

Det er bra at det skal satses på Solørbanen som en del av transportrute 6, og ser fram til å arbeide videre med dette. I det arbeidet er det svært viktig at ikke bare banelegeme og elektrifisering vurderes, men at også nødvendig opprusting av sidespor og opplastingsområder vil bli gjennomgått slik at disse blir mer effektive både for lastebiltransporten og jernbaneoperatørene.

Regionrådet vil understreke behovet for å øke utnyttelsen av Rørosbanen/Solørbanen. Interregprosjektet IIIA "Miljøfremmende godstransport fra bil til tog" viser at det ligger et stort potensiale for økt overføring til bane ved utbedring av Røros/Solørbanen. Økt satsing på denne banestrekningen vil avlaste Dovrebanen og det overbelastede jernbanenettet i Osloområdet, og på den måten bidra til et mer robust transportsystem. For å øke effekten av dette ytterligere mener regionrådet at det bør satses på å utvikle infrastrukturen i Skandinaviakrysset som ligger som et navn i krysset mellom svært viktige veg- og banestrekninger.

➤ **Begrepet Skandinaviakrysset innarbeidet i planene i norsk og svensk infrastruktur innen 2011.**

Skandinaviakrysset knytter sammen veg- og jernbanekorridorer. Doble korridorer har større veksteffekt enn veg og bane hver for seg. (Jf Rapport fra Tilvekstkorridoren, Rambøll) Skandinaviakrysset styrker 2-4-6-16-planen for samferdselsutbygging i Innlandet, og vil avlaste Oslo-området.

Det legges for liten vekt på å få godstransporten fra Trøndelag og Møre mot Europa utenom Oslo-området. Dette kan enkelt gjøres ved å legge inn RV20 - RV2 som en arm av transportrute 6. Her går det allerede i dag vesentlig trafikk til og fra Europa, og med en opprusting av vegene vil denne armen kunne være god avlastning for E6, noe som vi mener vil være både transportøkonomisk og nasjonaløkonomisk lønnsomt.

Med de to store trafikkloopene som møtes i Kongsvinger blir dette et svært viktig knutepunkt for godstransporten i Norge, og det bør vurderes å legge en større godsterminal til dette området slik at en kan trekke mest mulig godstrafikk ut av det tett trafikkerte Oslo-området

➤ Andre betrakninger

Det er god grunn til å anta at veier som ikke blir belastet med bompenger, vil få økt trafikk. I Glåmdalsregionen gjelder dette Rv 20, Rv 21 og Rv 24. Allerede nå er person- og lastebiltrafikken stor på disse vegene, og det er uklart hva en økning av trafikken vil bety for disse strekningene. Alle disse vegene er også pendlerveger.

Glåmdal regionråd ønsker å stille inn et forslag om at dersom det i planperioden blir aktuelt å endre stamvegnettet, må Rv 24 tas inn som ny stamveg, da denne er en viktig del av forbindelsen Sverige – nordvest-Norge. Trafikktellinger fra Statens Vegvesen viser at årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Storsjøen er 2886 for 2007, en økning på 15 % fra 2004. Til sammenligning viser tall fra Statens Vegvesen at ÅDT ved Koppang er 2993.

Trafikken på Rv21 (og videre på RV170 til Lillestrøm og Oslo) har i de senere årene økt vesentlig. Økningen omfatter både tungtransport og persontransport. Forklaringen kan være at de som nytter GPS får angitt nevnte riksveger fra for eksempel Oslo til Morokulien/Sverige (og omvendt) som korteste avstand. Arbeidspendling mellom Värmland og Osloregionen bidrar også til trafikkøkningen. Det er grunn til å tro at trafikken på Rv21 vil øke ytterligere framover, da denne veien er et alternativ til Rv2 til/fra Osloregionen som ikke blir belastet med bompenger tilsvarende Rv2. Glåmdal Regionråd forutsetter at trafikkutviklingen på Rv21 følges nøye gjennom løpende trafikktellinger. Siste kjente trafikktelling for Rv21 ble gjennomført i 2005.

Det har gjentatte ganger vist seg at det er ulikt vegvedlikehold på ulike sider av fylkesgrensene. Det bør søkes å oppnå enhetlig vegvedlikehold på vegger som krysser fylkesgrenser.

Gardermoen er hovedflyplass i Norge og store deler av Värmland i Sverige. For privatpersoner og næringslivet i Glåmdalsregionen og store deler av Värmland er det spesielt viktig at Gardermoen utvides med en tredje rullebane. Flere av hjørnesteinsbedriftene i Glåmdalsregionen er internasjonale firmaer, som er avhengige av tilbudet Gardermoen gir.

Det er bra at det settes et mål for effekten av trafikksikkerhetsarbeidet, men Glåmdal regionråd mener at bevilgningene i denne sammenhengen ikke er tilstrekkelige til å nå målet. I denne sammenhengen er økt overgang fra bil til kollektive løsninger et undervurdert tiltak.

Regionrådet støtter etatenes forslag om å prosjektfinansiere enkeltstrekninger for å sikre optimal framdrift. Regionrådet ser også positivt på å utvikle nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandard, og mener dette er en kontraktsform som bør kunne benyttes på Rv 3 gjennom Østerdalen.

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

Til: Glåmdal Regionråd v/ Regionrådsleder Arve Bones

Fra : 7sterke v/ Trond Hagerud

Dato: 26.02.2008

Vedr.: Industrien i Kongsvingerregionen og samferdsel

Høringsuttalelse fra 7sterke i forbindelse med NTP 2010 -19.

Sammendrag:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019 er helt uakseptabelt for næringslivet i Kongsvinger-regionen

Kommunene, fylkeskommunene og næringslivet må mobilisere alle ressurser for å øke investeringsrammene og fremskynde ferdigstillelsen.

Våre hovedkrav er:

- 4. felts Rv. 2 Kløfta-Kongsvinger ferdig i 2015
Ingen økning i bompengavgiftene for trafikantene
- Punkt utbedringer på Rv. 20

Industrien i Kongsvinger regionen

I løpet av de seneste 40 årene har det i Kongsvinger regionen utviklet seg en betydelig industri med over 3500 ansatte, over 6 milliarder kr i omsetning og en sysselsettingsandel i industrien som er den neste høyeste i Innlandet.

Industrien i regionen karakteriseres av:

1. Betydelig internasjonal industri med utenlandske eiere.
2. Betydelig trebasert industri med norsk eierskap
3. En mangfoldig øvrig industri

En nærmere beskrivelse av industrien:

1. En betydelig internasjonal industri med utenlandsk eierskap:
Regionene har en betydelig internasjonal industri hvor eiere og hovedkontor befinner seg i 7 land i Europa og USA.

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

Hovedbedriftene innen denne kategorien er:

a. Kraft Foods	Sør Odal	Amerikansk
b. Rescon Mapei	Nord Odal	Italiensk
c. TI Group Automotive	Kongsvinger	Engelsk
d. Metso Minerals	Kongsvinger	Finsk
e. Schütz Nordic	Kongsvinger	Tysk
f. IBAS	Kongsvinger	Amerikansk
g. Promens	Kongsvinger	Islandsk
h. Norske Backer	Kongsvinger	Svensk

2. En betydelig trebasert byggevare industri med norsk eierskap

Hovedbedriftene i denne kategorien er:

a. Forestia	Våler
b. Moelven	Våler
c. Nordan	Åsnes
d. Bergene Holm	Grue, Kongsvinger og Sør Odal
e. H profil	Grue
f. Sandermoen AS	Grue
g. Solør treimpregnering	Grue
h. Østlandske vindu	Kongsvinger
i. Eidskog Stangeskovene	Eidskog
j. H Vindu	Eidskog

3. En betydelig og mangfoldig øvrig industri

Hovedbedriftene i denne kategorien er:

a. Jordan	Åsnes
b. Luxo	Grue
c. Berggren	Kongsvinger
d. Eskoleia	Kongsvinger
e. Stantek Kongsvinger	Kongsvinger
f. Betong Øst	Kongsvinger
g. KB spenneteknikk	Kongsvinger
h. Gunnar Holth grusforetning	Kongsvinger
i. Contiga	Kongsvinger
j. Norosol	Sør Odal
k. Magnor Glassverk	Eidskog
l. Norsk pellets	Eidskog
m. Hydro Aluminiumsprofiler	Eidskog

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

I tillegg finnes det i de sju kommunene et mangfold av bedrifter med en omsetning under 40 mill. kr pr år.

Industristrukturen i regionen karakteriseres av:

- En spredt struktur med hjørnesteinbedrifter i alle de 7 kommunene i regionen.
- Betydelige næringsklynger innen betong, metall, tre og plast.

Industrien i regionen preges av:

- Store utfordringer med å rekruttere faglært og utdannet arbeidskraft på grunn av lavt utdannelsesnivå i regionen
- Store utfordringer med rekruttering på grunn av at dårlig vei og trafikkikkerhet (RV.2) gjør bedriftene lite attraktive for kandidater som må pendle
- Store utfordringer med å være attraktive for kandidater med familie som vurderer å flytte til regionen hvis det ene familiemedlemmet må pendle - spesielt på Rv. 2.

Næringslivets vurdering av Rv. 20, Solørbanen, Kongsvingerbanen og Rv. 2

Riksvei 20 (Etter innspill fra Ola Rostad, Tretoget):

Denne veien er viktig for den trebaserte industrien i Solør, og det estimeres at et volum på ca 10 % av samlet norsk avvirking av tømmer transporteres på denne veien.

I forhold til lastebiltransport er det et ønske om bedre kurvatur, bredde og færre hastighetsbegrensninger. Ellers merker RV 20 i stor grad økt langtransport og trolig også effekter av at en på flere strekninger kan laste med 56 tonns totalvekt for tømmerbiler. Dette gjelder sikkert flere veger, men for treindustrien er særlig følgende flaskehalsønsket utbedret:

- Omkjøring rundt Flisa og Kirkenær sentrum
- Ny innkjøring til industriområde på Kirkenær
- Jernbaneovergang i Brandval
- Bruer i Brandval og Kongsvinger som begrenser bruk av 56 tonn totalvekt

Solørbanen (Etter innspill fra Ola Rostad, Tretoget).

Solørbanens betydning gjelder først og fremst transport av massevirke fra Østerdalen (inklusive Trysil og delvis Løten) og Solør til treforedlingsindustrien i Karlstadområdet og Østfold. Denne transportmuligheten er avgjørende for det skogbruket som drives i

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

Hedmark pr dato. Pr dato går det to tog sørover (og derved også nordover) pr døgn i 5-7 dager pr uke.

Mht annen transport på jernbane så begrenser dette pr dato seg til Moelven Vålers inntransport av råstoff (ca 80.000 kbm) og om lag samme volum fast kubikkmeter med celluloseflis. Så vidt vi vet henges denne lasten nå på ett av tømmer togene, men det kan ikke utelukkes at mer celluloseflis sammen med flere aktører (Logistikkfellesskapet Østfoldtømmer er splittet opp) i Østfold kan medføre at antall togsett pr døgn vil øke.

Kapasitetsutnyttelsen på Solørbanen er mindre enn 40 % og det går mindre enn 40 tog i døgn. Banen er derfor ikke en flaskehals for næringslivet.

Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er for regionen viktig for pendlere og persontrafikk på strekningen Kongsvinger - Oslo.

Det er et derfor et viktig mål å oppnå timeavganger til og fra Kongsvinger, og en reisetid på under en time innen 2012.

Riksvei 2.

Industrien og næringslivet for øvrig i regionen er helt avhengig av bil. Dette gjelder både for persontransport og varetransport. RV. 2 har i denne sammenheng høyeste prioritet. Næringslivet står derfor samlet om et krav om ferdigstillelse av en 4 felts motorvei mellom Kløfta og Kongsvinger i 2015, samt at bompengavgiftsnivået for trafikantene ikke må økes.

I Glåmdalen den 1. november uttaler næringslivsledere fra Solør seg om den store betydningen en ny 4.felts RV. 2 vil få for regionen og for Solør. Erik Lynne som leder Solør Bioenergigruppe uttaler i denne artikkelen:

- Veien vil få ubegripelig betydning for hele regionen, og for Solør som lett kan smette inn på riksvei 2 fra Kongsvinger. Både for industrien og enkeltmennesker.

Industriens hovedargumenter for ferdigstillelse av RV. 2 i 2015

- Veien er vedtatt og er med i NTP 2010 til 19 – men kun en oppstart av de to siste etappene er med i basisrammen. Dette innebærer at ferdigstillelse av hele veien kan bli så sent som 2025.

Hvis +20 % alternativet vedtas kan hele veien være ferdig i 2019. Dette krever dog en tilleggsbevilgning ut over + 20 % alternativet fra staten. I henhold til skrevet fra Fylkesrådet i forbindelse med høringsuttalelsen mangler ytterligere

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

en milliard for at utbyggingen skal være fullfinansiert. Dette forholdet må avklares.

- Når neste etappe starter i 2009/2010 ved Kongsvinger blir situasjonen at RV.2 vil ha bompenger i begge ender, 6 rundkjøringer, fartsdumper, to 40 soner og mange 50, 60 og 70 soner. På veien vil det også være en betydelig anleggstrafikk i hele utbyggingsperioden.

Det kan også forventes en økning i busstrafikken på grunn av manglende togtilbud på Kongsvingerbanen.

- RV. 2 er landets nest viktigste forbindelse til Sverige med 7 % økning i trafikken over Morokulien i 2007. Det forventes at denne veksten vil fortsette. Årsdøgntrafikken (ADT) på Rv. 2 ved Strøm kirke var 8940 biler for 2007, en vekst på 4,5 % i forhold til året før.

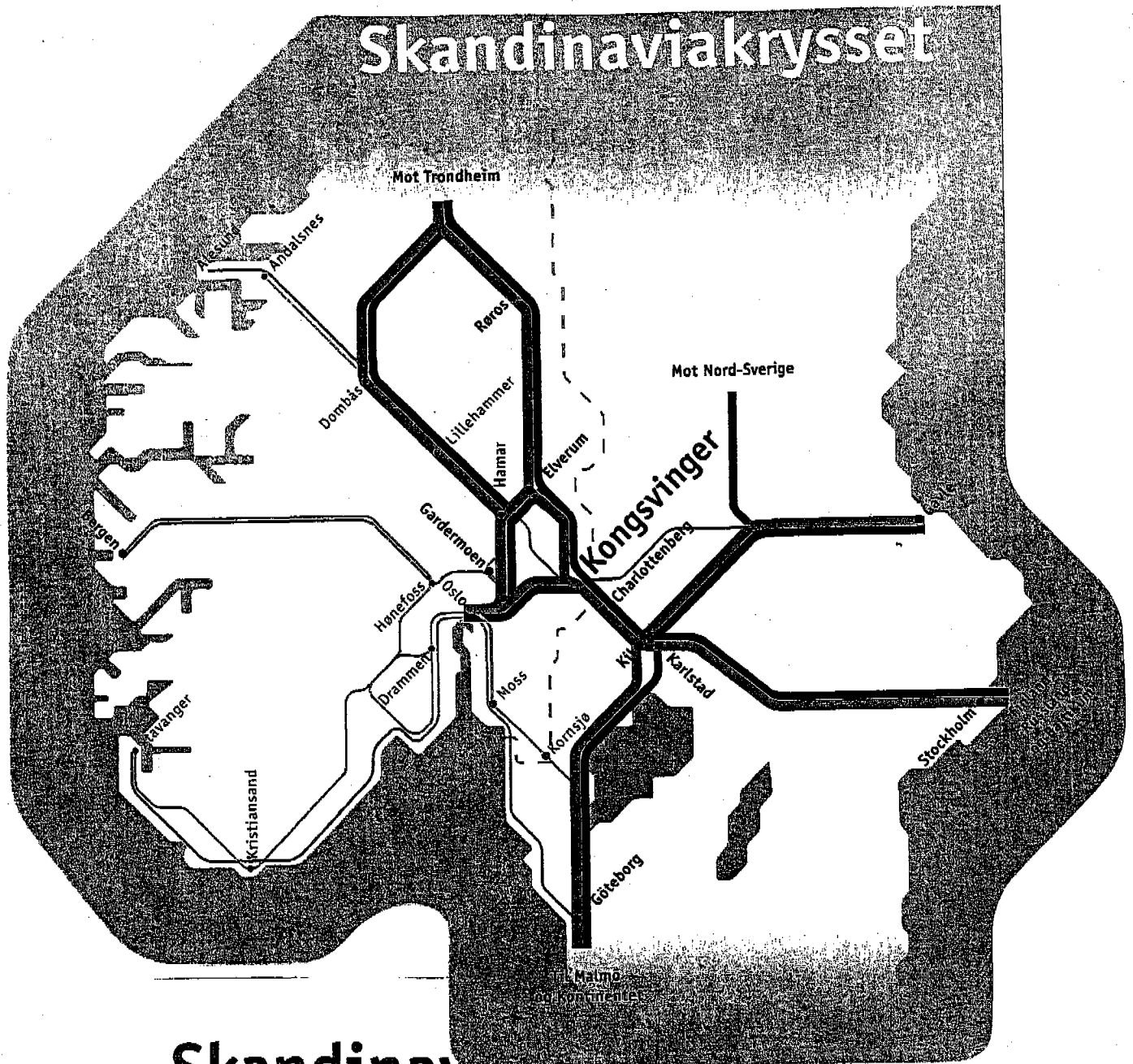
- Det har vist seg at 10.000 biler i døgnet er en kritisk grense i forhold til trafikksikkerhet, sa prosjektleder for RV. 2 Erik Furuseth på Veiforum Innlandets møte på Vinger hotell i Kongsvinger 24. januar.

Den forventede økningen i trafikken kombinert med anleggstrafikk, alle fartssonene og rundkjøringene vil føre til en betydelig risiko for økte dødstrall og større ulykkesfrekvens på veien.

- Dette vil skape en uholdbar situasjon for næringslivet og for pendlere i hele utbyggingsperioden, og vil være et alvorlig hinder for rekruttering til næringslivet og tilflytting til regionen.

Næringslivets krav er ferdigstillelse 2015 – og ingen økning i bompenggeavgiftene for trafikantene.

Skandinaviakrysset



Skandinaviakrysset

Østporten er miljøvennlig, avlaster Oslo-området og skaper vekst i to land

Best for miljøet

Skandinaviakrysset flytter trafikk fra veg til Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen, og det avlaster Dovrebanen og vegtrafikken til og fra Sverige. Det reduserer utslipp og gir færre trafikkuulykker.

Avlaster Oslo-området

Skandinaviakrysset er en robust avlastning. Transport av gods og personer flyttes fra veg til bane. Det avhjelper køene og det overlastede jernbanenettet i Oslo-området.

2-4-6-16

Skandinaviakrysset styrker 2-4-6-16-planen for samferdselsutbygging i Innlandet. Veg- og banesystemet gjennom Skandinaviakrysset er en del av samferdselspolitikken i Norge, Sverige og EU.

Utviklingsmotor med større samfunnsgevinst

Skandinaviakrysset knytter sammen veg- og banekorridorer. Doble korridorer har større veksteffekt enn veg og bane hver for seg. Skandinaviakrysset er vekstimpuls for hele Innlandet. Og for Värmland. Derfor bør Norge og Sverige samordne trafikkopplegget for Skandinaviakrysset.

Raskest til Stockholm

Den raskeste ruta Oslo–Stockholm–Finland–Russland–Baltikum, Vestlandet–Sverige,

SKANNET

REGIONRÅDET
FOR FJELLREGIONEN

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORG. ENHET: SHP	SAKSBE: POD	DATO: 07 MAR 2008
SAK OG DOK. NR.: 08/2039-5	U.OFF:	
LØPENR.: 8380/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR: 113N	ARKIVKODE - SEKUNDÆR:	

Hedmark fylkeskommune
v/fylkesrådet
Parkgata 64
2325 Hamar

Arkiv:O26

Jnr.:6812

Tynset, den 2008-03-14

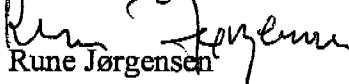
Høringsuttalelse til forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019

Regionrådet for Fjellregionen har gjennomført en omfattende behandling av forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra etatene blant annet med utgangspunkt i notatet fra fylkesrådene.

Arbeidsutvalget i Regionrådet har på denne bakgrunn vedtatt en uttalelse, som følger vedlagt. Som det framgår av uttalelsen, mener Regionrådet blant annet at det med aktiv deltakelse også fra Hedmark fylkeskommune må sørges for at Nasjonal Transportplan 2010-2019 gir et nasjonalt løft for samferdselssektoren med betydelig høyere rammer enn i forslaget fra etatene.

Regionrådet er videre spesielt opptatt av RV3, Røros flyplass, Rørosbanen og øvrige riksveier, og ber om at dette blir fulgt opp.

Med vennlig hilsen


Rune Jørgensen
Regionrådsgiver

Vedlegg: Uttalelse til forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019



REGIONRÅDET
FOR FJELLREGIONEN

Uttalelse til forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019

Regionrådet for Fjellregionen mener at Regjeringen og Stortinget med aktiv deltakelse fra Hedmark og Sør-Trøndelag fylkeskommuner må sørge for at Nasjonal Transportplan 2010-2019 gir

- et nasjonalt løft for samferdselssektoren med betydelig høyere rammer enn i forslaget fra etatene. Dette er god distriktspolitikk, som sikrer distriktene utviklingsmuligheter og bidrar til å redusere døds- og andre trafikkulykker
- nye finansieringsmuligheter som prosjektfinansiering, fond og bompenger
- positive bidrag til klima- og miljøutfordringene gjennom satsing blant annet på jernbane og kollektivtransport for å flytte mer person- og godstransport fra veg til bane
- bedre samhandling og samordning mellom transportformene, slik at de ulike stamnett utgjør et helhetlig transportsystem

Regionrådet for Fjellregionen er spesielt opptatt av

➤ **RV3:**

Regionrådet mener at stamvegene RV2, RV 3 og E 6 i Hedmark må prioriteres på lik linje for nasjonale stamvegmidler i NTP 2010-2019. RV3 fra Grundset til Ulsberg må prioriteres med breddeutvidelse for ca 200 km. I tillegg må øvrige strekninger med behov for tyngre investeringer prioriteres.

➤ **Røros flyplass:**

Regionrådet mener at Røros flyplass må styrkes som regional flyplass med utvidet rullebane for charterfly og bedret rutetilbud.

I ny anbudsperiode i 2009 må det innarbeides daglige morgen- og ettermiddagsavganger mellom Røros og Oslo, samt gjennomgående billett og bagasjehåndtering. Maksprisen må reduseres.

➤ **Rørosbanen:**

Regionrådet mener at Rørosbanen må elektrifiseres så raskt som mulig, og at det på lengre sikt arbeides for å få høyhastighetstog gjennom Østerdalen. Rutetilbudet må dessuten forbedres. Særlig gjelder dette forbindelsen Røros – Trondheim, men også med tidlig morgenavgang fra Hamar og sen kveldsavgang fra Røros.

Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen vil åpne en ny og viktig transportveg for gods ut i Europa. Røros- og Solørbanen vil også være viktige som avlastning for Dovrebanen.

➤ **Øvrige riksveier**

Regionrådet mener at dersom staten overfører riksvegene til fylkeskommunene fra 2010, må det forutsettes at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtakelsen. Det må uavhengig av dette satses på opprusting av riksveinettet utover stamvegene.

Hamar, 05.03.2008

Høringsuttalelse: Nasjonal Transportplan 2010 - 2019

Regionrådet for Hamarregionen er et politisk samarbeidsorgan for Stange, Løten, Hamar og Ringsaker kommuner. Med referanse til forslaget til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 ønsker vi å oversende en høringsuttalelse på overnevnte NTP.

Vi mener de nasjonale transportårene gjennom regionen (E6, som en del av hovedprioriteringene, og jernbanen) er områdene som må prioriteres når det gjelder investeringer. Vi støtter forslag om å holde fast på hovedprioriteringene for Hedmark og Oppland fylker om fokus på Rv2, Rv4, E6 og E16. Vi er enige i planens vektlegging av å forsterke vedlikeholdet av veg- og jernbanenettet i Norge, men mener likevel at de totale rammene som er satt av til samferdselssektoren den kommende perioden er for lave. 2007-nivå + 20% er derfor et minimumsnivå for de totale drifts- og investeringskostnadene i perioden som kommer. Både standardforskjellen i forhold til våre naboland, dagens standard for veg- og banenett samt behovet for å ha en robust og framtidsrettet infrastruktur tilsier at investeringene økes vesentlig fra dagens nivå.

Regionrådets målsetting med NTP 2010-2019 er å sikre en best mulig ivaretagelse av Hamarregionens behov for investeringer og vedlikehold innen veg og bane. Våre prioriteringer har også stor betydning for andre regioner og landsdeler. De viktigste områdene er:

- sikkerhet på vei
- forsering av jernbaneutbyggingen
- konkurransedyktige betingelser for industri og reiseliv
- sikring av regionens attraktivitet som bo og arbeidsregion
- måloppnåelse for regionens målsettinger innen miljø og klima

Sikkerhet på vei

Innlandet er det viktigste transittområdet for transporten nord/sør i Norge både for veg og jernbane, med E-6, Riksveg 3, Dovrebanen og Rørosbanen som de viktigste. Innlandet mangler to viktige samferdselsmidler, nemlig båt og fly. Vi er derfor mer enn noe annet område avhengig av et godt stamnett både for veg og bane. En rask og hensiktsmessig utbygging av E6 fra Ullensaker til Hamar, samt den kontinuerlige videreføringen av E6 til Lillehammer er i denne sammenhengen kritisk. Denne strekningen har siden i perioden 1997-2007 hatt ulykker som har ført til 101 dødsfall og et stort antall mennesker som må leve sine liv med stygge trafikkskader. Vi vil her vise til E18 som lenge opplevde det samme som vi

gjør på E6 med tanke på ulykker. Tiltakene med utbygging til 4 felt vei med fysisk skille mellom retningene førte til en radikal nedgang i antall ulykker og samtidig til en kraftig forbedret trafikkavvikling.

For fremtiden anslåes det en stadig økning i godstransport, fra transportnæringa. En rask utbygging av jernbane vil gjøre at mer av godstrafikken som i dag foregår på veg vil flyttes over til jernbane. Dette vil avlaste vegnettet og bidra til økt sikkerhet på veg. Slitasjen på vegnettet vil også gå ned og behovet for vedlikehold vil på lang sikt bli redusert.

Konkurransedyktige betingelser for industri og reiseliv

E6 er Innlandets største transportkorridor og er avgjørende for bedrifters konkurransevne. E6 knytter ikke bare Innlandets bedrifter til Oslo og kontinentet, men er også sentral i å knytte industrien i Nord og Nord-vest Norge til resten av verden. Med tanke på utviklingen i transportnæringen de siste årene og prognosene for transportnæringen i fremtiden, vil trykket på E6 bare øke. En sterk økning i trafikken, uten en vegstandard som kan ta av for dette, vil kunne føre til at industribedrifter må flytte eller legges ned. Dette fordi de ikke klarer å konkurrere med bedrifter som ligger gunstigere til med tanke på transport av sine råvarer inn, og ferdig produkter ut.

Ut fra framtidig trafikkvekst, ikke minst som følge av statens egne målsettinger for Norge som turistdestinasjon, er det viktig å fortsette utbyggingen av E-6 fra Omangsmoen til Lillehammer som firefelts veg. Denne strekningen er landets mest ulykkesutsatte når det gjelder alvorlige ulykker.

Videre er det viktig å bygge ut Riksveg 3 fra Kolomoen . Denne vegen er hovedtraseen for trailertransport mellom Trøndelag og Oslo, samt helt avgjørende for videreutviklingen av Norges største vintersportssted Trysil.

E6 er ferdselsåren som knytter turister både fra Osloregionen og kontinentet til Innlandet. Når attraktive fritidsområder som for eksempel Sjusjøen, Hafjell, Kvitfjell, Trysilfjellet skal fylles og tømmes for folk i helger og ferier får vi en kraftig økning i trafikken på E6 i Hamarregionen. Denne trenden ser ikke ut til å avta, men heller øke. Dette må en ta høyde for i planleggingen av veinettet i den neste NTP perioden.

Sikring av regionens attraktivitet som bo og arbeidsregion

Vi vil her peke på regjeringens egne formuleringer om Innlandet og Mjøsbyen, og dens avlastningsfunksjon for Oslo. I Hamarregionen har vi mange dag- / ukependlere, både mellom Oslo og Hamar, men også internt i regionen.

Regionens attraktivitet er avhengig av valgfrihet og fleksibilitet med tanke på transport til og fra jobb. I praksis betyr dette at transportårene mellom Oslo og Mjøsregionen må ha tilstrekkelig kapasitet, hvor E6 og jernbane er de to opplagte alternativene. Med ny teknologi har jernbanen blitt en arena hvor man kan arbeide både til og fra arbeidsplassen sin. Gjennom en utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar vil vi få et tilbud som kan være så godt at det fremstår som et reelt alternativ til å kjøre bil. Det er viktig for Hamarregionen at utbyggingen av jernbane prioriteres i denne NTP perioden.

Det er også behov for å bedre forbindelsen øst - vest i regionen, mellom befolkningskonsentrasjonene i Gjøvik og Toten og Elverum. På denne strekningen bor 200.000 personer, halvparten av Innlandets befolkning.

Måloppnåelse av regionens målsettinger innen miljø og klima

Hamarregionen har, i diskusjonen så langt om revisjon av den Samordnende Miljø, Areal og Transportplan (SMAT), en målsetting om å redusere klimagassutslippene i regionen med 20% innen 2020. Dette målet vil være meget vanskelig å nå hvis man ikke får en utbygging som gir oss en jevnere trafikkavvikling, med redusert tid i kø og tomgangskjøring. 1/3 del av trafikken i vår region kommer som en konsekvens av at vi er et transittområde. Tiltak for å bedre klimaet med henblikk på dette blir meget vanskelig å gjennomføre uten hjelp gjennom statlige midler.

Utbygging av kapasiteten på jernbanen vil ta av for en del av den lange godstrafikken, samt stå for en økning i persontrafikken. Dette er tiltak som er helt nødvendige for at regionen skal kunne bidra til regjeringens mål om en reduksjon i klimagassutslipp på 20% innen 2020.

Ut fra hensynet til klimaspørsmålet, økende trafikk og kapasitetsproblemer er det derfor helt nødvendig at de sentrale jernbanestrekningene får et løft. Dovrebanens kapasitet er sprengt og dette belaster både miljøet og E-6/Rv3 unødvendig. Oppstart av to spor på Dovrebanen nordover fra Eidsvoll må derfor skje allerede i begynnelsen av denne NTP perioden. Rørosbanen må forsterkes som godsstrekning

Konklusjon:

Regionrådet for Hamarregionen støtter "Veiforum Innlandet" og "Samferdselsløftet" og ber om en rammeøkning på minimum 20% av det foreslåtte budsjettet.

Hamarregionen har mange utfordringer for å få til bedre samferdselen i vår region. Med de begrensede midler som er til rådighet innen samferdselen i perioden 2010-2019 ser vi derfor at vi må prioritere de absolutt viktigste tiltakene for vår region. En slik prioritering sikrer at investeringene kommer først der de gjør størst nytte. Stikkordene som underbygger Hamarregionens prioritering for samferdsel i den neste NTP perioden er:

- Sikkerhet
- Klima
- Konkurranseskraft
- Attraktivitet



Hedmark fylkeskommune
Parkgt. 64

2325 Hamar

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORG. ENHET: SMP	SAKSB: POB	DATO: 7 MAR 2008
SAK OG DOK. NR.: 08/2039-8	U.OFF:	
LØFENR.: 8387/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR 113N	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	

Jnr. nr.
096

Arkivnr:
144&Q1

Dato:
14.03.2008

HØRINGSUTTALELSE FRA REGIONRÅDET FOR SØR-ØSTERDAL TIL NTP 2010-19

Regionrådet for Sør-Østerdal vedtok i møte 13.03.2008, sak 11/08, slik uttalelse:

- RV3 er en stamveg som i henhold til normen skal ha minimum vegbredde 8,5 meter.
- Hedmark fylkesting må prioritere RV3 sammen med RV2 og E6 for nasjonale stamvegmidler ved rullering av NTP 2010-19.
- Sør-Trøndelag fylkesting oppfordres til å prioritere RV3 sammen med E6.
- Det må legges inn en 40% økning i forhold til NTP-forslaget når det gjelder penger til vei.

1. Løft for hele samferdselssektoren

Regionrådet for Sør-Østerdal mener det er nødvendig med et nasjonalt løft for samferdselssektoren utover de rammer som er skissert i NTP 2010-2019. Dette er et viktig regionalpolitisk virkemiddel, som næringslivet er meget opptatt av, og helt nødvendig for å sikre utviklingsmulighetene både i Østerdalene og andre regioner samt å redusere antallet døds- og andre trafikkulykker.



2. Midler til RV3 både på "strekningvisse investeringer" og "mindre investeringer"

Utbygging av RV3 fra Grundset til Ulsberg har en stipulert kostnadsramme på ca 1,5 milliard. RV3 må sikres midler både til et breddeutvidelsesprogram og til tiltak utover dette, for å unngå enkelte trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring. Disse skal også prioriteres og legges inn i NTP og finansieres gjennom denne. Videreføring av standardhevingen av RV3 som breddeutvidelse, forsterkning og rydding av sideterreng vil gå i dagens trase og kan forsvarer innunder "mindre investeringer". Kostnadsbehovet er stipulert til ca 1 mrd, 200 km. Prosjekt som Åsta bru, Stor-Elvdal hovedkirke og flere andre strekninger er kostnadsberegnet til minimum 0,5 mrd og kan for eksempel måtte komme inn under kategorien "strekningvisse investeringer".

3. Strekningsvisse investeringer

Hvis 2007-budsjettet x 10 er rammen for neste NTP, er det ikke midler verken til RV3 eller RV3/25. Hvis rammen blir 2007-budsjettet + 20 % ligger statens andel på 10 % av kostnadene til bompengeprojektet RV3/25 Ommangsvollen – Grundset, inne. Det er ikke foreslått å gjøre andre tiltak på RV3 før 2020 definert som "strekningvisse investeringer". Dette er på ingen måte tilfredsstillende, og Regionrådet for Sør-Østerdal mener derfor at RV3 må inn på denne delen av budsjettet og det er nødvendig med et betydelig løft i investeringsrammene.

4. Mindre investeringer: Breddeutvidelsesprosjektet må videreføres.

Minst 70 % av midlene til mindre investeringer må gå til standardheving, dvs. breddeutvidelse, forsterkning av vegbanen og rydding av sideterreng. Dersom rammen blir +20 % (500 mill. over 10 år), må de ekstra 100 mill. kr. i sin helhet prioriteres standardheving. Dette må omtales i Stortingsmeldingen. 400 mill til "mindre investeringer" over 10 år rekker ikke langt når finansiering av gang/sykkelveger, busslommer og RV3 i Sør-Trøndelag skal tas av denne potten. I tillegg kommer et etterslep på vedlikehold, flere kostbare gang- og sykkelveger og bruer som er utsatt og venter på gjennomføring. Regionrådet for Sør-Østerdal mener derfor at investeringsrammen også på denne delen av budsjettet må økes ytterligere.

5. Knutepunkt Elverum.

Arbeidsmarkedsregionen Elverum – Hamar, gjennomgangstrafikken til Trysil og tungtrafikken Østerdalene/Solør har krav på å få avklart hvordan de trafikale utfordringene i Elverum skal løses. Det forventes at utredningsarbeidet knyttet til overordnet vegsystem er ferdig innen NTP vedtas i stortinget. Gjennomføringen/utvikling av overordnet vegsystem gjennom Elverum må innarbeides i NTP.



6. Destinasjon Trysil

Trafikken til Norges største vinterdestinasjon er betydelig og sterkt økende. I løpet av 3-5 år vil antall gjestedøgn dobles fra 800.000 til 1,6 mill. God tilgjengelighet har vært et viktig fortrinn som både Trysil og Hedmark har nytt godt av. Det er sterkt behov for bedre vedlikehold av RV25, Elverum - Trysil, spesielt i vinterhalvåret, men også asfaltdekke trenger omfattende utbedringer.

I dag mister Trysil gjester til for eksempel Hafjell pga dårlig vintervedlikehold. I dag kommer flertallet av turistene langs RV25 fra Elverum. Den forventede økningen i turisttrafikk vil imidlertid også bety en betydelig trafikkøkning videre mot Sverige. For å få en høyere standard på vedlikeholdet må også RV25 bli klassifisert som stamveg. RV25 er dessuten hovedadkomsten også til Engerdal.

7. Investeringsmidler til andre riksveier

I forslag til NTP er det forelått en ny fordelingsnøkkel til "investeringsmidler andre riksveger" hvor både befolkningsmengde og veglengde inngår. Forslaget innebærer en omfordeling med mer midler til Hedmark. Dette er et viktig distriktpolitisk skritt som får sterk støtte fra vegforum RV3.

8. Ulykkesreducerende tiltak.

Breddeutvidelse er et tiltak for å redusere det høye antall ulykker på RV3. Forsøkene med midtfelt viser at dette kan være et effektivt for å hindre møtekollisjon. På RV3 er 50 % av de alvorlige trafikkulykkene utforkjørsel. Det må legges til rette for romlelinjer både i midtlinje og skulder på RV3. Midtfelt krever minimum 8,5 m vegbredde.

9. Nye kontraktsformer.

Regionrådet for Sør-Østerdal er positiv til alle prosjekt som kan gi raskere standardheving av RV3/RV25 og er positiv til å drøfte nærerme hva som ligger i forslaget til nye kontraktsformer for RV3/RV25 i NTP.



10. Energi- og klimautfordringen

Regionrådet for Sør-Østerdal mener at utbygging av et bedre veinett vil være positivt i forhold til energi- og klimautfordringen. Samtidig må det satses på utbygging og elektrifisering av jernbanen ikke minst for å redusere gods- og persontrafikken langs veiene.

11. Jernbane

Røros- og Solørbanen er en viktig banestrekning for gods- og persontrafikken. Regionrådet for Sør-Østerdal mener det er viktig å satse på flere avganger, og at det settes inn et ekstra togsett med tidlig morgenavgang fra Hamar og flere avanger utover dagen og at korrespondansen mellom tog og buss og tog og tog er koordinert. Det er dessuten viktig med en elektrifisering som gjør at materiellet kan benyttes fleksibelt både på Røros-, Solør og Dovrebanen. Regionrådet for Sør-Østerdal mener dessuten at det fra statens side må medvirkes til bedre korrespondanse mellom tog og buss og tog og tog.

Det konstateres med tilfredshet at en studie fra VWI-gruppen viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt med høyhastighetstog på strekningene Oslo-Gøteborg og Oslo-Trondheim. Regionrådet går inn for at det arbeides videre med at det bygges dobbeltsporparceller mellom Oslo og Hamar og at høyhastighetsbanen videre bygges gjennom Østerdalen via Kvikne til Trondheim.

12. Smidig overgang mellom kollektivtransporter.

Oslo sentralstasjon er et effektivt knutepunkt for overgang mellom tog, ekspressbuss og bane. Det må ikke sås tvil om ekspressbussenes endestasjon. Dette er og skal være Oslo Sentralstasjon.

13. Årlige statsbudsjett

Det må arbeides bevisst og målretta for at det gjennom de årlige statsbudsjett prioriteres tilstrekkelig til de forutsatte tiltak i Hedmark. Siden Innlandet ligger i "oljeskyggen" og ikke får ta fullverdig del i den store verdiskapingen investeringene i oljeindustrien innebærer, er det av ekstra stor betydning at Innlandet får utbygd infrastrukturen slik at en fullt ut kan ta i bruk de muligheter som ligger i jord, skog og reiseliv.

Med hilsen



Terje Røe
Regionrådsleder

Kopi:

Statens vegvesen, Hamar

Jernbaneverket Region Nord

Elverum, Åmot, Stor-Elvdal, Trysil og Engerdal kommune

HFK

Regionrådet for Sør-Østerdal



14.03.2008
jnr 08/090
ark 033

Regionrådet for Sør-Østerdal

PROTOKOLL

Tid: Torsdag 13. mars 2008
Sted: Storstua på Koppang, Stor-Elvdal
Kl. 09.30-14.00

Tilstede:

Elverum kommune: Terje Røe, Dag Martin Bakken
Engerdal kommune: Reidar Åsgård, Dag Rønning
Hedmark fylkeskommune: Svein Borkhus, Wenche Irene Sæthre Høye
Stor-Elvdal kommune: Sigmund Vestad
Trysil kommune: Ole Martin Norderhaug, Bernt Amdahl
Åmot kommune: Ole Gustav Narud
Regionrådet for Sør-Østerdal: Laila Aanerød

Dessuten møtte:

Per Olav Bakken, Hedmark fylkeskommune
Marit Thobiassen Strande, Hedmark fylkeskommune
Per Magnar Klomstad, Statens vegvesen
Lise Lund, Jernbaneverket Region Nord
Harald Thoresen, NHO Innlandet



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

DAGSORDEN

09.30 ORIENTERINGER

Sigmund Vestad ønsket velkommen til Stor-Elvdal og orienterte kort om kommunen.

Nasjonal transportplan 2010/19. Orientering ved Per Magnar Klomstad, Statens vegvesen, Lise Lund, Jernbaneverket Region Nord og Svein Borkhus, Hedmark fylkeskommune. Presentasjonene er lagt ut på regionrådets hjemmeside.

NHO Innlandets strategier for region Sør-Østerdal. Harald Thoresen orienterte. Presentasjonen er lagt ut på regionrådets hjemmeside.

12.30 SAKSBEHANDLING

SAK 8/08 Godkjenning av innkalling og saksliste.

SAK 9/08 Godkjenning av protokoll fra regionrådets møte 24.01.08.

SAK 10/08 Referatsaker - utsatt

SAK 11/08 Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-19

SAK 12/08 Regionens handlingsplan, satsingsområder og framdrift

SAK 13/08 Revidert prosjektplan, tilflyttingsprosjektet

SAK 14/08 Veileder til et likestilt Hedmark – valg av kommune

SAK 15/08 Årsmelding 2007

SAK 16/08 Regnskap 2007

SAK 17/08 Deltakelse i WTO-prosjektet 2008 – søknad om økonomisk støtte

SAK 18/08 Småkraftverk – søknad om økonomisk støtte

SAK 19/08 Heimevernet og Forsvarsstudie 07 - uttalelse

SAK 20/08 Styringsgruppe brukerbrannvesen og 110-Hedmark



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 10/08: Referatsaker - utsatt

Møter

1. Samferdselsforum Hedmark 13.02.08, representant Sigmund Vestad
2. Fjellpolitikksamrådet, styringsgruppa 18.02.08, representant Reidar Åsgård
3. Regionrådets arbeidsutvalg 26.02.2008, v/Terje Røe
4. Regionalt partnerskap 27.02.2008, representant Terje Røe

Brev/henvendelser

5. "Rekruttering av tannleger til utkants-kommunene i Hedmark. Brev fra Hedmark fylkeskommune, tannhelsetjenesten 20.02.08.
6. Fjellpolitikksamrådet Hedmark og Oppland -- oppfordring til lokalpolitisk forankring av arbeidet. Brev fra Hedmark og Oppland fylkeskommuner datert 25.02.08.
7. Karriereveiledning og frafall i videregående skole. Henvendelse fra Enhetsrådet 26.02.08.



SAK 11/08 Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-19

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regionrådet slutter seg til vedlagte forslag til høringsuttalelse datert 05.03.2008.

Behandling:

Representanten Reidar Åsgård (A) fremmet slikt forslag:

2. og 3. kulepunkt: "på lik linje med" endres til "sammen med" og får slik ordlyd:

- Hedmark fylkesting må prioritere RV3 sammen med RV2 og E6 for nasjonale stamvegmidler ved rullering av NTP 2010-19.
- Sør-Trøndelag fylkesting oppfordres til å prioritere RV3 sammen med E6.

Nytt 4. kulepunkt:

- "Det må legges inn en 40% økning i forhold til NTP-forslaget når det gjelder penger til vei."

pkt. 2, 2. setning endres til "RV3 må sikres midler både til et breddeutvidelsesprogram og til tiltak utover dette, for å unngå enkelte trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring. Disse skal også prioriteres og legges inn i NTP og finansieres gjennom denne.

Pkt. 2, siste setning. Ordene "vil pr. def" endres til "kan for eksempel" og får slik ordlyd: Prosjekt som Åsta bru, Stor-Elvdal hovedkirke og flere andre strekninger er kostnadsberegnet til minimum 0,5 mrd og kan for eksempel måtte komme inn under kategorien "strekningssvise investeringer".

Pkt. 3. Korreksjon. Første setning endres til "Hvis 2007 budsjettet x 10 er rammen for neste NTP ...

Representanten Ole Martin Norderhaug (A) fremmet slikt forslag:

Pkt. 6. 3. setning osv endres til "Det er sterkt behov for bedre vedlikehold av RV25, Elverum – Trysil, spesielt i vinterhalvåret, men også asfaltdekke trenger omfattende utbedringer. I dag mister Trysil gjester til for eksempel Hafjell pga dårlig vintervedlikehold. I dag kommer flertallet av turistene langs RV25 fra Elverum. Den forventede økningen i turisttrafikk vil imidlertid også bety en betydelig trafikkøkning vidare mot Sverige. For å få en høyere standard på vedlikeholdet må også RV25 bli klassifisert som stamveg."



Representanten Reidar Åsgård (A) fremmet slikt forslag:

Pkt. 6. Tillegg: "RV25 er dessuten hovedadkomsten også til Engerdal."

Representanten Ole Martin Norderhaug (A) fremmet slikt forslag:

Pkt. 9. Overskrift endres til "Nye kontraktsformer" og RV25 skrives inn sammen med RV3. Ordlyden blir da: **9. Nye kontraktsformer.** Regionrådet for Sør-Østerdal er positiv til alle prosjekt som kan gi raskere standardheving av RV3/RV25 og er positiv til å drøfte nærmere hva som ligger i forslaget til nye kontraktsformer for RV3/RV25 i NTP.

Korreksjon:

Pkt. 11. "Klimautfordringen" endres til "Energi- og klimautfordringen". Siste setning endres til "Samtidig må det satses på utbygging og elektrifisering av jernbanen ikke minst for å redusere gods- og persontrafikken langs veiene."

Representanten Wenche Irene Sæthre Høye (H) fremmet slikt forslag:

Pkt. 12. Rørosbanen endres til "Røros- og Solørbanen" og at også korrespondansen 'tog og tog' poengteres.

Representanten Ole Martin Norderhaug (A) fremmet slikt forslag:

Pkt. 14. Tillegg: "Siden Innlandet ligger i "oljeskyggen" og ikke får ta fullverdig del i den store verdiskapingen investeringene i oljeindustrien innebærer, er det av ekstra stor betydning at Innlandet får utbygd infrastrukturen slik at en fullt ut kan ta i bruk de muligheter som ligger i jord, skog og reiseliv."

Pkt. 15 strykes.

Votering:

1. kulepunkt. Enstemmig vedtatt.

2. og 3. kulepunkt. Endringsforslag fremmet av repr. Åsgård vedtatt med 3 mot 2 stemmer.

4. kulepunkt. Tilleggsforslag fremmet av repr. Åsgård enstemmig vedtatt.

Pkt. 1. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 2. Endringsforslagene fremmet av repr. Åsgård enstemmig vedtatt.

Pkt. 3. Enstemmig vedtatt med korreksjon.

Pkt. 4. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 5. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 6. Endrings- og tilleggsforslag fremmet av repr. Norderhaug enstemmig vedtatt.

Pkt. 6. Tilleggsforslag fra repr. Åsgård enstemmig vedtatt.



Pkt. 7. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 8. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 9. Endringsforslag fremmet av rep. Norderhaug enstemmig vedtatt.

Pkt. 11 Korrigeres til pkt. 10. Korreksjon og endring som foreslått enstemmig vedtatt.

Pkt. 12 Korrigeres til pkt. 11. Endringsforslag fremmet av rep. Høye enstemmig vedtatt.

Pkt. 13 Korrigeres til pkt. 12. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 14 Korrigeres til pkt. 13. Tilleggsforslag fremmet av rep. Norderhaug enstemmig vedtatt.

Pkt. 15 Endringsforslag fremmet av rep. Norderhaug enstemmig vedtatt.

Protokolltilførsel: Fylkesrådets representant ønsker ikke å avgi stemme.

Vedtak

Regionrådet slutter seg til vedlagte forslag til høringsuttalelse datert 05.03.2008 med tillegg/endringer som framgår av behandlingen.



HØRINGSUTTALELSE FRA REGIONRÅDET FOR SØR-ØSTERDAL TIL NTP 2010-19

- RV3 er en stamveg som i henhold til normen skal ha minimum vegbredde 8,5 meter.
- Hedmark fylkesting må prioritere RV3 sammen med RV2 og E6 for nasjonale stamvegmidler ved rullering av NTP 2010-19.
- Sør-Trøndelag fylkesting oppfordres til å prioritere RV3 sammen med E6.
- Det må legges inn en 40% økning i forhold til NTP-forslaget når det gjelder penger til vei.

1. Løft for hele samferdselssektoren

Regionrådet for Sør-Østerdal mener det er nødvendig med et nasjonalt løft for samferdselssektoren utover de rammer som er skissert i NTP 2010-2019. Dette er et viktig regionalpolitisk virkemiddel, som næringslivet er meget opptatt av, og helt nødvendig for å sikre utviklingsmulighetene både i Østerdalene og andre regioner samt å redusere antallet døds- og andre trafikkkulykker.

2. Midler til RV3 både på "strekningsvise investeringer" og "mindre investeringer"

Utbygging av RV3 fra Grundset til Ulsberg har en stipulert kostnadsramme på ca 1,5 milliard. RV3 må sikres midler både til et breddeutvidelsesprogram og til tiltak utover dette, for å unngå enkelte trafikkfarlige flaskehals og skape bedre linjeføring. Disse skal også prioriteres og legges inn i NTP og finansieres gjennom denne. Videreføring av standardhevingen av RV3 som breddeutvidelse, forsterkning og rydding av sideterreng vil gå i dagens trase og kan forsvares innunder "mindre investeringer". Kostnadsbehovet er stipulert til ca 1 mrd, 200 km. Prosjekt som Åsta bru, Stor-Elvdal hovedkirke og flere andre strekninger er kostnadsberegnet til minimum 0,5 mrd og kan for eksempel måtte komme inn under kategorien "strekningsvise investeringer".

3. Strekningsvise investeringer

Hvis 2007-budsjettet x 10 er rammen for neste NTP, er det ikke midler verken til RV3 eller RV3/25. Hvis rammen blir 2007-budsjettet + 20 % ligger statens andel på 10 % av kostnadene til bompengeprojektet RV3/25 Ommangsvollen – Grundset, inne. Det er ikke foreslått å gjøre andre tiltak på RV3 før 2020 definert som "strekningsvise investeringer". Dette er på ingen måte tilfredsstillende, og Regionrådet for Sør-Østerdal mener derfor at RV3 må inn på denne delen av budsjettet og det er nødvendig med et betydelig løft i investeringsrammene.



4. Mindre investeringer: Breddeutvidelsesprosjektet må videreføres.

Minst 70 % av midlene til mindre investeringer må gå til standardheving, dvs. breddeutvidelse, forsterkning av vegbanen og rydding av sideterreng. Dersom rammen blir +20 % (500 mill. over 10 år), må de ekstra 100 mill. kr. i sin helhet prioriteres standardheving. Dette må omtales i Stortingsmeldingen. 400 mill til "mindre investeringer" over 10 år rekker ikke langt når finansiering av gang/sykkelveger, busslommer og RV3 i Sør-Trøndelag skal tas av denne potten. I tillegg kommer et etterslep på vedlikehold, flere kostbare gang- og sykkelveger og bruer som er utsatt og venter på gjennomføring. Regionrådet for Sør-Østerdal mener derfor at investeringsrammen også på denne delen av budsjettet må økes ytterligere.

5. Knutepunkt Elverum.

Arbeidsmarkedsregionen Elverum – Hamar, gjennomgangstrafikken til Trysil og tungtrafikken Østerdalene/Solør har krav på å få avklart hvordan de trafikale utfordringene i Elverum skal løses. Det forventes at utredningsarbeidet knyttet til overordnet vegsystem er ferdig innen NTP vedtas i stortinget. Gjennomføringen/utvikling av overordnet vegsystem gjennom Elverum må innarbeides i NTP.

6. Destinasjon Trysil

Trafikken til Norges største vinterdestinasjon er betydelig og sterkt økende. I løpet av 3-5 år vil antall gjestedøgn dobles fra 800.000 til 1,6 mill. God tilgjengelighet har vært et viktig fortrinn som både Trysil og Hedmark har nytt godt av. Det er sterkt behov for bedre vedlikehold av RV25, Elverum - Trysil, spesielt i vinterhalvåret, men også asfaltdekke trenger omfattende utbedringer.

I dag mister Trysil gjester til for eksempel Hafjell pga dårlig vintervedlikehold. I dag kommer flertallet av turistene langs RV25 fra Elverum. Den forventede økningen i turisttrafikk vil imidlertid også bety en betydelig trafikkøkning videre mot Sverige. For å få en høyere standard på vedlikeholdet må også RV25 bli klassifisert som stamveg. RV25 er dessuten hovedadkomsten også til Engerdal.

7. Investeringsmidler til andre riksveier

I forslag til NTP er det forelått en ny fordelingsnøkkel til "investeringsmidler andre riksveier" hvor både befolkningsmengde og veglengde inngår. Forslaget innebærer en omfordeling med mer midler til Hedmark. Dette er et viktig distriktspolitisk skritt som får sterk støtte fra vegforum RV3.

8. Ulykkesreducerende tiltak.

Breddeutvidelse er et tiltak for å redusere det høye antall ulykker på RV3. Forsøkene med midtfelt viser at dette kan være et effektivt for å hindre møtekollisjon. På RV3 er 50 % av de alvorlige trafikkulykkene utforkjørsel. Det må legges til rette for romlelinjer både i midtlinje og skulder på RV3. Midtfelt krever minimum 8,5 m vegbredde.

9. Nye kontraktsformer.

Regionrådet for Sør-Østerdal er positiv til alle prosjekt som kan gi raskere standardheving av RV3/RV25 og er positiv til å drøfte nærmerne hva som ligger i forslaget til nye kontraktsformer for RV3/RV25 i NTP.



10. Energi- og klimautfordringen

Regionrådet for Sør-Østerdal mener at utbygging av et bedre veinett vil være positivt i forhold til energi- og klimautfordringen. Samtidig må det satses på utbygging og elektrifisering av jernbanen ikke minst for å redusere gods- og persontrafikken langs veiene.

11. Jernbane

Røros- og Solørbanen er en viktig banestrekning for gods- og persontrafikken. Regionrådet for Sør-Østerdal mener det er viktig å satse på flere avganger, og at det settes inn et ekstra togsett med tidlig morgनावgang fra Hamar og flere avanger utover dagen og at korrespondansen mellom tog og buss og tog og tog er koordinert. Det er dessuten viktig med en elektrifisering som gjør at materiellet kan benyttes fleksibelt både på Røros-, Solør og Dovrebanen. Regionrådet for Sør-Østerdal mener dessuten at det fra statens side må medvirkes til bedre korrespondanse mellom tog og buss og tog og tog.

Det konstateres med tilfredshet at en studie fra VWI-gruppen viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt med høyhastighetstog på strekningene Oslo-Gøteborg og Oslo-Trondheim. Regionrådet går inn for at det arbeides videre med at det bygges dobbeltsporparceller mellom Oslo og Hamar og at høyhastighetsbanen videre bygges gjennom Østerdalen via Kvikne til Trondheim.

12. Smidig overgang mellom kollektivtransporter.

Oslo sentralstasjon er et effektivt knutepunkt for overgang mellom tog, ekspressbuss og bane. Det må ikke sås tvil om ekspressbussenes endestasjon. Dette er og skal være Oslo Sentralstasjon.

13. Årlige statsbudsjett

Det må arbeides bevisst og målretta for at det gjennom de årlige statsbudsjett prioriteres tilstrekkelig til de forutsatte tiltak i Hedmark. Siden Innlandet ligger i "oljeskyggen" og ikke får ta fullverdig del i den store verdiskapingen investeringene i oljeindustrien innebærer, er det av ekstra stor betydning at Innlandet får utbygd infrastrukturen slik at en fullt ut kan ta i bruk de muligheter som ligger i jord, skog og reiseliv.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 12/08: Regionens handlingsplan, satsingsområder og framdrift

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regionrådet slutter seg til overnevnte forslag. Det settes ned en arbeidsgruppe på 4- 5 personer med representant/er fra rådmannsgruppa, regionalt partnerskap, NHO og regionrådgiver som utarbeider forslag til samhandlingsprogram for Sør-Østerdal. Forslaget legges fram for regionrådet 08.05.2008.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak

Regionrådet slutter seg til overnevnte forslag. Det settes ned en arbeidsgruppe på 4- 5 personer med representant/er fra rådmannsgruppa, regionalt partnerskap, NHO og regionrådgiver som utarbeider forslag til samhandlingsprogram for Sør-Østerdal. Forslaget legges fram for regionrådet 08.05.2008.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 13/08: Revidert prosjektplan, tilflyttingsprosjektet

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Revidert prosjektplan datert 26.02.2008 godkjennes.

Behandling:

Representanten Bernt Amdahl (Frp) fremmet slikt forslag:

Pkt. 2 i prosjektplanen utvides til også å omtale Sverige og Danmark som målgruppe for tilflytting.

Representanten Ole Martin Norderhaug (A) fremmet slikt forslag:

Pkt. 4.4.5 Delprosjekt medflyttere. Målgruppe både forsvaret og sesongarbeidere.

Representanten Reidar Åsgård (A) gjorde oppmerksom på at Engerdal kommune p.t. ikke har tatt stilling til deltakelse i prosjektet.

Votering.

Pkt. 2 i prosjektplanen. Endringsforslag fremmet av rep. Amdahl enstemmig vedtatt.

Pkt. 4.4.5 i prosjektplanen. Endringsforslag fremmet av rep. Norderhaug enstemmig vedtatt

Vedtak

Synspunkt som framkom i møtet innarbeides i prosjektplanen og godkjennes.



SAK 14/08: Veileder til et likestilt Hedmark – valg av kommune

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Fra Sør-Østerdalsregionen vil kommune delta i prosjektet.

Behandling:

Representanten Terje Røe (A) fremmet forslag på Elverum kommune.

Votering.

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak

Fra Sør-Østerdalsregionen vil Elverum kommune delta i prosjektet.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 15/08: Årsmelding 2007

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Årsmeldingen godkjennes.

Behandling:

Under oversikten "Sammensetning" settes "Fylkestingsmedlem" inn foran Johnny Rune Hult (FrP).

Vedtak

Årsmeldingen med korreksjon som nevnt over, godkjennes.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 16/08: Regnskap 2007

Revisjonsberetning datert 10.03.2008 ble delt ut i møtet.

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regnskap og revisjonsberetning for 2007 tas til orientering.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak

Regnskap og revisjonsberetning for 2007 tas til orientering.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 17/08: Deltakelse i WTO-prosjekt 2008 – søknad om økonomisk støtte

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regionrådet er positiv til å delta i prosjektet og bevilger kr 12.500,-. Bidraget tas av rådets disposisjonskonto.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak

Regionrådet er positiv til å delta i prosjektet og bevilger kr 12.500,-. Bidraget tas av rådets disposisjonskonto.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

SAK 18/08: Småkraftverk – søknad om økonomisk støtte

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regionrådet for Sør-Østerdal har pt ikke økonomi til å delta i prosjektet "Småkraftverk i Fjellregionen" og må derfor takke nei til invitasjonen.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak:

Regionrådet for Sør-Østerdal har pt ikke økonomi til å delta i prosjektet "Småkraftverk i Fjellregionen" og må derfor takke nei til invitasjonen.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

Sak 19/08 Heimevernet og Forsvarsstudie 07 - uttalelse

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Regionrådet for Sør-Østerdal slutter seg til overnevnte forslag til uttalelse.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak:

Regionrådet for Sør-Østerdal slutter seg til overnevnte forslag til uttalelse.

Uttalelse:

Regionrådet for Sør-Østerdal viser til Forsvarsstudie 07 hvor det konstateres at Heimevernets operative struktur foreslås redusert fra 50 000 til 30 000 befal og mannskaper og antallet heimevernsdistrikter reduseres fra 13 til 10. Dette innebærer en sentralisering av HV-strukturen ved at HV-områdenes tilknytning til den enkelte kommune opphører.

Dersom forslaget om reduksjon og sentralisering av Heimevernet gjennomføres, vil dette svekke den totale beredskapen i Sør-Østerdal og andre distrikter både militært og i forhold til det sivile samfunn. Ambisjonsnivået for det sivil-militære samarbeidet kan bli redusert. Dette vil være sterkt beklagelig og redusere tryggheten til inn byggerne i distriktene.

Regionrådet for Sør-Østerdal ser det som en stor styrke for den totale beredskapen at lokale HV-styrker kan settes inn raskt i situasjoner der dette er ønskelig og nødvendig, for eksempel ved naturkatastrofer og større ulykker, og ev. ved evakuering av folk fra større byer. Vi vil derfor på det sterkeste oppfordre Stortinget og Regjeringen til ikke å gjennomføre de foreslåtte reduksjoner, endringer og sentralisering for Heimevernet.



Regionrådet for Sør-Østerdal
Regionrådet
Møte 13.03.2008 i Stor-Elvdal

Sak 20/08 Styringsgruppe brukerbrannvesen og 110-Hedmark

Saken var lagt fram med slikt

Forslag til vedtak:

Arnfinn Uthus, varaordfører i Elverum, oppnevnes som regionrådets representant i styringsgruppa.

Behandling:

Forslag til vedtak enstemmig bifalt.

Vedtak:

Arnfinn Uthus, varaordfører i Elverum, oppnevnes som regionrådets representant i styringsgruppa.

Kontaktutvalget om transportetatens forslag til NTP 2010 – 2019

Kontaktutvalget mener forslaget viser tydelig at Norge er havnet håpløst på etterskudd i utbygging og vedlikehold av infrastruktur når det gjelder veg og jernbane og foreslår at planrammen for jernbaneformål økes med 50 % og for stamvegene 40 %. Økt trafikantbetaling kan bare aksepteres som et supplement til økt statlig innsats.

Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg (fylkesordfører/fylkesråd / byrådsleder, opposisjonspolitiker, fylkesrådmann i de 7 fylkeskommunene og Oslo kommune) behandlet 07.03.08 transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2010 – 2019. Vedtaket er i 8 punkter og kan leses nedenfor. Kontaktutvalget ønsker videre en prosess med initiativ i forhold til sentrale samarbeidspartnere, som NHO, LO, KS, Transportbrukernes Fellesorganisasjon, for samlet å be om møte med stortingskomité og de parlamentariske lederne i Stortinget. Kontaktutvalget ønsker også et utrednings- og påvirkningsarbeid for å finne nye løsninger for finansiering av infrastruktur.

Kontaktutvalgets vedtak

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 flerkjernerstruktur. 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.

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 dekkes 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 jernbaneformål 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 med minimum 20 % 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 vernet. 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 Stortinget 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 Østlandspakke 2008 – 2020.



SKANNET

Hedmark fylkeskommune
Oppland fylkeskommune

Vår dato: 15. mars 2008

Deres dato HEDMARK FYLKESKOMMUNE

Vår referanse SMP SAKSB: POB DATO: 17 MAR 2008

Deres referanse

OG DOK.NR.: 08/2039-9	J.OFF:
LØPENR.: 8386/08	
ARKIVKODE - PRIMÆR 113 N	ARKIVKODE - SEKUNDÆR

Felles / likelydende høringsuttalelse vedr;

Forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019

NHO Innlandet oversender med dette sin høringsuttalelse til fylkeskommunenes behandling av planforslaget for NTP 2010-19. Høringsuttalelsen oversendes likelydende til de to fylkeskommunene i fellesskap, og som innspill til fylkeskommunenes fremlegg til behandling av NTP 2010-19 i felles fylkesting 22. og 23. april. NHO Innlandet imøteser gjerne en videre og oppfølgende dialog omkring fremlegget til NTP og om strategiene for det videre arbeidet.

NHO Innlandet understreker betydningen av at de to fylkeskommunene i fellesskap finner frem til tydelige prioriteringer for Innlandet, - og står sammen om disse. Behovene er store for utbedring av samferdselsinfrastrukturen landet over, og kampen om midlene til de ulike formålene vil bli hard landsdelene imellom. I denne sammenheng er det viktig at flere står bak prioriteringene, og at det utvikles allianser som kan styrke prosjektene mulighet for gjennomslag og gjennomføring. For gjennomfartsregionen Hedmark og Oppland er det derfor spesielt viktig at prosjektene kan utvikles i tett samarbeid med de tiliggende regioner og landsdelene. Som grunnlag for dette må Innlandsregionen selv gjøre prioriteringer som utad kan fremmes med tydelighet og styrke. Det henvises i tilknytning til dette til resultatene av det strategiske arbeidet som ble lagt til grunn i påvirkningsarbeidet overfor behandlingen av gjeldende NTP 2006-15.

Krav om økte rammer i samferdselsbudsjettene.

Slik forslaget til NTP 2010-2019 foreligger er statsbudsjettet for 2007 lagt til grunn som årlig ramme for den kommende tiårs-perioden. En slik økonomisk ramme gir ikke rom for både større investeringer og en samtidig løsning av vedlikeholdsetterslepet. Valget har derfor vært å overføre mer midler til vedlikehold på bekostning av at investeringene blir redusert. Selv i alternativet som beregner +20 % påslag på planrammen er dette fortsatt altfor lite, om de store behovene som er beskrevet i stamnettutredningen skal imøtekommes.

NHO har derfor, som næringslivets anbefaling, påpekt at rammene i NTP 2010-2019 må fordobles, slik at oppgavene kan løses i et tjuårs-perspektiv, og ikke ta 50 år å gjennomføre slik stamnettutredningen fra oktober 2006 beskriver. Det er viktig å investere i fremtidig infrastruktur nå, i en periode da den økonomiske handlingsfriheten legger til rette for det, og i tidsrommet før andre store oppgaver på helse- og omsorgssiden må løses.

Ut fra dette anbefaler NHO at også fylkeskommunene gjennom sin behandling av NTP klargjør behovet for en vesentlig økning i rammene til samferdsel.

Prioriteringer på veg – høringsuttalelse fra Vegforum Innlandet.

For næringslivet og befolkningen i Innlandet er veg viktigst! Om behovene og prioriteringene på veg henvises det til den høringsuttalelse som oversendes fra Vegforum Innlandet.

NHO Innlandet vil imidlertid likevel understreke følgende hovedpunkter i vegprioriteringene;

NHO Innlandet står fast på at den tidligere prioriteringen av Rv2, Rv4, E6 og E16 opprettholdes, slik at disse viktige vegprosjektene for Innlandet nå kan utbygges videre. Konkret ligger det i dette at Rv2 må videreføres med 4-felts utbygging til Kongsvinger innen 2015, at Rv4 må tilbake i NTP2010-2019 og bygges ut i henhold til planene, - og så snart som mulig.

For E6 på hele strekningen Gardermoen – Otta er det stor ulykkesbelastning og store fremkommelighetsproblemer. Vegen er hovedpulsåren for gjennomfartstrafikken, og E6-utbyggingen må derfor betraktes som et nasjonalt hovedprosjekt, - og forses gjennomført! For E16 gjennom Oppland er det viktig at det bygges videre i sør, men at vegen utbedres på strekningene videre og ikke minst som hovedstamvegen til vestlandet.

Videre henleder NHO oppmerksomheten på at arbeidet for utbedring av Rv3 og Rv35 videreføres, med fortsatt breddeutvidelse og punktutbedringer på Rv3, - og der omleggingen av Rv35 på strekningen Jevnaker – Olimb må gjennomføres tidlig i kommende NTP-periode.

Samtidig er det viktig at fylkeskommunene i fellesskap påvirker at rammene for tiltak på de øvrige riksvegene kan økes.

Prosjektfinansiering og nye kontraktsformer:

For å kunne gjennomføre vegutbyggingen på en kostnadseffektiv måte mener NHO Innlandet det vil være viktig å vurdere andre former for finansiering av prosjektene. Utvidet bruk av prosjektfinansiering og nye kontraktsformer som sammenkobler investeringer, vedlikehold og drift bør vurderes. Målet må være mer veg for pengene, mer veg på kortere tid og større forutsigbarhet for planleggere og utførende. Prosjekter organisert som offentlig-privat-samarbeid (OPS) bidrar til å optimalisere framdriften og mindre avhengighet av de årlige statsbudsjettene. Erfaringer fra OPS-prosjektene både her til lands og utenlands har i forhold til framdrift og effektivitet vært positive. Både E6 og de øvrige prioriterte vegstrekningene vi går inn for i Innlandet vil kunne egne seg for utprøving av OPS.

Jernbane

Landet har store utfordringer på jernbanesektoren, spesielt i behovet for utbygging av kollektivtilbudet inn og ut av de store byene. For Oslo-området vil det her være store oppgaver å løse, og der jernbanetilbudet i InterCity-triangelet inngår.

Utbyggingen av dobbeltspor til Hamar og videre til Lillehammer vil derfor være et viktig prosjekt for fremtiden. For å kunne hente ut reisetidsgevinstene og økte frekvenser vil det imidlertid være viktig at hele strekninger bygges ut under ett. Ut fra dette vil det være viktig at utbyggingen av Dovrebanen gis prioritet i et tidsperspektiv som gir forutsigbare utsikter for Innlandet som bo- og arbeidsregion.

I reiselivssammenheng har jernbanen de senere år vært et lite påaktet alternativ til veg. Med utviklingen av OSL-Gardermoen som innkommende flyplass for flere turister (kortferier), ColorLines økte satsing både på Oslo og Larvik, samt den stigende miljøbevisstheten i markedene, burde det ligge til rette for en mer offensiv satsing på Dovrebanen også i forhold til ferie- og fritidsmarkedet.

Godstransport

Det er ikke minst viktig at det legges til rette for at mer gods kan fraktes på jernbane. Økningen i godstransporten vil være fortsatt stor i årene som kommer, og behovet for jernbanefrakt bør imøtekommes med bedre infrastruktur.

Det er derfor viktig at "dobbeltporet" Oslo – Trondheim tas i bruk, ved at Solør-/Rørosbanen tas i bruk til godstransport. Via Kongsvinger ligger det videre til rette for godstransport på tog direkte til/fra Sverige og kontinentet. Ledig banekapasitet gjennom Solør og Østerdalen legger til rette for å det her kan utvikles umiddelbare løsninger basert på dieseldrift. Økt godstrafikk på denne strekningen og nordover vil ha direkte virkning med redusert vogntogtrafikk på Rv3. Utprøving av dette vil samtidig være en god erfaring for vurderingen av en eventuell elektrifisering av banen.

På Dovrebanen er det viktig at det arbeides videre med bygging / forlengelse av kryssningsspor som kan øke fremføringskapasiteten for godstog. En utbygging av kryssningssporene fra 450m til 600m vil i seg selv kunne øke vognkapasiteten med 30 %.

Oslo Lufthavn Gardermoen

Virksomheten og utviklingen på Oslo Lufthavn Gardermoen er av stor betydning for Innlandet. For infrastrukturbyggingen som helhet står også utviklingen på Gardermoen sentralt. Slik stortinget la til grunn ved beslutningen om å legge hovedflyplassen nord-nordøst for hovedstaden, vil virksomheten her være navet i en større regional utvikling. For Innlandet er det derfor viktig at Oslo Lufthavn Gardermoen gis rammevilkår for å møte utviklingen i luftfarten. Trafikkalt vil det være viktig at hovedflyplassen kan utvikle sin rolle som knutepunkt for distriktene, og gjennom virksomheten bidra til en effektiv luftfart i landet.

Derfor er det viktig at det gjennom NTP2010-2019 legges til rette for at det kan tas en beslutning om plasseringen av en 3. rullebane på OSL, - dersom behovet senere oppstår. En slik beslutning vil være et viktig signal som sikrer forutsigbarheten for en videre utvikling ved flyplassen, for den regionale utviklingen, - og ikke minst for hvordan kapasitetsbehovet for infrastruktur på veg og bane også bør forberedes. Arealer for utvikling av en tredje rullebane på Gardermoen må derfor sikres.

Utfordringene for Innlandet.

Utviklingen i store deler av Hedmark og Oppland preges av nedgang i befolkningen. For de deler av fylkene som har vekst, er denne relativt sett fortsatt beskjeden. Dette utgjør i seg selv en stor utfordring for fylkene, der den helt sentrale rammebetingelse er avstandsulempene og kommunikasjonene inn og ut av / internt i regionen.

Med dette som utgangspunkt er det viktig at regionen utvikler gode strategier som kan gi grunnlag for vekst og utvikling. Transport er et betydelig element i verdikjeden for norske bedrifter, og utgjør i stadig økende grad de kritiske faktorer for bedriftenes lønnsomhet og konkurransevne. Skal næringslivet i Innlandet være konkurransedyktige i fremtiden, er det derfor viktig å holde fokus på transportens betydning og utvikle en næringslivsrettet samferdselspolitikk.

Med hilsen
 NHO Innlandet
 Trond Hagerud
 Styreleder


Harald Thoresen
 Seniorrådgiver

SKANNET

K2 post

 Vedlegg kan inneholde virus som kan skade maskinen. Det kan hende at vedlegg ikke vises på riktig måte.

Postmottak

Fra: Dagfinn Habberstad [elra-hab@online.no] **Sendt:** on 05.03.2008 10:22
Til: post@akershus-fk.no; Postmottak
Kopi: postmottak@fmhe.no; postmottak@fmoa.no; Bjørn Erik Hjorth; Ruth Birkeland; sons@stortinget.no; Sverre Myrli; "terje.teslo"@eidsvoll.kommune.no; Ordfører i Stange
Emne: E6/Dovrebaneutbyggingen i Eidsvoll og Stange kommuner
Vedlegg:  Uttalelse fra årsmøtet 2008..doc(35kB)

Hei, vedlagt følger uttalelse fra fellesutvalgets for velforeningene Minnesund-Tangens årsmøte, i forbindelse med bl.a. høringen om NTP 2010–2019. Spre gjerne denne uttalelsen videre.

For fellesutvalget

Dagfinn Habberstad

Langsetvegen 56

2092 Minnesund

Tlf 63 96 85 36 Mobil 90 68 52 52

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGANISASJON:	SAKSBEH:	DATE:
SMP	P&B	- 6 MAR 2008
SAK OG DOKNR.:	U.OFF:	
08/2039-2		
LØPENR.:		
7649/08		
ARKIVKODE - PRIMER	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	
113 N		

UTTALELSE

E6/Dovrebane - utvidelsen i Eidsvoll og Stange kommuner – kommunedelplan

Fra Fellesutvalget for velforeningene Minnesund – Tangen, 14.2.2008.

Vi viser til forslaget til NTP 2010 – 2019, vegvesenets og jernbaneverkets innsigelser til Eidsvoll og Stange kommunes vedtak om traseer (kommunedelplaner) for E6 og Dovrebanens utvidelser i de to kommuner, og uttaler følgende:

Dagens E6 og Dovre-bane gjennom våre lokalsamfunn, har i flere år påført mange mennesker store støy og forurensingsulemper, med negative konsekvenser for helse- og livskvalitet.

Ved utvidelse av anleggene, anmoder vi så sterkt vi kan, Miljøverndepartementet og Regjeringen om å akseptere velforeningenes godt begrunnede faglige krav, jf. Plan og bygningslovens krav mv. og kommunenes vedtak om tunneler gjennom lokalsamfunnene, understøttet av de offentlige, miljøfaglige etatene, jf. også Direktoratet for naturforvaltnings brev til Miljøverndepartementet 29.1.2008.

Forslaget og kommunens vedtak gir, etter vårt skjønn, et akseptabelt nivå for en miljømessig og sosial bærekraftig utvikling for kommende generasjoner. En daglinjeutbygging, og en stadig voksende trafikk, vil gi negative konsekvenser for en god utvikling, og medføre uheldige arealsmessige bindinger for fremtiden.

Mjøslia et unikt fremtidig utbyggingsområde, spesielt for boliger, med sitt gode klima og solfylte lier, eller Østlandets Hardanger som vi sier.

Øvre Romerike er den regionen i Norge som vokser mest, og i forslag til fylkesdelplan for Akershus til 2025, er nordre del av fylket utpekt som et fremtidig viktig utbyggingsområde, jf. også økt flytrafikk ved en eventuelle 3. rullebane på Gardermoen. En naturlig videreføring vil skje til Stange Sør.

Mjøsa er av stor rekreasjonsverdi for folk, både nasjonalt og internasjonalt, og for økt turisme, jf. Big Lake prosjektet og prosjekt strandsoner Mjøsa. En daglinjeutbygging er negativ for en slik positiv utvikling.

Storsamfunnets behov for infrastruktur i samferdsel må ikke gå ut over dagens og fremtidens innbyggere i større grad enn nødvendig. Mindre investeringskostnader på kort sikt, kan ikke være avgjørende for riktige trasevalg i et langsiktig perspektiv. NTP - utredningen foreslår et nytt finansieringssystem for fremtidig samferdselsutbygging. Dette er bra. Vi viser til at vi foreslo dette allerede i 2005. Størstedelen av investeringskostnadene skal som kjent betales av trafikkantene.

Vi viser for øvrig til våre hørings svar til Stange og Eidsvoll kommuner om vegvesenets og jernbaneverkets forslag til kommunedelplaner for prosjektene, i 2007, jf. oversikt over høringsvarene.

Vi viser også til meglingen som fylkesmennene for Oslo og Akershus og Hedmark gjennomførte i september 2007. Som kjent førte ikke meglingen fram, og saken er nå oversendt Miljøverndepartementet, jf. fylkesmennenes oversendelsesbrev av 3.10.2007.

Uttalelsen er sendt Statsministerens kontor og Miljøverndepartementet, med kopi til Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Norges velforbund, Jernbaneverket og pressen.

Regionrådet for Sør-Østerdal

K2 POST



HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGENHET: SMP	SAKSØR: POB	DATO: 11 MAR 2008
SAK OG BOKNR: 08/2039-4	U.OFF:	
LØPENR: 7992/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR 113 N	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	

Fylkesrådsleder
Hedmark fylkeskommune
Parkgt. 64
2325 Hamar

K2, nr. 5130

Dato: 11.03.2008

Deres ref:

Vår ref:

Jnr. nr.
187

Arkivnr:
144&Q1

HØRINGSUTTALELSE TIL NTP 2010-19 FRA VEGFORUM RV3

Vedlagt følger Vegforum RV3's høringsuttalelse til nasjonal transportplan.

Bengt Sæter/sign
Leder

Laila Aanerød/sign
Regionrådgiver

Kopi:
Per Olav Bakken, Hedmark fylkeskommune
Johan Chr. Storbekk, Statens Vegvesen



NTP 2010-19

HØRINGSUTTALELSE FRA VEGFORUM RV3

- **RV3 er en stamveg som i henhold til normen skal ha minimum vegbredde 8,5 meter.**
- **Hedmark fylkesting må prioritere RV3 på lik linje med RV2 og E6 for nasjonale stamvegmidler ved rullering av NTP 2010-19.**
- **Sør-Trøndelag fylkesting oppfordres til å prioritere RV3 på lik linje med E6.**

1. Løft for hele samferdselssektoren

Vegforum RV3 mener det er nødvendig med et nasjonalt løft for samferdselssektoren utover de rammer som er skissert i NTP 2010-2019. Dette er et viktig regionalpolitisk virkemiddel, som næringslivet er meget opptatt av, og helt nødvendig for å sikre utviklingsmulighetene både i Østerdalene og andre regioner samt å redusere antallet døds- og andre trafikkkulykker.

2. Midler til RV3 både på "strekningvisse investeringer" og "mindre investeringer"

Utbygging av RV3 fra Grundset til Ulsberg har en stipulert kostnadsramme på ca 1,5 milliard. RV3 må sikres midler både over kategorien "strekningvisse investeringer" og "mindre investeringstiltak". Videreføring av standardhevingen av RV3 som breddeutvidelse, forsterkning og rydding av sideterreng vil gå i dagens trase og kan forsvares innunder "mindre investeringer". Kostnadsbehovet er stipulert til ca 1 mrd, 200 km. Prosjekt som Åsta bru, Stor-Elvdal hovedkirke og flere andre strekninger er kostnadsberegnet til minimum 0,5 mrd og vil pr. def. måtte komme inn under kategorien "strekningvisse investeringer".

3. Strekningsvisse investeringer

Hvis 2007-budsjettet er rammen for neste NTP, er det ikke midler verken til RV3 eller RV3/25. Hvis rammen blir 2007-budsjettet + 20 % ligger statens andel på 10 % av kostnadene til bompengeprojektet RV3/25 Ommangsvollen – Grundset, inne. Det er ikke foreslått å gjøre andre tiltak på RV3 før 2020 definert som "strekningvisse investeringer". Dette er på ingen måte tilfredsstillende, og Vegforum RV3 mener derfor at RV3 må inn på denne delen av budsjettet og det er nødvendig med et betydelig løft i investeringsrammene.

4. Mindre investeringer: Breddeutvidelsesprosjektet må videreføres.

Minst 70 % av midlene til mindre investeringer må gå til standardheving, dvs. breddeutvidelse, forsterkning av vegbanen og rydding av sideterreng. Dersom rammen blir +20 % (500 mill. over 10 år), må de ekstra 100 mill. kr. i sin helhet prioriteres standardheving. Dette må omtales i Stortingsmeldingen. 400 mill til "mindre investeringer" over 10 år rekker ikke langt når finansiering av gang/sykkelveger, busslommer og RV3 i Sør-Trøndelag skal tas av denne potten. I tillegg kommer et etterslep på vedlikehold, flere kostbare gang- og sykkelveger og bruer som er utsatt og venter på gjennomføring. Vegforum RV3 mener derfor at investeringsrammen også på denne delen av budsjettet må økes ytterligere.



5. Investeringsmidler til andre riksveier

I forslag til NTP er det forelått en ny fordelingsnøkkel til "investeringsmidler andre riksveger" hvor både befolkningsmengde og veglengde inngår. Forslaget innebærer en omfordeling med mer midler til Hedmark. Dette er et viktig distriktpolitisk skritt som får sterk støtte fra Vegforum RV3.

6. Ulykkesreduserende tiltak.

Breddeutvidelse er et tiltak for å redusere det høye antall ulykker på RV3. Forsøkene med midtfelt viser at dette kan være et effektivt for å hindre møtekollisjon. På RV3 er 50 % av de alvorlige trafikkulykkene utforkjørsel. Det må legges til rette for romlelinjer både i midtlinje og skulder på RV3. Midtfelt krever minimum 8,5 m vegbredde.

7. Bompengestrategi og nye kontraktsformer.

Vegforum RV3 er positiv til alle prosjekt som kan gi raskere standardheving av RV3 og er positiv til å drøfte nærerme hva som ligger i forslaget til nye kontraktsformer for RV3 i NTP.

8. Smidig overgang mellom kollektivtransporter.

Oslo sentralstasjon er et effektivt knutepunkt for overgang mellom tog, ekspressbuss og bane. Det må ikke sås tvil om ekspressbussenes endestasjon. Dette er og skal være Oslo Sentralstasjon.

9. Årlige statsbudsjett

Det må arbeides bevisst og målretta for at det gjennom de årlige statsbudsjett prioriteres tilstrekkelig til de forutsatte tiltak i Hedmark.

SKANNET

 Vedlegg kan inneholde virus som kan skade maskinen. Det kan hende at vedlegg ikke vises på riktig måte.

Postmottak**Fra:** NLF Hedmark/Oppland [hedopp@lastebil.no]**Sendt:** fr 14.03.2008 12:18**Til:** Postmottak**Kopi:****Emne:** Høring NTP**Vedlegg:**  SKMBT_C25008031413070.pdf(827kB)

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGANISASJON:	SAKSBE:	DATE:
SMP	POB	17 MARS 2008
SAK OG DOK.NR.:	U.OFF:	
08/2039-7		
LØPENR.:		
8385/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	
113N		

Her er høring fra Norges Lastebileier-Forbund Hedmark og Oppland.

Med hilsen fra

Guttorm Tysnes
 Regionsjef
 Norges Lastebileier-Forbund Hedmark og Oppland
 Mobil: 957 74 761
 Faks: 62 53 63 31
 Kontoret: 62 53 63 30
 Epost: hedopp@lastebil.no

Fra: C250@lastebil.no [mailto:C250@lastebil.no]

Sendt: fr 14.03.2008 14:07

Til: NLF Hedmark/Oppland

Emne: Message from KMBT_C250



Norges
Lastebileier-Forbund
Hedmark og Oppland

Til

Hedmark fylkeskommune
postnottak@hedmark.org

Hamar 14.03.08.

Uttalelse om NTP 2010-2019

NLF Hedmark og Oppland er svært bekymret over vegstandarden i Innlandet. Våre fylker har stor gjennomgangstrafikk. Som verter for trafikken øst-vest og nord-sør, får vi en tøff belastning. Dette gjelder spesielt når det gjelder ulykker. I årevis har svært mange mennesker blitt drept på vegene i Innlandet. I fjor omkom 55 personer på vegene i Hedmark og Oppland. Det er nesten 25 % av dødsulykkene i Norge, mens vi bare har 7,8 % av innbyggertallet.

Veger som må prioriteres i Hedmark:

- RV2 – utbyggingen er i gang. Utbyggingen må gå uten stopp. Det er viktig at det blir 4-felts veg til Kongsvinger før 2015, både for Glåmdalsregionen og trafikken Norge-Sverige. RV2 er hovedforbindelsen mellom Oslo og Stockholm. Eda er landets nest største grenseovergang.
- E6 – er en svært viktig gjennomfartsåre nord-sør. Utbyggingen her går for sakte. Fra 1994 er 102 mennesker drept på E6 mellom Gardermoen og Lillehammer. Ikke minst av hensyn til trafiksikkerheten, så må E6 være ferdig utbygd til Lillehammer i 2015. Det er også helt nødvendig med utbedringer i Gudbrandsdalen. På strekningen Tingberg-Tretten skulle utbyggingen startet i høst. Nå er dette utsatt i flere år. Det er ikke akseptabelt.
- RV3 er en svært viktig veg for tungtransporten mellom Oslo og Trondheim. Også her er det enorme kostnader knyttet til trafikkulykkene. I vinter har rundt 100 vogntog hatt bruk for bilberging. Stikkord: Smal – mange steder mindre enn 8 meter, elgpåkjørsler, stamveg gjennom tettsteder, dårlig bæreevne og dårlig dekkestandard. Den elendige sommervegen gjør vintervedlikeholdet ekstremt vanskelig. Her er det nødvendig med breddeutvidelse samt utbedring av enkelte svært vanskelige punkter – for eksempel Åsta bru.
- RV20 er viktig for tungtransporten og er nå inne i Nasjonal Transportplan. Vegdekket er svært slitt. Punktvis utbedringer må gjennomføres.

NLF Hedmark og Oppland er meget positive til at myndighetene prøver ny entreprisform for vegutvikling – der drift og vedlikehold kombineres med utbedring.

Vi ønsker at modellen utprøves på RV3 – samt RV 35 i Oppland.

NLF Hedmark og Oppland mener det er positivt og nødvendig med mer penger til vedlikehold – men en kan ikke la det gå ut over investeringene i nye veger.

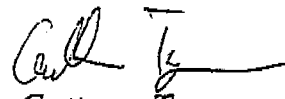
NTP er lagt fram i tre versjoner. Etter vår mening er selv det største alternativet for dårlig. Etter mange år med manglende satsing på vegbygging, er det ikke nok med en økning på 20 prosent fra dagens nivå. Når det gjelder stamvegene, må investeringene fordobles.

Vi registrerer at mange ønsker å overføre gods fra veg til bane. Vi minner om at det transporteres åtte ganger så mye gods på vegen som på jernbanen i Innlands-Norge. En dobling av kapasiteten på jernbanen, vil ikke være nok til å ta veksten som ventes på vegene.

NLF Hedmark og Oppland er med i Vegforum Innlandet, som sender egen høringsuttalelse. Vi mener det er viktig at Hedmark og Oppland står sammen om vegprioriteringene.

Med hilsen fra

Tore Velten (s)
Regionleder


Guttorm Tysnes
Regionsjef



Hedamrk Fylkeskommune
Fylkesrådet
Fylkeshuset
2325 HAMAR

HEDMARK FYLKESKOMMUNE		
ORGENHET: SMP	SAKSBE: POB	DATE 17 MAR 2008
SAK OG DOK.NR.: 08/2039-6	U.OFF:	
LØPENR.: 8382/08		
ARKIVKODE - PRIMÆR 113N	ARKIVKODE - SEKUNDÆR	

Deres referanse:

Vår referanse:

08/240-9

Saksbehandler - telefon:

Asgeir Rustad - 62 42 40 16

Dato:

14.03.2008

Uttalelse til forslag til nasjonal transportplan 2010 - 2019, innspill fra Våler kommune

Våler kommune er glade for at fylkeskommunen har lagt opp til en vid høring i forbindelse med sin uttalelse til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. I denne sammenhengen vises det til den uttalelse som kommer fra Glåmdal regionråd, og gir sin støtte til denne.

Våler kommune er videre svært opptatt av å fremme miljøperspektivet som planen legger opp til, styrking av kollektivtrafikken er viktig, og overføring av gods fra veg til båt og bane vil bedre framkommeligheten for andre grupper. Med den sterke økningen som har vært i både person og godstrafikken i de seinere åra er kapasiteten på infrastrukturen i de bynære områder sprengt, og satsing på alternative transportruter blir svært viktig. I denne sammenhengen kommer riksveg 20 og Solørbanen inn som viktige deler av transportruter som vil kunne være med på å redusere trafikken gjennom Oslo- området.

Mer konkret vil Våler kommune påpeke at:

- planen i for liten grad legger opp til å legge til rette for overgang til mer miljøriktige transportløsninger, (sykkel, buss og tog) som et alternativ til bil og fly. Med bedre utbygd gangvegnett, og mer effektivt buss og togtilbud vil det være langt flere som velger dette, og som dermed avlaster bil og flytrafikken.
- vi er glade for at det i Nasjonal Transportplan settes et mål for effekten av trafikksikkerhetsarbeidet, men mener at bevilgningene i denne sammenhengen ikke er tilstrekkelige til å nå målet. I denne sammenhengen er økt overgang fra bil til kollektive løsninger et undervurdert tiltak. Samtidig vil vi påpeke at store deler av bevilgningene til G/S veg spises opp av avledede miljøtiltak. Disse utgiftene bør føres på eget kapittel og som separat bevilgning.
- det er svært positivt at Nasjonal transportplan 2010-2019 legger opp til økte bevilgninger til opprusting av rute 2b (RV35, RV2 og RV20). Dette er en rute som har stor betydning for næringslivet i store deler av Østlandet og Trøndelag, og som er av avgjørende betydning for næringslivet i vårt distrikt. Betydningen av bedret standard på RV 2 og RV20 kan ikke overvurderes i forhold til næringslivet i distriktet.
- vi er glade for at det skal satses på Solørbanen som en del av transportrute 6, og ser fram til å arbeide videre med dette. I det arbeidet er det svært viktig at ikke bare banelegeme og elektrifisering vurderes, men at også nødvendig opprusting av sidespor

og opplastingsområder vil bli gjennomgått slik at disse blir mer effektive både for lastebiltransporten og jernbaneoperatørene

- - det i transportplanen legges for liten vekt på å få godstransporten fra Trøndelag og Møre mot Europa utenom Oslo-området. Dette kan enkelt gjøres ved å legge inn RV20 - RV2 som en arm av transportrute 6. Her går det allerede i dag vesentlig trafikk til og fra Europa, og med en opprusting av vegene vil denne armen kunne være god avlastning for E6, noe som vi mener vil være både transportøkonomisk og nasjonaløkonomisk lønnsomt.
- - er fornøyd med at RV2 og Kongsvingerbanener tatt med som en hovedrute for person varetransport øst-vest mellom Sør- Norge og Sverige og videre til Finnland og Baltikum, men regionrådet er ikke fornøyd med investeringstakten som legges opp i denne sammenhengen, særlig er manglende investeringer på jernbanen påtagelig i planen.
- - med de to store trafikkloopene som møtes i Kongsvinger blir dette et svært viktig knutepunkt for godstransporten innen landet, og det bør vurderes å legge en større godsterminal til dette området slik at en kan trekke mest mulig godstrafikk ut av det tett trafikkerte Oslo-området.
- For å gjøre de attraktive skogområdene langs grensa mot Sverige mer tilgjengelig, og igjen avlaste Oslo-området for trafikk, så må villmarksveien på strekningen fra Halden til Elverum settes opp som nasjonal Turistveg, og få markedsføring og oppfølging i henhold til dette.

Ut fra ovenstående vil Våler kommune be om at Fylkeskommunen tar med følgende prioriterte tiltak i sin uttalelse:

- **Veg**

1. RV 2 ferdig bygget til Kongsvinger 2015.
2. RV 20. Utbedringer, mindre strekningsvise tiltak. Vurdering av O.P.S. på denne veien. Utbedres slik at den holder god nasjonal standard som stamveg.

- **Jernbane**

1. Kongsvingerbanen: Tog til/fra Oslo hver time under én time fra 2012.
2. Solørbanen. Viktig transportåre for gods – sett i sammenheng med Rørosbanen og Kongsvingerbanen.
Måsettinger: Solørbanen – Rørosbanen bør elektrifiseres.
Nødvendig opprusting av banelegeme, sidespor og opplastingsterminaler.

- **Turistveg**

Villmarksvegen som nasjonal turistveg

Med hilsen


Kjell Konterud
Ordfører

SAK 17/08

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010-2019 - HØRING

Komiteéns innstilling til vedtak:

Komiteén legger saken fram for fylkestinget med slikt forslag til

vedtak:

1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Hedmark og Opplands forhold som samferdselsfylke:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen. Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle.

Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningen kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling, herunder også etablering av godsterminal i Kongsvinger.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stockholm). Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres til under en time.
Tilgjengelighet mellom våre regioner/land, europeisk og globalt, er avgjørende nødvendig for fremtiden for det nordiske næringsliv.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatens forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i

forhold til planrammen.

Hedmark krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det på noen strekninger behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.
Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinsiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

10. Prioritering av vedlikehold

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

11a Ansvar for det regionale vegnettet

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med 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".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

11b Trafikksikkerhet

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre" investeringstiltak som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av vegnettet.

12. Kollektivtrafikk

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkeskommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

13. Luftfart

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en tredje rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

14. Terminalløsninger i Osloområdet

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbussterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

Saken legges fram for fylkestinget med representanten Ida Kristine Teien som saksordfører

Behandling:

Representanten Bjørnar Tollan Jordet (SV) tok sete i tinget kl 14.45.

Til stede: 32 representanter.

Representanten Johnny Rune Hult (Frp) innvilget permisjon kl 15.25

Til stede: 31 representanter

Representanten Tor Andre Johnsen (Frp) fremmet slikt forslag:

7. Veg

Fylkestinget ber om at det vurderes å bygge ut større deler av strekningen Lillehammer – Otta til 4-felt.

E6 – Firefelt Hovinmoen (Gardermoen) – Lillehammer fullført innen 2019.

Representanten Signe von Streng (SV Oppland) fremmet slikt forslag på vegne av begge fylker:

Pkt. 4 Jernbane

Endringsforslag

Infrastrukturen på Kongsvingerbanen utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stockholm). Infrastrukturen må derfor bedres i løpet av planperioden slik at framtidige kapasitetsproblemer kan løses. Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres til under en time.

4.kulepunkt, tillegg:

Fylkestinget ber regjeringa vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen.

Pkt. 5 Høyhastighetstog

Endringsforslag:

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utvikles videre (Resten strykes)

Pkt. 7 Veg

Endringsforslag etter 2013 (første linje)

Stamvegmidlene skal brukes til:

E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen) – Kolomoen – fullført innen 2013,
tre- og tofeltsveg med midtdeler Kolomoen – Biri fullført innen 2019....

Representanten Steinar Amundsen (SV) trakk senere i debatten punkt 4 – Jernbane – med unntak av punktet om Nittedalsbane/Ringeriksbanen. Han trakk også punkt 5 Høyhastighetstog.

Representanten Jon A. Berge (Frp) tok sete i tinget kl 15.50.

Til stede: 32 representanter

Representanten Tor Andre Johnsen (Frp) innvilget permisjon kl 16.00.

Til stede: 31 representanter

Representanten Anne Dobloug (H) innvilget permisjon kl 17.00.

Til stede: 30 representanter

Representanten Wenche I.S. Høye (H) fremmet følgende forslag:

Endring i pkt. 7 – Veg, 1. avsnitt:

Stryke 1. avsnitt og erstatte det med:

Fylkestinget holder fast ved en prioritering av lottorekka; Rv2, Rv4, E6, E16.

Hedmark krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Tillegg i pkt. 8 – Nye kontraktsformer:

Fylkestinget ønsker å utvikle flere OPS-prosjekter.

Representanten Mari Gjestvang (Sp) fremmet slikt forslag:

5. Høyhastighetstog

Nytt pkt. 5:

Fylkestinget har merket seg at det er foreslått ulike traseer for høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim. Det er viktig at 2008 brukes til å utrede de ulike alternativene nærmere, herunder finansiering og driftskonsept, slik at man har et godt nok grunnlag for eventuelt vedtak om bygging ifm. at Nasjonal Transportplan vedtas våren 2009. Fylkestinget anser bygging av høyhastighetsbaner som et viktig klimaprojekt som må finansieres utenom ordinære samferdselsbudsjett.

Begrunnelse:

Dessverre har det i debatten om høyhastighetsbaner senket seg inn en forutsetning om at dobbeltspor i intercitytriangelet må bygges ut først. Dette er ingen forutsetning, og det er uheldig å sette dobbeltspor opp mot høyhastighetsbaner. Det som er klart, er at både alternativet gjennom Østerdalen og Gudbrandsdalen må utredes nærmere, man har per i dag ikke et godt nok grunnlag til

å si at den ene eller den andre traseen er best. Forslaget til endret punkt 5 tar ikke stilling til hvilket alternativ som skal velges, men har en positiv ordlyd som understreker viktigheten av at man bruker tida godt fram mot NTP-vedtak i Stortinget.

Representanten Njål S. Føsker (A) fremmet følgende forslag på vegne av begge fylker:

Pkt. 11b

Tillegg i overskriften: - mindre investeringer

Siste setning, som starter med "Fylkestinget krever..." endres til:

Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre investeringstiltak" som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av stamvegnettet i begge fylker.

Dette vil også omfatte Rv20, Rv15 og E 136.

Endringsforslag:

4. Jernbane

3. kulepunkt – Kongsvingerbanen

..... at reisetiden mellom Oslo og Kongsvinger reduseres
betraktelig. (altså ikke til under en time)

4. kulepunkt - Gjøvikbanen

..... og få ned reisetiden **betraktelig.** (tilføyelse)

7. Veg

Nytt punkt:

Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet.

Representanten Martin Skramstad (Sp) innvilget permisjon kl 18.00.

Til stede: 29 representanter.

Representanten Erik Ringnes (V) innvilget permisjon kl 18.50.

Til stede: 28 representanter.

Votering:

Det ble votert punktvis slik komitéinnstillingen er inndelt:

1. Samferdselens betydning for Innlandet

Komitéens innstilling enstemmig bifalt.

2. Klima- og miljøutfordringene

Komitéens innstilling vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

3. Universell utforming

Komitéens innstilling enstemmig bifalt.

4. Jernbane

Forslag fremmet av repr. Føsker vedr. 3. kulepunkt – Kongsvingerbanen enstemmig bifalt.

Forslag fremmet av repr. Streng (SV Oppland) vedr. Nittedalsbanen/Ringeriksbanen vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

Forslag fremmet av repr. Føsker vedr. 4. kulepunkt – Gjøvikbanen enstemmig bifalt.

Komitéens innstilling med endringer som vedtatt ovenfor ble deretter enstemmig bifalt.

5. Høyhastighetstog

Ved alternativ votering mellom forslag fremmet av repr. Gjestvang og komitéens innstilling, ble komitéens innstilling vedtatt med 18 mot 10 stemmer som ble avgitt for repr. Gjestvangs forslag.

6. Østlandssamarbeidet

Komitéens innstilling første avsnitt ble enstemmig bifalt.

Komitéens innstilling andre avsnitt ble vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

7. Veg

Ved alternativ votering mellom forslag i første avsnitt inkl. rettmessig del av stamvegbevilgningene fremmet av repr. Høye og komitéens innstilling inkl. rettmessig del av satamvegbevilgningene, ble komitéens innstilling vedtatt med 25 mot 3 stemmer som ble avgitt for repr. Høyes forslag.

Det var enighet om at setningen om rettmessig del av stamvegbevilgningene skal ha slik ordlyd: Hedmark og Oppland krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Votering om bruk av stamvegmidlene:

Forslag fremmet av repr. Streng falt med 25 mot 3 stemmer.

Ved alternativ votering mellom forslag fremmet av repr. Johnsen (Frp) og komitéens innstilling vedr. E6, ble komitéens innstilling vedtatt med 22 mot 6 stemmer som ble avgitt for repr. Johnsens forslag.

Komitéens innstilling vedr. E16, Rv2, Rv3, Rv4 og Rv35 ble enstemmig bifalt.

Forslag fremmet av repr. Føsker (A) vedr. Randsfjordferja ble enstemmig bifalt.

8. Nye kontraktsformer

Komitéens innstilling enstemmig bifalt.

Forslag fremmet av repr. Høye falt med 22 mot 6 stemmer.

9. Finansiering

Komitéens innstilling første avsnitt ble enstemmig bifalt.

Komitéens innstilling andre avsnitt ble enstemmig bifalt

Komitéens innstilling tredje avsnitt ble vedtatt med 24 mot 4 stemmer.

10. Prioritering av vedlikehold

Komitéens innstilling ble enstemmig bifalt.

11a. Ansvar for det regionale vegnettet

Komitéens innstilling første avsnitt, første setning ble vedtatt med 21 mot 7 stemmer.

Komitéens innstilling første avsnitt, resten og andre avsnitt ble enstemmig bifalt.

11b. Trafikksikkerhet

Forslag fremmet av repr. Føsker (A) om å utvide overskriften med ... - mindre investeringstiltak – ble enstemmig bifalt.

Forslag fremmet av repr. Føsker om endring vedr. strategi for å gjennomføre nødvendige ”mindre investeringstiltak” ble vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

Komitéens innstilling med endringer som vedtatt ovenfor, ble enstemmig bifalt.

12. Kollektivtrafikk

Komitéens innstilling ble enstemmig bifalt.

13. Luftfart

Komitéens innstilling ble enstemmig bifalt.

14. Terminalløsninger i Osloområdet

Komitéens innstilling ble enstemmig bifalt.

Representanten Arne Dagfinn Øynes (KrF) innvilget permisjon kl 19.10.

Til stede: 27 representanter.

Vedtak:

1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Hedmark og Opplands forhold som samferdselsfylke:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen. Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle.

Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningen kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling, herunder også etablering av godsterminal i Kongsvinger.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stockholm). Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres betraktelig.
Tilgjengelighet mellom våre regioner/land, europeisk og globalt, er avgjørende nødvendig for fremtiden for det nordiske næringsliv.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden betraktelig.
Fylkestinget ber regjeringa vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.

- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Hedmark og Oppland krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkryset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det på noen strekninger behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.
Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet.

8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

10. Prioritering av vedlikehold

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

11a Ansvar for det regionale vegnettet

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med 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".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

11b Trafikksikkerhet – mindre investeringer

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre investeringstiltak" som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av stamvegnettet i begge fylker.

Dette vil også omfatte Rv20, Rv15 og E 136.

12. Kollektivtrafikk

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkekommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

13. Luftfart

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en tredje rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

14. Terminalløsninger i Osloområdet

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbussterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

Ved behandlingen av saken hadde følgende representanter ordet:

Ida Kristine Teien (Sp), fylkesordfører Audun Tron (A Oppland), Tor Andre Johnsen (Frp), Eivind Brenna (V Oppland), Gunn Marit Nilsen (A), Signe von Streng (SV Oppland), Frode Knutzen Midtlund (H), Johannes Rindal (Sp Oppland), Martin Skramstad (Sp), Olaf Nils Diserud (FrP Oppland), Erik Ringnes (V), Kåre Helland (Sp Oppland), Arne Dagfinn Øynes (KrF), Jørund Ødegård Lunde (H Oppland), Steinar Amundsen (SV), Aud Hove (Sp Oppland), Kaare Johan Ommundsen (Pp), Herdis Bragelien (A), Wenche I. S. Høye (H), Mari Gjestvang (Sp), Anne Grethe Fremgaard Kvitberg (H Oppland), Njål S. Føsker (A), Terje Hoffstad (A), Reidun Gravdahl (A Oppland), Ivar Odnnes (Sp Oppland), Aksel Hagen (SV Oppland)

Saknr. 2039/08
Ark.nr. 113 N
Saksbehandler:
Per Olav Bakken

SAK 17/08

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010-2019 - HØRING

Saksnr.: Utvalg
48/08 Fylkesrådet
17/08 Fylkestinget

Møtedato
01.04.2008
21.04.2008

Fylkesrådets innstilling til vedtak:

Fylkesrådet legger saken fram for fylkestinget med slikt forslag til

vedtak:

1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Innlandets forhold som samferdselsfylke:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen Dette er både en miljøvennlig og trafiksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle.

Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen må utbedres i løpet av planperioden slik at dagens kapasitetsproblemer kan løses. Dette er nødvendig for å få økt person- og godstrafikkavvikling på strekningen.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i ”klimaforliket”.

7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.
Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

10. Prioritering av vedlikehold

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

11. Ansvar for det regionale vegnettet

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med 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".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

11. Trafikksikkerhet

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre" investeringstiltak som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av vegnettet.

12. Kollektivtrafikk

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkekommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

13. Luftfart

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsemuligheter både når det gjelder en ekstra rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

14. Terminalløsninger i Osloområdet

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbussterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

Behandling/vedtak i Fylkesrådet den 01.04.2008 sak 48/08

Behandling:

Fylkesrådets innstilling enstemmig bifalt.

Vedtak:

Fylkesrådet legger saken fram for fylkestinget med slikt forslag til

vedtak:

1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Innlandets forhold som samferdselsfylke:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle.

Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen må utbedres i løpet av planperioden slik at dagens kapasitetsproblemer kan løses. Dette er nødvendig for å få økt person- og godstrafikkavvikling på strekningen.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringeby-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen stader behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.
Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

10. Prioritering av vedlikehold

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

11. Ansvar for det regionale vegnettet

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med 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".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

11. Trafikksikkerhet

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre" investeringstiltak som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av vegnettet.

12. Kollektivtrafikk

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkekommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

13. Luftfart

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsemuligheter både når det gjelder en ekstra rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

14. Terminalløsninger i Osloområdet

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbusterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

Trykte vedlegg:

- Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra etatene (utdelt tidligere)
- Kopi av FT vedtak 16-17.01.2007 sak 03/07
- Strategier for Hedmark og Oppland fylker – NTP 2010-2019
- Mjøsen Pendlerforening av 26.02.2008
- Glåmdal Regionråd
- Regionrådet for Fjellregion
- Regionrådet for Hamarregionen (ORM)
- Regionrådet for Sør-Østerdal
- Østlandssamarbeidet (Kontaktutvalget)
- NHO Hedmark/ Oppland
- Vegforum Rv 3
- Norges Lastebileier-Forbund Hedmark og Oppland
- Våler kommune
- Vegforum Innlandet

Hamar, 25.03.2008

Siv Tørudbakken

Siv Tørudbakken
Fylkesrådsleder

FYLKESRÅDETS VURDERING OG KONKLUSJON:

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010-2019 - HØRING

Fylkesrådet mener at samferdselsnettet i Hedmark er begrensende for næringsutvikling, industri og reiseliv og begrenser tilflytting og bolyst. Hovedutfordring er å få til utbedring av de tunge transportkorridorene nord-syd og øst-vest både når det gjelder stamvegnettet og jernbanenettet.

Fylkesrådet mener det er viktig at det iversettes *miljø- og klimatiltak* som kan redusere klimautslippene. Mulige virkemidler kan være kjøretøyavgifter, tilskudd til kollektivtrafikk og gang/sykkelveger samt arealpolitikk. Det er først og fremst teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Generelt økte transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål.

Flesteparten av aktuelle tiltak for bedre miljø må gjøres på sentralt nivå. Nasjonale myndigheter må derfor legge opp til belønningsordninger som kan øke kollektivtrafikken og redusere den øvrige biltrafikk og spesielt gjelder dette for byområder. Utover dette må en vurdere hvilke tiltak som kan iversettes på lokalt og regionalt nivå så som tiltak i forbindelse med energi- og klimapolitikk og samordnet areal- og transportplanlegging.

I gjeldende Kollektivtransportplan for Hedmark er det prioritert og satt fokus på arbeidet med *universell utforming av alle ledd i transportkjeden*. Siktemålet er at det skal være god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering. Det er derfor ikke tilfredsstillende at teamet ikke vises større oppmerksomhet i Statens Vegvesen og Jernbaneverkets forslag til NTP 2010-2019. Fylkesrådet mener at det må avsettes betydelig mer midler til universell utforming av alle ledd i transportkjeden.

Fylkesrådet vil kreve at det settes av tilstrekkelig med midler slik at Jernbaneverket kan få utbygget *dobbeltspor på jernbanen på hele strekningen mellom Eidsvoll og Hamar* i løpet av NTP perioden 2010-2019 og at det utbygges bedre krysningskapasitet mellom Hamar og Lillehammer.

Fylkesrådet mener også at det er viktig å få *elektrifisert Røros- og Solørbanen* slik at disse banestrekningene kan ta større del av godstransporten, men at disse banestrekningene da vil kunne utnyttes bedre både for gods- og persontransport.

Fylkesrådet krever dessuten at det må avsettes tilstrekkelig med midler til å *bedre kapasiteten på Kongsvingerbanen* slik at både person- og godstransportavviklingen på banen kan økes.

Dersom målsettingen om å få til dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar, få elektrifisert Røros- og Solørbanen og utbedret Kongsvingerbanens infrastruktur, vil henimot 2/3 av økt investeringsramme "gå med" til å få utbygget jernbanen innen Hedmark slik som ønskelig i løpet av perioden 2010-2019. Fylkesrådet mener derfor at *planrammen må økes med 50% for å realisert store utbyggingsprosjekt innen jernbanen over hele landet*.

Fylkesrådet finner de fortløpige utredningene om *høyhastighetstog* som interessante og mener at videre utredning skal skje. Imidlertid er det viktigste i de nærmeste årene å få utbedret infrastrukturen på eksisterende jernbanenett.

Hedmarks stamveger er spesielle fordi de har stor andel transitttrafikk og relativt sett langt flere trafikkdrepte og hardt skadde enn landet for øvrig. Fylkesrådet mener at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler i forslaget til NTP 2010-2019. Fylkesrådet påpeker at Statens vegvesen i Stamvegutredningen i 2006 har anslått et investeringsbehov fram til 2040 for å få stamvegnettet utbygd i henhold til vegnormalen til 230 milliarder kroner eller ca. 7,7 milliarder kr. pr. år.

Foreliggende forslag til investeringer på stamvegnettet er 2,7 milliarder kroner pr år eller omtrent en tredjedel av behovet.

Ved økt ramme på 20% og forutsatt at den økte rammen i sin helhet blir benyttet til investeringer vil investeringene på stamvegnettet kunne øke til 4,3 milliarder kr. pr år.

Fylkesrådet mener at dette er utilstrekkelig fordi utbyggingsbehovet er så stor og derfor må rammen for investeringer økes med 40% i forhold til planrammen både når det gjelder stamveger og øvrige riksveger.

Utfordringen blir etter Fylkesrådet mening å få klargjort overfor sentrale politikere og kanskje spesielt overfor Finansdepartementet at de planlagte investeringsrammene ikke kan godtas.

Fylkesrådet registrerer dessuten at andelen av offentlige midler som nyttes til samferdselsformål har vært synkende over mange år og at denne uheldige utvikling synes å fortsette. Samferdselens betydning er helt sentral for en ønsket utvikling i Innlandet og derfor må andelen som nyttes til samferdselsformål økes. Det kan ikke aksepteres at det skal ta 50-60 år å få utbygget veg- og banenettet til brukbar standard. Målsettingen bør i hvert fall være at dette kan skje i løpet av 20-30 år.

Fylkesrådet aksepterer at bompengefinansiering i fremtiden blir en del av finansieringsgrunnlaget for å få til bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens bidrag reduseres i forhold til andel bompengefinansiering.

Fylkesrådet mener at en som alternative finansieringsmåte må vurdere prosjektfinansiering og/eller at det opprettes et infrastrukturfond for å få finansiert infrastrukturutbygging med større forutsigbarhet og raskere utbygging.

Fylkesrådet mener det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift- og vedlikehold for å redusere tempoet i forfallet av veg- og baneinfrastrukturen. En reduksjon i økonomiske rammer til strekningsvise tiltak sett i forhold til dagens situasjon vil imidlertid gi dramatiske konsekvenser i forhold til muligheter for utvikling av et nødvendig og fremtidsrettet transportsystem. Etter Fylkesrådets mening er det derfor uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på veg- og banesiden. Økning i de økonomiske rammene til nødvendig vedlikehold må tas av "friske" penger og ikke gå på bekostning av investeringsmidlene.

Fylkesrådet er positivt innstilt til forslaget om å forsøke nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng. Fylkesrådet ber om at slik

kontraktsform etableres for Rv 3 gjennom Østerdalen slik at det sikres forutsigbare og tilstrekkelige rammer for kontinuerlig utbedring av den sentrale stamvegen.

Ny forvaltningsreform skal gjennomføres fra 2010, og da skal fylkeskommunen overta eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksveger. Dagens "øvrige riksveger" og fylkesveger innen Hedmark er på til sammen 4000 km. Stamvegnettet innen Hedmark er på 540 km. Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale vegnettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesvegnett. Fylkesrådet er positiv til at Staten overfører flere oppgaver til fylkeskommunen. Det blir imidlertid viktig å avklare prosedyre for overføring av ansvaret for øvrige riksveger fra stat til region. Slik forslaget i NTP 2010-2019 er lagt fram, foreslås det at øvrige riksvegnett blir tildelt relativt mindre midler enn stamvegnettet både når det gjelder investering og drift/vedlikeholdsmidler og det kan ikke godtas.

Da stamnettutredningene ble behandlet av Fylkestinget 16-17.01.2007 ble prioritering med Rv 2, Rv 4, E6 og E216 vedtatt. Fylkestinget vedtok i tillegg at det skulle framlegges og vedtas et breddeutvidelsesprogram for Rv 3 med virkning fra 2008.

I Fylkesrådets tiltredelseserklæring som ble lagt fram for Fylkestinget 30.10. 2007 og som senere ble vedtatt i Fylkestinget står det:

"Hedmark skal prioritere Rv 2, E6 og Rv 3 for nasjonale stamvegmidler når Nasjonal Transportplan (NTP) rulleres."

Tiltredelseserklæringen har senere fått slikt tillegg:

"For å unngå trafikkfarlige flaskehals, og skape bedre linjeføring, er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i NTP og finansieres gjennom denne."

Fylkesrådet mener det er viktig at Innlandet står sammen om hovedprioriteringene for utbygging av samferdselens infrastruktur. Fylkesrådet tilrår derfor at stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16, Rv 3 og Rv 35 sikres med nødvendige stamvegmidler i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

KORTUTGAVE

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010-2019 - HØRING

Samferdselsetatene med bl.a. Statens Vegvesen og Jernbaneverket utarbeidet i 2006 hhv. Stamveg- og Stamnettutredninger. Her ble det skissert hvordan infrastrukturen burde utbygges fram til 2040 og hvilke kostnader det ville innebære.

Etter en prosess og høring ble stamnettutredningene behandlet av Fylkestinget 16-17.01.2007, sak 3/07. Oppland Fylkesting gjorde tilsvarende vedtak som Hedmark Fylkesting.

I løpet av 2007 har de fire transportetatene, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS, utarbeidet forslag til NTP 2010-2019 og dette ble lagt fram 17.01.2008. Høringsfrist for fylkeskommunen er 30.04.2008.

Forslaget til NTP skal resultere i en stortingsmelding ved årsskiftet 2008/2009 og det ventes behandling i Stortinget våren/sommeren 2009.

Transportsektoren står for 29% av klimagassutslippene hvorav vegtransporten har 18%. Målsettingen i klimameldingen er at transportsektoren skal redusere sine utslipp med 12-20% i forhold til prognosen for utslipp i 2020. Det er viktig at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder. Dessuten må kollektivtrafikken og spesielt jernbanetrafikken settes i stand til å ta større del av veksten i den øvrige i trafikken.

I 2009 vil Plan- og bygningsloven bli revidert. Som del av dette er det ventet at det vil bli utformet Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming. I 2009 ventes det dessuten av de blir iversatt ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov. I gjeldende Kollektivtransportplan for Hedmark er det prioritert og satt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden. Siktemålet er at det skal være god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering. Både Statens vegvesen og Jernbaneverket har i sine forslag til NTP 2010-2019 fremlagt utilstrekkelig rammer for å få gjennomført nødvendig universell utforming innen samferdselssektoren. Det vil etter forslagene ta mer enn 40 år for å få holdeplassene langs stamvegnettet i landet utbedret og universelt utformet og få jernbanestasjonene tilrettelagt med universell utforming.

Slik etatenes forslag til NTP 2010-2019 er utformet er større del av midlene foreslått overført fra investering til vedlikehold da dette er nødvendig for å ta igjen etterslepet av vedlikehold både på veg- og banesiden. Dette betyr at investeringsmidlene er betydelig redusert i forhold til NTP 2006-15.

Investeringsmidler i NTP 2010-2019 er foreslått til:

Stamveger	26,9 milliarder kr.
Øvrige riksveger	14,5 " "
Jernbane	16,3 " "
Sum	<u>57,7 milliarder kr.</u>

Dette er en reduksjon på 20,3 milliarder kr. (-26%) i forhold til NTP 2006-2015.

Dersom planrammen økes med 20% foreslår både Statens Vegvesens og Jernbaneverket at den økte ramme i all hovedsak går til nyinvesteringer.

De totale investeringene på stamvegnettet på 26,9 milliarder kr. ifølge planrammen fordeles seg med 13,5 milliarder kr. på strekningsvise investeringer (større prosjekt) og 13,4 milliarder kr. til mindre investeringer som gang/sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtiltak, planlegging, grunnerverv og mindre investeringer. Av de store strekningsvise investeringene er 11 milliarder kr. "bundet" i igangsatte prosjekt og det innebærer at kun 2,5 milliarder kr. eller 250 mill. pr. år som kan nyttes til store nye investeringer for hele landet. Dette er å betrakte som tilnærmet stopp når det gjelder utbygging av større strekningsvise prosjekt på stamvegnettet.

De foreslåtte mindre investeringstiltak på stamvegnettet innebærer at det kan bygges 2 km gang/sykkelveg pr. år i hvert fylke dersom rammen deles likt mellom fylkene. Imidlertid har Statens vegvesen foreslått at halvparten av beløpet skal gå til gang/sykkelveg i byområder og det kan bety at flere fylker ikke får bygd gang/sykkelveger langs stamvegnettet i det hele tatt i 10-årsperioden. Dette vil bli avklart når de endelige rammene er fastsatt og ved utforming av Handlingsprogrammene.

Når det gjelder trafikksikkerhetstiltak innebærer forslaget at det vil bli bygd 1 km midtrekkverk og 2 km midtmarkering (bredt rumlefelt) pr. fylke pr. år hvis rammen deles likt mellom fylkene.

Statens vegvesen nevner ellers i planforslaget at det vil kunne utbedres 150-200 holdeplasser pr. år langs stamvegnettet for hele landet, mens antall plasser er totalt 6500 holdeplasser. Til tross for økt ramme på 380 % vil det ta 40 år før holdeplasser langs hovedvegnettet i landet er utbedret og universelt utformet.

Statens vegvesen har i sitt forslag ved eventuell økt ramme med 20 % (tabell 2.10 side 85) forutsatt at den økte rammen i sin helhet blir benyttet til investeringer. Dette betyr i tilfelle at investeringsrammen økes til 43,2 milliarder kr. som fordeles seg på 28,2 milliarder kr. i store investeringer og 15 milliarder kr. i mindre investeringer. Dette gjør det mulig å igangsette nye prosjekter for nesten 15 milliarder kr. i 10-årsperioden.

Når det gjelder stamveg Rv 2 mangler det med foreslåtte planramme 2,6 milliarder kr. for å få fullført utbyggingen av smal firefeltsveg mellom Nybakk og Kongsvinger i planperioden 2010-2019. Ved økt ramme på 20% mangler det 1,3 milliarder kr. Dette kan eventuelt kompenseres ved økt bompengandelen opp mot 75%.

Ifølge siste kostnadsberegninger fra Statens vegvesen kan de totale utbyggingskostnadene for E6 Gardermoen-Kolomoen bli 4,8 milliarder kr. I NTP forslaget er det lagt inn 3,7 milliarder kr. samlet i statlig bevilgning og bompenger. Det mangler derfor ca. 1 milliarder kr. for at den er fullfinansiert. Alternativt må bompengandelen økes. Med økt ramme på 20% er det foreslått 2,5 milliarder kr. til videre utbygging fra Kolomoen til Biri.

Rv 3 er planlagt breddeutvidet med en ramme på 400 mill. i hele perioden eller 40 mill. kr. pr. år. Statens vegvesen har foreslått at det for Rv 3 forsøkes med en ny kontraktsform hvor også

vedlikeholdsmidler legges inn sammen med investeringsmidler. Det foreslås videre at kontrakten har en varighet på 10-15 år og det vil kunne sikre forutsigbarhet med utbedring framover.

Tilsvarende kontraktform er foreslått for E16 mellom Fagernes og Borlaug.

Rammen for "Øvrige Riksveger" for Hedmark er foreslått til 680 mill. kr. i NTP perioden eller 68 mill. pr. år og dette er noe mer enn nåværende investeringsnivå. Dette skyldes endrede fordelingskriterier.

Av jernbanens investeringsramme på 16,3 milliarder kr. er 2 milliarder kr. "bundet", 6,4 milliarder kr. er foreslått til nye investeringer og 7,8 milliarder kr. til Programområder.

Dersom planrammen økes 20% vil investeringsrammen ifølge Jernbaneverket bli 27,2 milliarder kr. forutsatt at den økte rammen kun benyttes til investeringer (tabell 3.1 side 102) og at drift/vedlikehold holdes uendret i forhold til planrammen. Dette er en total økning for hele landet på 10,9 milliarder kroner.

Av investeringsrammen er det foreslått 2 nye kryssningsspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar for til sammen 1,8 milliarder kr. Dersom rammen økes med 20% er det foreslått en ekstra dobbeltsporparsell slik at samlede investeringer på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar i tilfelle blir 3,5 milliarder kr. Da vil det i tilfelle fortsatt mangle 4,2 milliarder kr. for at hele strekningen, som er kostnadsberegnet til 7,7 milliarder kr., skal få dobbeltspor til Hamar.

Både på Rørosbanen og Kongsvingerbanen er det i etatenes forslag kun foreslått mindre investeringer innen "Programområder" for å bedre kapasiteten på banenettet.

Det nevnes at av "Programområder" er det bl.a. avsatt 250 mill. kr. pr år til universell utforming ved landets 370 jernbanestasjoner. Behovet for å få til universell utforming ved landets jernbanestasjoner er imidlertid kostnadsberegnet til 10,5 milliarder kr. og det betyr at det vil ta mer enn 40 år før arbeidet er utført.

Dersom fylkeskommunens krav om dobbeltspor på jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar, ny dobbeltsporparsell mellom Hamar og Lillehammer, utbedring av Kongsvingerbanen og elektrifisering av Røros- og Solørbanen skal gjennomføres i planperioden 2010-2019, innebærer det at vel halvdel av økt totalramme for investeringer på landsbasis må gå til prosjekter på jernbanenettet innen Hedmark. Dette understreker med tydelighet at det er stort behov for ekstra investeringsmidler for at politiske målsettinger skal kunne oppfylles.

Når det gjelder den fremlagte utredning om fremtidig høyhastighetstog, foreslår Jernbaneverket at dette blir utredet videre. Imidlertid er det forutsetning at eksisterende jernbanespor på Østlandet bygges ut til dobbeltspor før det eventuelt blir aktuelt å starte utbygging av høyhastighetstog.

Det er fra Avinors side ikke foreslått endringer mht. flyplass verken på Røros eller Fagernes. Det er imidlertid viktig at rutetilbudet ved flyplassene bedres. Ellers må hovedflyplassen på Gardermoen sikres areal for en mulig tredje rullebane og terminalkapasiteten må utvides.

SAKSUTREDNING:

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010-2019 - HØRING

1. Innledning

Fylkesrådet vil innledningsvis rekapitulere noe av den politiske prosess og behandling som har skjedd i den seneste tiden som forarbeid til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

- Hedmark og Oppland fylkeskommuner utarbeidet i første del av 2006 et notat om felles strategier for de to fylkene. Notatet var en del av grunnlaget for stamnettutredningene som etatene skulle utarbeide som første del i prosessen med NTP 2010-2019.

Notatet ble behandlet av Fylkesrådet i Hedmark 26.06.2006 og Fylkesutvalget i Oppland 27.06.2006.

- Etatene sendte høsten 2006 ut stamnettutredninger til høring.

Etter en prosess og høring ble stamnettutredningene behandlet av Fylkestinget 16-17.01.2007, sak 3/07. Oppland fylkesting gjorde tilsvarende vedtak som Hedmark fylkesting. Kopi av vedtaket er vedlagt.

- I løpet av 2007 har de fire transportetatene, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS, utarbeidet forslag til NTP 2010-2019 og dette ble lagt fram 17.01.2008. Høringsfrist for fylkeskommunen er 30.04.2008.
- Forslaget til NTP skal resultere i en St.meld. ved årsskiftet 2008/2009 og det ventes Stortingsbehandling av denne våren/sommeren 2009.
- Det nevnes at Hedmark Fylkeskommune i forbindelse med høringsprosessen nå har videreført samarbeidet med Oppland fylkeskommunen innen Arena Innlandet. Saken skal behandles i felles Fylkesting med Oppland 21-22-04.2008.
- Det er også etablert et samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune for å få fram felles strategier for utvikling av transportårer både på veg og bane som er viktige for de to fylkene.

Innenfor Østlandssamarbeidet foregår det dessuten prosesser for å få til samarbeid om strategi for utvikling av de sentrale samferdselsårene på Østlandet.

Som del av høringsprosessen har fylkeskommunen hatt orienterings- og drøftingsmøter med Glåmdal Regionråd, Regionrådet for Sør-Østerdal, Regionrådet for Fjellregion, Regionrådet for Hamarregionen ved Ordfører- og Rådmannsmøtet (ORM), Enhetsrådet, Samferdselsforum, Regionalt Partnerskap m.fl.

Oppland fylkeskommune har også hatt møter med alle regioner. Dessuten har alle kommuner hatt anledning til å uttale seg om transportetatenes forslag.

2. Oppsummering av NTP-forslaget

I første del av utredningen gjengis et sammendrag av det generelle innholdet fra etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Generelle utfordringer

- Utilstrekkelig vedlikehold over lang tid for veg, "sjø" og bane
- Endret bosettingsmønster øker befolkningstettheten i byene og behovet for styrking av distriktene
- Mange alvorlige ulykker på vegene
- Universell utforming mangler mange steder
- En rekke miljøutfordringer i tillegg til klimautfordringen
- Overføre transport fra veg til sjø og bane
- Kostnadsøkning i anleggsbransjen

Klimautfordringen

De samlede klimagassutslipp i Norge i 2005 er i St.meld. nr. 34 (2006-2007) er oppgitt til å utgjøre 54 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Av nevnte klimagassutslipp står transport for 15,4 mill. tonn eller 29 %. Dersom en fordeler nevnte 15,4 mill. tonn på de enkelte transportmidlene er bildet slik:

- Vegtransport 18 %
- Fly 2 %
- Sjøtransport 5 %
- Motorredskaper med mer 4 %, inklusive dieseltog

Prognose for 2020 ifølge klimameldingen er at transportsektoren vil stå for 19,8 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

Målsetting i klimameldingen er at utslippet innen transportsektoren skal reduseres med 2,5 – 4 mill. tonn i forhold til nevnte prognose.

Prioriteringer

- Drift, vedlikehold og fornyelser prioriteres
- Avinor legger opp til betydelige kapasitetsøkende investeringer
- Et sammenhengende overordnet og robust nasjonalt transportnett
- Styrket sikkerhet for alle transportformene
- Satsing på bane og kollektivtrafikk i og rundt byene
- Styrket sjøtransport og godt flytilbud for reduserte avstandskostnader i hele landet

Konsekvens av at drift/vedlikehold prioriteres:

- Lavere investeringsramme for "stor prosjekter"
- Sterkere satsing på posten "mindre investeringer" som dreier seg om trafikkikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, gang/sykkelveg
- Benytte bompenger der det er trafikkgrunlag

2.2 Veg

Hovedtall

	2010-19, mill kr	2006-15, mill kr	Endring, %
Drift/vedlikehold			
Stamveger	30.390	22.800	+ 48%
Øvrige riksveger	32.460	24.700	+ 31%
Sum	62.850	47.500	+32 %
Investeringer			
Stamveger	26.900	32.300	-16%
Øvrige riksveger	14.500	21.980	-32%
Sum	41.400	54.280	-24%

Investeringer på stamvegnettet på 26,9 milliarder kr. fordeler seg med 13,5 milliarder kr. i store investeringsprosjekter hvorav 11 milliarder kr. er "bundet" og dermed er det bare 2,5 milliarder kr. disponibelt til nye tiltak over en 10-årsperiode. Resterende investeringsmidler på 13,4 milliarder kr. går til **mindre investeringstiltak** og de fordeler seg pr. år slik for hele landet:

Mindre investeringstiltak

	2010 - 2019, mill kr	2006 -2015, mill kr
Mindre utberinger	290	100
Gang- og sykkelveg	220	110
Trafikksikkerhetstiltak	450	310
Miljø- og servicetiltak	100	30
Kollektivtrafikktiltak	120	25
Planlegging	150	100
Grunnerverv	10	5
Sum	1340	680

Bemerkninger:

- 1) En årlig investering på 220 mill. kroner vil gi 30-40 km gang/sykkelveg, men det skal da dekke behovet for hele landet. Dersom investeringen fordeles likt på hvert fylke innebærer det omtrent 2 km ny gang/sykkelveg pr. år pr. fylke. Statens vegvesen sier imidlertid at halvparten av investeringene bør gå til byområder og da blir det lite eller ingenting i mange fylker. Statens vegvesen betegner dette som satsing fordi foreslått beløp er fordoblet i forhold til handlingsprogrammet 2006-2009 (side 80).
- 2) Av beløpet på 450 mill. kr i trafikksikkerhetstiltak er det antydnet at 200 mill. kr. skal nyttes til midtrekkverk på stamvegnettet og da kan det bygges ca. 20 km pr. år eller ca. 1 km i hvert fylke hvis det fordeles likt. Dessuten er det antydnet 35 km pr. år i midtmarkering eller ca. 2 km. i hvert fylke hvis det fordeles likt (side 81).
- 3) Statens vegvesen har antydnet at beløpet på 120 mill. kr. til kollektivtiltak fordeles med årlig 50 mill. kr. til holdeplasser langs stamvegnettet, 50 mill. kr. til terminaler og 20 mill. kr. til kollektivfelt. Da vil en årlig kunne bygge 150-200 holdeplasser, 10 knutepunkter og 40 km kollektivfelt. Vegvesenet opplyser at det er 6500 holdeplasser langs stamvegnettet og at det koster 2 milliarder kr. å gi disse universell utforming. Forslaget innebærer at, selv om

rammen er økt med 380%, vil det gå 40 år før holdeplassene er utbedret og universelt utformet (side 81).

Oppsummert

Forslag til investeringer på stamveg- og øvrige riksvegnett i hele landet for perioden 2010-2019 utgjør altså 41,4 milliarder kr. eller bare 4,14 milliarder kr. pr.år.

Tilsvarende forslås det at totale drift- og vedlikeholdsmidler utgjør 62,85 milliarder kr. for perioden 2010-2019 eller 6,285 milliarder kr. pr år.

Statens planforslag for perioden 2010-2019 er ifølge departementenes retningslinjer bygget på regjeringens budsjettforslag for 2007 multiplisert med 10. Generelt er dessuten ca. 25-30% av tidligere NTPs investeringsrammer overført til drift/vedlikeholdsrammer for å dekke etterslepet i vedlikehold. Investeringsrammene er tilsvarende redusert.

Statens vegvesen - fra stamvegutredning i 2006

Vi har totalt 8600 km stamveg og 18500 km øvrig riksvegnett i landet. Stamvegnettet utgjør ca 30 % av det totale riksvegnettet og 56 % av trafikkarbeidet utføres på stamvegene. Om lag 65 % av stamvegnettet har en årsdøgntrafikk lavere enn 3000 kjøretøy og 10 % av har høyere trafikk enn 10.000 kjøretøy. I perioden 1997-2004 er i gjennomsnitt 124 personer drept og 359 hardt skadd hvert år på stamvegene.

I stamvegutredningen fra 2006 ble det dokumentert et betydelig etterslep på investeringer i vegsektoren. For å få stamvegene opp på en akseptabel standard er det beregnet en total kostnad på ca 230 milliarder kroner. Med dagens finansiering, statlige bevilgninger og bompenger vil det ta ca 50 år å gi hele stamvegnettet god standard. Statens vegvesen mener det ikke vil være mulig å komme opp på en akseptabel standard med dagens finansieringsnivå.

Statens vegvesen lanserte tre mulige hovedstrategier for prioritering av veger som høringsinstansene skulle uttale seg om:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv.52)

Dette er en oversikt over hvordan de tre strategiene virker i forhold til investeringsbehov:

Strategi	Totalt behov, mrd kr	Årlig behov i 30 år, mrd kr	Kommentar
1a. Utbedring av alle veger med ÅDT lavere enn 2 800 kjøretøyer/ døgn	60	2	Tilsvarende nesten 2/3 av statsbevilgningene.
1b. Utbedring av alle veger som er smalere enn 7,0 meter	30	1	Tilsvarende om lag 1/3 av statsbevilgningene. Hvis målet skal klares på 15 år trengs nesten 2/3 av statsbevilgningene.
2. Utbygging av alle veger med ÅDT høyere enn 2 800 kjøretøyer/ døgn	170	5,5	Mer enn dagens satsing på stamvegnettet.
3. Utbygging av E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv. 52	150.	4,8	Mer enn dagens satsing på stamvegnettet

Fylkestinget tilrådte 16-17.01.2008 at strategi 2 skulle danne hovedfundamentet for utvikling av stamvegnettet, men at det var nødvendig å legge til grunn en kombinasjon mellom de 3 strategiene. De høytrafikkerte vegene med mange ulykker og avviklingsproblemer måtte prioriteres.

Statens vegvesen - faktaopplysninger vedrørende Hedmark og Oppland

*Foreslåtte investeringsrammer/bompenger i forhold til planramme (budsjettforslag 2007)

*Foreslåtte investeringsrammer/bompenger ved + 20% i forhold til planrammen.

*Forslaget med utgangspunkt i -20% i forhold til planramme omtales ikke her.

Nedenfor gjengis fordeling på stamvegnettet i Hedmark i mill. kr.
(tabell 5.1 på side 212-215).

Strekningsvise investeringer

Rv 2 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kongsviger-Slomarka	300	600	100		400	600
Slomarka- Nybakk			100	600	100	600
Sum	300	600	200	600	500	1200

Etter planrammen er statlig bevilgning (25%) og bompenger (75%) til sammen 1,7 milliarder kr., mens behovet for full utbygging av hele strekningen er i størrelsesorden 4 milliarder kr..

Strekningen Kongsvinger-Slomarka kan fullføres i første fireårsperiode, men det forutsetter at den statlige andelen må refunderes i siste 6 årsperiode.

Rv 2 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kongsviger-Slomarka	400			600	400	600
Slomarka- Nybakk	200	600	600	600	800	1200
Sum	600	600	200	600	1200	1800

Etter økt planramme er statlig bevilgning (40 %) og bompenger (60 %) til sammen 3 milliarder kroner. Med slikt nivå på statlig bevilgning må eventuelt bompengandelen økes til 75% for å fullfinansiere 4 milliarder kr. som full utbygging er kostnadsberegnet til.

Med økt ramme kan hele strekningen Nybakk-Kongsvinger fullføres i 10 årsperioden, men det er avhenger som nevnt av bompengepotensialet dvs. at denne økes.

Strekningvisse investeringer

E 6 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen	250				250	
Dal-Minnesund-Skaberud	300	700	800	1670	1100	2370
Tingberg - Tretten			290	430	290	430
Sum	550	700	1090	2100	1640	2800

Etter planrammen er statlig bevilgning (36 %) og bompenger (64 %) til sammen 3,720 milliarder kr., mens behovet for full utbygging av hele strekningen Hovinmoen-Kolomoen etter de siste kostnadsberegninger er i størrelsesorden 4,8 milliarder kr.. Det mangler ca. 1 milliard kr. for at E6 skal være fullfinansiert.

De to første delstrekningene beregnes å være ferdig i første fireårsperioden og at mellomstrekningen Dal-Skaberud også kan starte opp i denne perioden, men fullføres i siste periode.

I Oppland skulle strekningen Tingberg (Øyer)- Tretten etter inneværende NTP vært startet opp i 2008. Som det framgår av forslaget er prosjektet nå skjøvet ut til siste periode 2014-2019.

E 6 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen	250				250	
Dal-Minnesund-Skaberud	500	1100	600	1270	1100	2370
Kolomoen - Biri			950	1500	950	1500
Tingberg - Tretten	290	430			290	430
Ringebu - Otta			1100	2000	1100	2000
Sum	1040	1530	2650	4770	3690	6300

Ved økt ramme er stat/bompengandelen for Hovinmoen-Skaberud for hele perioden den samme, men fordelingen mellom første og siste periode er noe annerledes.

Ved økt ramme er det imidlertid avsatt 950 mill.kr. statlige midler og 1500 mill.kr. i bompenger til forsering av firefeltsveg på E6 fra Kolomoen til Biri.

Tingberg (Øyer)-Tretten er med økt ramme foreslått i første planperiode, mens Ringebu-Otta her er foreslått utbygd i siste del av planperioden.

Mindre investeringstiltak

Rv 3 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kolomoen-Ulsberg (mindre inv.tiltak)	160		240		400	

Rv 3 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kolomoen-Ulsberg (mindre inv.tiltak)	200		300		500	
Løten - Grundset			130	1000	130	1000
Sum	200		430	1000	630	1000

Etter planrammen settes det av 40 mill. kroner pr. år for hele strekningen Kolomoen-Ulsberg og dette er på nivået med budsjett 2008 som er på 37,8 mill. kr. Av dette skal 18,8 mill. kroner nyttes innen Hedmark.

Statens vegvesen anfører (side 87) at det bør tenkes nytt og etableres kontrakter for utbedringstiltak langs stamvegnettet hvor trafikken er relativt liten. En bør se investeringsmidler i sammenheng med driftsmidler for å kunne få utført mindre utbedringstiltak.

Det er antydnet at en slik kontrakt bør:

- ha en varighet på 10-15 år
- det bør være lokal enighet om standarden
- det må fastsettes hvordan utviklingen av vegen skal skje
- kontraktsparten får en viss frihet til å organisere arbeidet
- betalingsmekanismen må vurderes nærmere bl.a om det bør skje låneopptak

Statens vegvesen har i forslag til NTP 2010-19 antydnet at slik kontraktsform kan være aktuell på Rv 3 gjennom Østerdalen og på E 16 i Valdres å få kontinuitet i breddeutvidelsesprosjektet.

Det er først ved eventuell økt planramme med 20 % at det settes av midler i perioden 2014-19 til ny firefeltsveg mellom Løten og Grundset.

Ingen strekningsvise investeringer

Rv 4 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Rv 4 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Det er ikke foreslått strekningsvise investeringer på Rv 4 i Oppland i løpet av hele planperioden, selv om det i gjeldende NTP ligger inne 780 mill kr i siste periode 2010 – 2015 og i tillegg bompengefinansiering på 400 mill kr.

Strekningsvise investeringer

E 16 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Øye - Tyinkrysset			170		170	

E 16 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Øye - Tyinkrysset	250				250	
Fønhus - Bjørge			320	200		520
Sum	250		320	200	250	520

Innenfor den gitte planrammen er det bevilget penger til strekningen Øye – Tyinkrysset i siste del av planperioden. Forutsatt økt ramme er beløpet økt fra 170 til 250 mill kr. I tillegg strekningen Fønhus – Bjørge i samme del av perioden med bl a bompengefinansiering.

Som nevnt ovenfor under Rv 3 er E 16 foreslått som pilot for utprøving av ny kontraktsform for mindre utbedringer og drift.

Strekningsvise investeringer

Rv 35 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Rv 35 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Jevnaker -Olimb			100	230	100	230

For Rv 35 i Oppland er kun foreslått strekningsvise investeringer på strekningen Jevnaker – Olimb i siste del av perioden, forutsatt økt planramme. Beløpet er det samme som i inneværende NTP er ført opp i planperioden 2010 – 2015. Rv 35 inngår i samme transportkorridor som Rv 2.

Oppland har også andre stamveger som E 136 Dombås – Ålesund (gjennom Lesja) Rv 15 Otta – Måløy fram til Strynefjellet. På disse vegene er det ikke foreslått strekningsvise investeringer i Oppland.

Lite samsvar mellom foreslåtte rammer og beregnet totalbehov

Hedmark har 541 km eller 6% av det totale stamvegnettet i Norge på 8.981 km (pr 01.01.2006).

Innenfor planrammen i etatenes forslag til NTP 2010-2019 har Hedmark blitt tildelt 1900 mill. kr. i statlige midler eller 7% av totalrammen. Med eventuell 20% økning i planrammen er Hedmark foreslått tildelt 2780 mill. kr. i statlige midler eller 6,4% av totalrammen for hele landet.

Oppland er blitt tildelt 460 mill.kr. i statlige midler eller mindre enn 3 % av totalrammen.

Som nevnt har Statens vegvesen i stamvegutredningen fra 2006 anslått behovet for investeringer til å være 230 milliarder kroner for å få stamvegnettet i hele landet opp på god standard som tilsvarende vegnormalen innen 2040. Dette tilsier at behovet for investeringer på stamvegnettet er omtrent 77 milliarder kroner i hver av tre tiårsperioder eller 7,7 milliarder kroner pr. år. Til tross for dette enorme behovet forslår etaten kun 26,9 milliarder kroner i tiårsperioden 2010-2019 til stamvegnettet eller 2,7 milliarder kroner pr. år. Foreslått investeringsnivå i NTP 2010-19 tilsvarer altså omtrent en tredjedel av behovet for nødvendige investeringer som etaten selv har beregnet og selv om utbyggingen skal skje over en 30 årsperiode.

Øvrige riksveger

Statens vegvesen foreslår i NTP 2010-2019 at investeringene til øvrige riksveger reduseres med 7,5 milliarder kr. til 14,5 milliarder kr. eller 1,45 milliarder kr. pr. år.

Den statlig investeringsramme til dagens øvrige riksveger er fylkesfordelt. I NTP perioden 2010-19 er det foreslått til sammen 680 mill. kroner til Hedmark eller 68 mill. kroner pr. år;- en andel på 5,6 % av landet. Hedmark har 1464 km - 8% - av landets samlede øvrige riksveger på 18.293 km (pr 01.01.2006). For NTP perioden 2006-2015 var Hedmarks andel 3,2 %.

Til sammenligning er det i 2008 budsjetterte med 52 mill. kroner til Øvrige riksveger i Hedmark.

Oppland har fått foreslått 500 mill. kroner pluss 150 mill. kroner i rassikring til sammen 650 mill. kroner i fylkesfordelt ramme i perioden 2010-2019. Dette er 4,1 % av landets ramme og en økning fra 2,8% for forrige periode. Oppland har 945 km øvrige riksveger eller drøye 5 % av totalt i landet.

I forslaget til ny NTP er det foreslått en ny fordelingsnøkkel av totalrammen til øvrige riksveger mellom fylkene. Forslaget innebærer at rammen skal fordeles med bakgrunn i veglengde og befolkningstall, med lik vekt på begge faktorer. Både Oppland og Hedmark kommer her noe gunstigere ut i forhold til den gamle. Imidlertid er den samlede ramme til øvrige riksveger i det fremlagte forslag redusert i forhold til stamvegrammen.

2.3 Jernbane

Fra stamnettutredningen i 2006 beskriver Jernbaneverket sin strategi på følgende måte:

”Jernbanens roller innenfor persontrafikken baseres på fortrinn knyttet til å flytte mennesker raskt, komfortabelt, arealeffektivt og miljøvennlig over korte og mellomlange avstander. Innenfor godtrafikken er toget et kostnadseffektivt, raskt og miljøvennlig transportmiddel for store godsvolumer over lengre avstander. Disse fortrinnene gir jernbanen grunnlag for å fylle flere roller innenfor et samlet transportsystem. En effektiv og kundetilpasset jernbane bidrar blant annet til:

1. Kortere avstander og større regioner(regionforstørret)
2. Reduksjon av miljøproblemer og ulykker knyttet til andre transportmidler (miljøvennlig og sikker transport)
3. Et attraktivt transporttilbud for personer som ikke disponerer bil
4. Et alternativt tilbud for å øke konkurransen i transportmarkedet og redusere sårbarhet
5. Lavere transportkostnader for næringslivet (styrket konkurransevne)”

Jernbaneverket beskriver sine utfordringer i forhold til standard og kapasitet slik:

”Jernbanenettet i Norge har generelt, med enkelte unntak, en kurvatur og hastighet som er dårligere enn tilsvarende jernbanenett i Europa. Av dagens nasjonale jernbanenett på om lag 4 200 km er 95 % enkeltsporet. Om lag 30 % av nettet er lagt til rette for hastigheter høyere enn 100 km/t, hvorav ca. 4 % er tilrettelagt for hastighet over 160 km/t. Trafikkbelastningen på nettet varierer sterkt mellom ulike banestrekninger og nettets ulike deler. Enkelte banestrekninger har 1-2 togbevegelser per uke, mens Oslotunnelen har 600 togbevegelser per døgn. Dette innebærer også at kapasitetsutnyttelsen i nettet varierer mellom ulike banestrekninger”.

Totalt er det et investeringsbehov på jernbanenettet på 78-104 milliarder kroner fram til 2040, for å få det opp til en akseptabel standard. Særlig i årene fra 2015 fram mot 2030 vil det oppstå et behov for å øke nivået betydelig, med en topp omkring 2020-2025. Etter 2030 vil fornyelsesbehovet igjen gradvis bli redusert.

Jernbaneverkets anbefaling av totalramme hele landet:

•	Vedlikehold	17,4 milliarder kr.	
	Drift	<u>21,0 milliarder kr.</u>	
	Sum	<u>37,4 milliarder kr.</u>	(+ 22 % fra 30,761 milliarder kr. i gj. NTP)
•	Investering	<u>16,3 milliarder kr.</u>	(-31 % fra 23,717 milliarder kr. i gj. NTP)

Investeringsbeløpet fordeles slik:

Bundne investeringer	2,09 milliarder kr.
Nye investeringer	6,38 milliarder kr.
Programområder	<u>7,80 milliarder kr.</u>
	<u>16,3 milliarder kr.</u>

En ytterligere fordeling av posten Programområder ser slik ut:

Kapasitetstiltak	3,9 milliarder kr.
Sikkerhet	1,5 milliarder kr.
Stasjoner og knutepunkter	<u>2,5 milliarder kr.</u> 1) Bem.
	<u>7,8 milliarder kr.</u>

1) Jernbanenettet har 370 stasjoner i bruk i dag og det er beregnet at tilrettelegging for universell utforming vil koste i størrelsesorden 10,5 milliarder kr. (2,5 milliarder kr. pluss 8,5 milliarder kr. jfr. side 55 i etatenes NTP 2010-2019). Foreslåtte ramme på 250 mill. kroner pr. år skal imidlertid dekke både sikkerhetstiltak og universell utforming ved stasjonene. Avsatt beløp er derfor helt utilstrekkelig.

Som nevnt i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006 ble det antydnet et investeringsbehov på mellom 78 og 104 milliarder kroner fram til 2040 for å få stamnettet opp på tilfredsstillende standard. Dette tilsier at behovet er omtrent 30 milliarder kr. for hver av de tre tiårsperiodene eller 3 milliarder kr. pr. år. Det foreslåtte investeringsnivå i NTP 2010-19 utgjør altså omtrent halvparten av hva etaten skisserer som behov selv om en bruker 30 år på utbyggingen.

Dovrebanen

Av investeringsrammen ovenfor er det avsatt 1,84 milliarder til dobbeltsporparseller mellom Eidsvoll og Hamar. Dette betyr at parsellene Molykkja-Korslund og Standlykja-Kleiverud ferdigstilles i planperioden 2010-2019 innenfor planrammen.

Dersom planrammen økes med 20% er det ført opp 3,47 milliarder til delparsell nr. 3 Kleiverud-Stensrud som kan fullføres i perioden. Utbygging av parsellene søkes koordinert med vegutbyggingen på E6. Valg mellom Kleiverud-Stensrud eller andre parseller på strekningen Eidsvoll-Sørli kan bli påvirket av behovet for å koordinere jernbane- og vegutbyggingen (side 102).

Totalkostnadene med å bygge ut dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar ble i stamnettutredningen beregnet til 7,7 milliarder og til ca. 16 milliarder helt fram til Lillehammer.

Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er en av fire utenlandskorridorer og har tilknytning til Sverige via Karlstad til Stockholm. Inn mot Oslo knyttes banen til Hovedbanen like nord for Lillestrøm stasjon. Banen trafikkeres både med person- og godstog. Banen inngår som del av nærtrafikkområdet rundt Oslo med tog til Årnes og Kongsvinger. Det er ikke planlagt større investeringstiltak på Kongsvingerbanen i NTP-perioden.

Fram til 2004 traffikerte Linx persontog mellom Stockholm og Oslo. Fra januar 2007 ble det gjenopprettet trafikk mellom Oslo og Stockholm med fire avganger pr dag.

Det arbeides med to prosjekt på Kongsvingerbanen:

1) Grensetrafikken.

Samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Rikstrafiken i Sverige, Värmland og Örebro län og Hedmark skal legge fram et driftsopplegg med finansieringsforslag som kan

iverksettes fra 2010 når eksisterende avtale går ut. Hedmark fylkeskommune betaler 2,575 mill. kr. i årlig tilskudd i årene 2007-2009.

I NTP forslaget er det vist til Tilvekstkorridorprosjektet. Rapporten og grunnlaget som ligger der vil bli gjennomgått i forbindelse med utviklingen av Kongsvingerbanen.

2) Timestrafikk Oslo-Kongsvinger

Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet arbeider en prosjektgruppe med representanter fra NSB AS, Akershus og Hedmark fylkeskommuner med et forslag til timestog mellom Kongsvinger og Oslo. Rapport blir fremlagt våren 2008. Tilskudd til økt togtilbud på Kongsvingerbanen må i tilfelle dekkes inn under offentlig kjøp fra Samferdselsdepartementet.

Disse to prosjektene må sees i sammenheng.

Rørosbanen og Solørbanen

Rørosbanen er en viktig banestrekning for gods og persontrafikk. Regulariteten for persontrafikken er økende, men det er fortsatt ønske om flere avganger. Godstrafikken, og særlig tømmertrafikken, bruker Rørosbanen. Sammen med Solørbanen utgjør Rørosbanen en viktig alternativ jernbanetrase for å avlaste Dovrebanen. Det er viktig med elektrifisering av disse banene slik at bl.a. materiellet kan brukes fleksibelt på både Røros- og Dovrebanen.

Jernbaneverket har for disse banestrekningene kun avsatt mindre beløp innen "Programområder" til utbedring av krysningsspor for å bedre kapasiteten.

Høyhastighetstog

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått atarbeidet en studie av potensialet for høyhastighetstog i Norge (side 56-59). Utrederne har vært VWI gruppen. Gruppen har vurdert strekningene Oslo-Göteborg og Oslo-Trondheim som samfunnsøkonomisk lønnsomme. Sistnevnte strekning forutsetter at det er ferdig bygd dobbeltsporparceller mellom Oslo og Hamar og at høyhastighetsbanen videre bygges gjennom Østerdalen og via Kvikne til Trondheim.

Gjøvikbanen

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen på Hadeland, Nittedal og Gjøvikregionen. Banen har stor trafikk. Tellepunkter ved Jaren og Gjøvik viste hhv ca. 800 000 og 200 000 reiser i 2006. Tilstanden på banen preges av langvarig vedlikeholdsmessig forsømmelse og mangel på tiltak for utvikling av infrastrukturen. I stamnettutredningen fra 2006 har Jernbaneverket beregnet investeringsbehovet i størrelsesorden 2,9 milliarder kr. Til tross for standarden på infrastrukturen har banen hatt positiv utvikling etter at NSB Gjøvikbanen as tok over driften. Jernbaneforum Gjøvikbanen arbeider med en tiltakspakke for å utvikle banen.

Gjøvikbanen er ikke omtalt eksplisitt i NTP-forslaget, men utbygging av krysningsspor ved Jensrud ligger inne i et programområde.

Raumabanen

Raumabanen går mellom Dombås ved Dovrebanen og Åndalsnes i Møre og Romsdal. I NTP-forslaget er det vist til at Raumabanen skal videreutvikles med hovedvekt på gods og reiseliv.

2.4 Luftfart

OSL Gardermoen har et "tak" på 30 mill. passasjer med dagens 2 rullebaner. I dag er det 19 mill. passasjerer som nytter hovedflyplassen og nevnte kapasitetsgrense ventes nådd i 2025. Innen den tid må derfor den 3dje rullebane være ferdig. Det er derfor viktig å få reservert areal for denne.

Dessuten vil det bli nødvendig å øke terminalkapasiteten allerede i NTP perioden 2010-2019 og det planlegges derfor utbygd en ny terminal 2.

Røros flyplass

Røros flyplass er en regional flyplass og dekker et reisebehov med fly for Fjellregion og Rørosområdet. Det er ikke forslått større investeringer på flyplassen i NTP 2010-19.

2.5 Kystfart

Hedmark og Oppland er landets eneste fylker uten grense mot hav. Som landets største reiselivsområde og Mjøsregionen som ett av Norges tyngste industrimiljøer, er tilgang til havn en viktig konkurransemessig forutsetning for Innlandet. Det må derfor legges til rette for at Oslo havn blir lett tilgjengelig og kan betjene Innlandets behov på en tilfredsstillende måte. For fjellregionene er det også viktig med havnetilgang vestover.

3. utfordringer for Hedmark og nabofylker

Etter Fylkesrådets mening må samferdsel fremstå som et svært viktig regionalpolitisk virkemiddel for hele innlandsregionen, der særlig distriktene har svakere utvikling enn landet for øvrig. Det er viktig å utvikle transportkorridorene mot hovedstadsområdet. Ved siden av den regionale dimensjonen er også det internasjonale perspektivet vektlagt som viktig for næringslivets framtidige konkurransekraft. Gode kommunikasjoner både østover mot Sverige og sydover mot kontinentet er særskilt fremhevet.

Felles utfordringer for Hedmark og Oppland er:

- Store avstander, spredt bosetting, mange små bedrifter – til dels spredt lokalisert. De to eneste fylker uten kystlinje.
- Transittfylker med stor gjennomgangstrafikk og urovekkende høye ulykkestall.
- Transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige, både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling.
- Tverrforbindelser som ikke er tilfredsstillende utviklet.
- Aksen Raufoss, Gjøvik, Moelv, Brumunddal utgjør ett av landets største industrimiljøer med et betydelig transportbehov.
- Landets ledende jord- og skogbruksområde – en svært transportkrevende sektor.
- Fremvekst av nye næringer med stort behov for rask og hyppig persontransport, særlig lokalisert i Mjøsregionen.
- Landets største hytte- og reiselivsområde.
- Utvikling av "Mjøsbyen" som regional motor og ledd i Østlandssamarbeidets satsing på en balansert flerkjerne bystruktur på Østlandet.
- Et svært omfattende nett av fylkes- og øvrige riksveger med betydelige investeringsbehov.

- Begge fylker har hatt et lavt investeringsnivå i samferdselssektorene de senere år – betydelig lavere enn landsgjennomsnittet sett i forhold til folketallet.

Felles utfordringer for Hedmark og Sør-Trøndelag:

- Stamvegen mellom Trondheim og Oslo o/ Kvikne (Rv 3) er viktig både for næringslivet og lokalbefolkningen i Østerdalen da godstrafikken nord-syd med lastebil i all hovedsak benytter denne vegen. Dessuten er den lokalveg for Østerdalen og den har høye ulykkestall.
- Rørosbanen kombinert med Solørbanen bør være et alternativ til Dovrebanen når det gjelder godstrafikk med bane. I den forbindelse er det viktig med å få elektrifisert banestrekningene slik at jernbanemateriellet kan bli utnyttet mer fleksibelt.
- De framlagte utredninger om høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim gjennom Østerdalen er interessante fordi konsulentfirmaet anser traseen gjennom Østerdalen som det beste alternativet alle hensyn tatt i betraktning i forhold til Gudbrandsdalen.
- Flytilbudet på Røros Lufthavn er viktig for næringslivet i Fjellregionen.

Felles utfordringer for Hedmark og Østlandsfylkene:

- Kongsvingerregionen har ca. 3500 industriarbeidsplasser og på svensk side er det ca. 2000 tilsvarende arbeidsplasser. Dessuten har regionen stor arbeidspendling til/fra Osloregionen. Det er derfor en utfordring å ha gode veg- og jernbaneforbindelser både mellom Glåmdalsregionen og Oslo og over grensen.
- Kongsvinger ligger sentralt til når det gjelder både veg- og jernbaneforbindelser for øst-vest og nord-sydtrafikk. Regionrådet omtaler derfor Kongsvinger som Skandinaviakrysset og setter fokus på behovet for god infrastruktur innen og til/fra regionen.
- Utbygging av veg- og banekorridorene mellom Hedmark og Gardermoen hovedflyplass og Osloområdet er viktig for utviklingen av næringslivet og få økt bosetting i fylket. Det er spesielt viktig med gode veg- og baneforbindelser mellom Hamar- og Kongsvingerområdet i forhold til hovedstadsregionen.
- Hovedflyplassen må sikres utvidelsesmuligheter for å kunne avvikle den fremtidige trafikken.

Felles utfordringer for Hedmark og Värmlands og Dalarnas län:

- Utbygging av infrastrukturen på Rv 2/Rv 61 og Kongsvingerbanen i grenseområdet og forbedre jernbanetilbudet på Kongsvinger- og Värmlandsbanen.

Samferdselspolitisk samarbeid i Oppland og Hedmark

Fylkestingene i Hedmark og Oppland fylkeskommuner har vedtatt å utvikle et felles arbeidsgrunnlag med mål å slå de to fylkene sammen til en region når forvaltningsreformen skal gjennomføres fra 2010. I tråd med både dette og de felles utfordringer som er nevnt innledningsvis har de to fylkene gjennomført oppfølgingen av gjeldende Nasjonal Transportplan utviklet et stadig tettere samferdselspolitisk samarbeid. I dette arbeidet inngår også nærings- og arbeidslivet som viktige partnere.

Det er inngått et formelt partnerskap mellom "Arena Innlandet", som består av det politiske lederskapet i begge fylkeskommunene, og "Forum Innlandet", som er et samarbeidsorgan mellom arbeidslivets organisasjoner (NHO/LO) og sentrale aktører i finansnæringen om utviklingen av Innlandet. Økt integrasjon og samhandling gjennom bedre samferdsel og kommunikasjoner er et viktig delmål i dette partnerskapet. "Vegforum Innlandet" som utgår fra næringslivet, er også en sentral bidragsyter i dette samarbeidet. Fylkesrådet mener at vi skal videreutvikle dette samarbeidet til beste for Innlandet selv om framleggelsen av den bebudede forvaltningsreform er noe utsatt.

NHO Hedmark og Oppland har framlagt en rapport i oktober 2007 hvor næringslivets prioriteringer – Samferdselsløftet - er gjengitt. Det foreslås bl.a. følgende strategier:

- Større investeringer for samferdsels infrastruktur slik at denne kan få en tilfredsstillende standard i løpet av 20 år i stedet for 50-60 år
- Bedre framkommelighet både i byene og i distriktene
- Sikkerhet og miljø som premiss for en ny samferdselsstrategi
- Utvikling av samferdselsinfrastruktur må bidra til langsiktighet, forutsigbarhet og fleksibilitet
- Det er behov for økt samordning og helhetlig planlegging
- NHO anbefaler økt satsing på godstransport med bane over lengre strekninger
- NHO Hedmark og Oppland tilrår at tidligere vedtatt hovedprioritering opprettholdes dvs Rv 2, Rv 4, E6 og E16 og at breddeutvidelsesprogrammet forsetter på Rv 3

4. Vurdering

Ikke samsvar mellom mål og økonomiske rammer

Det er etter Fylkesrådets vurdering ikke mulig å nå de samferdselspolitiske målene som er trukket opp i NTP 2010-2019 med de økonomiske rammene som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor (budsjett 2007 nivå multiplisert med 10). Det er uheldig at transportetatene ikke gis anledning til å angi reelle økonomiske konsekvenser av de mål og strategier som trekkes opp. For fremtiden må transportetatene gis mulighet til å fremme reelle faglige anbefalinger om hvordan målene skal nås og hvilke økonomiske ressurser dette krever. På dette grunnlag vil Stortinget ha en reell mulighet til å fastsette mål og adekvate virkemidler for transportpolitikken de neste 10 årene. 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. Det er derfor viktig at vedtatte rammer i NTP følges opp med tilstrekkelige årlige bevilgninger dersom det omfattende planarbeidet som NTP representerer skal ha særlig hensikt.

Utilstrekkelig rammer til jernbaneinvesteringer

De siste årene har det vært en sterk vekst i jernbanetransporten i Norge både for person- og godstransport. Det nevnes spesielt at ca. 80 % av jernbanereisene foretas i Østlandsområdet. Jernbanen står derfor foran et stort behov for å fornye dagens infrastruktur dersom ikke feil og problemer med å opprettholde punktlighet skal øke ytterligere.

Dagens jernbanenett er fullt utnyttet på de trafikkunge strekningene - det er ikke plass til flere tog. Omfattende investeringer er nødvendig for å bedre tilbudet. 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 raskt og vesentlig økning i jernbanetransporten – og dermed oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket" – må investeringene økes sterkt i forhold til planrammen. Gjennom en sterk satsing på utbygging av jernbanen vil de viktigste dobbeltsporparceller og kryssingsspor på Østlandet kunne utbygges, noe som også vil tilrettelegge for eventuell framtidig satsing på høyhastighetstog.

Stortingets vedtak om Nasjonal Transportplan for perioden 2006-2015 inneholdt en satsing på modernisering av jernbanenettet med en investeringsramme på 24,5 milliarder kr. (2007 kr. nivå). Det er nå beregnet at gjennomføring av disse investeringsprosjektene vil koste ca. 34 milliarder kr.

Foreliggende forslag fra Jernbanverket ut fra den økonomiske ramme som er gitt fra Samferdselsdepartementet er på 16,9 milliarder kr. Forslaget for NTP 2010-2019 er altså halvdel av det som Stortinget allerede har gjort vedtak om.

Som nevnt i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006 ble det antydnet et investeringsbehov på mellom 78 og 104 milliarder kroner fram til 2040 for å få stamnettet opp på tilfredsstillende standard. Dette tilsier at behovet er omtrent 30 milliarder kr. for hver tiårsperiode eller 3 milliarder kr. pr. år i 30 år framover. Det foreslåtte investeringsnivå i NTP 2010-19 utgjør altså omtrent halvparten av hva etaten skisserer som behov selv om en bruker 30 år på utbyggingen.

Fylkesrådet mener at jernbaneutbyggingen fram til ønsket standard helst bør gjennomføres i løpet av 20 år. Dette innebærer at det må investeres henimot 50 milliarder kr. i de to neste 10 årsperiodene eller 5 milliarder kr. pr. år hvilket er omtrent tre ganger så mye som forslaget fra Jernbanverket.

Miljø og klimautfordringen

Som nevnt i kap. 2 står transportsektoren for 29 % av klimagassutslippene (CO₂-ekvivalenter). Dette fordeler seg med 18 % på vegtransport, 2 % på fly, 5 % på sjøtransport og 4 % på motorredskaper inklusive dieseltog.

Målsetting i klimameldingen er at utslippet når det gjelder transportsektoren skal reduseres med 12-20 % i forhold til nevnte prognose for utslipp i 2020.

Mulige virkemidler kjøretøyavgifter, tilskudd til kollektivtrafikk og gang/sykkelveger, arealpolitikk, bedre kollektivtrafikk, bedre framkommelighet for kollektivtransport og syklist i byene og satsing på jernbanen, bruk av bompenger/vegprising og stille strengere miljøkrav til kjøretøyene.

Det er først og fremst teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Generelt økt transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål.

Flesteparten av aktuelle tiltak for bedre miljø må gjøres på sentralt nivå. Nasjonale myndigheter kan iverksette belønningsordninger slik at kollektivtrafikken øker og særlig bør det gjelde i byområder. Ellers bør jernbanen settes i stand til å ta større både person- og godstransport. Utover dette må en vurdere hvilke tiltak som kan iversettes på lokalt og regionalt nivå, men Fylkesrådet nevner at en er i gang med en revisjon av Fylkesdelplan for SMAT i 13 by- og tettsteder i Hamarregionen og at en har startet arbeidet med en Energi- og klimaplan for Hedmark.

Universell utforming

I 2009 vil Plan- og bygningsloven bli revidert. Som del av dette er det ventet at det vil bli utformet Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming. Forslag til retningslinjer er ute i en høringsprosess nå.

I 2009 ventes det dessuten av de blir iversatt ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov.

I gjeldende Kollektivtransportplan for Hedmark er det prioritert og satt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden. Siktemålet er at det skal være god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering.

Det er derfor ikke tilfredsstillende at teamet ikke vises større oppmerksomhet og at det avsettes betydelig mer midler både hos Statens Vegvesen og i Jernbaneverkets forslag til NTP 2010-2019.

Som nevnt under Programområder – Stasjoner og knutepunkter – foreslår Jernbaneverket at det avsettes 250 mill. kr pr. år til arbeid med sikkerhet på stasjonene og tilgjengelighet for alle samt universell utforming. Etaten har beregnet at arbeidet med å få til universell utforming ved alle dets 370 stasjoner vil beløpe seg til 10,5 milliarder kr. Selv om hele beløpet under nevnte programområde nyttes til arbeidet med universell utforming og ikke noe avsettes til sikkerhetsarbeid - noe som er helt urealistisk - vil det ta 42 år å få stasjonene universelt utformet.

Statens vegvesen har opplyst i plandokumentet at det vil koste 2 milliarder kr. å få opprustet 6500 holdeplasser langs stamvegnettet slik at de blir universelt utformet. Vegvesenet foreslår at det nyttes 50 mill. kr. pr år og at det da kan utbedres 150-200 holdeplasser pr. år. Dette innebærer at det også vil ta 30-40 år før arbeidet er utført. Anbefalt økonomisk ramme med 50 mill. kr. pr år til større knutepunkter og 20 mill. kr. pr. år til kollektivfelt er også helt utilstrekkelig.

Utilstrekkelige rammer til veginvesteringer

Som nevnt har Statens vegvesen i stamnettutredningen fra 2006 anslått behovet for investeringer til å være 230 milliarder kroner for å få stamvegnettet i hele landet opp på god standard som tilsvarer vegnormalen innen 2040. Dette tilsier at behovet for investeringer på stamvegnettet er omtrent 7,7 milliarder kroner pr. år i 30 år framover.

Til tross for dette enorme behovet foreslår etaten kun 26,9 milliarder kroner i tiårsperioden 2010-2019 til stamvegnettet eller 2,7 milliarder kroner pr. år. Foreslått investeringsnivå i NTP 2010-19 tilsvarer altså omtrent en tredjedel av behovet som etaten har beregnet, selv om en velger å bruke 30 år på utbyggingen.

Det er etter Fylkesrådets mening ikke tilfredsstillende at en skal bruke 30 år på å utbygge landets stamvegnett til tilfredsstillende standard. Fylkesrådet mener at målsettingen burde være å få utbygget stamvegnettet til standard i henhold til vegnormalen i løpet av 20 år. Dette vil kreve 115 milliarder kr. i investeringsmidler i de to neste 10 årsperiodene eller 11,5 milliarder kr. pr. år hvilket er mer enn fire ganger så mye som forslaget fra Statens vegvesen.

Ettersom Statens vegvesen ut fra gitte rammer kun har foreslått 2,9 milliarder kr. pr. år til investeringsmidler på stamvegnettet, har Fylkesrådet kommet til at en må kreve at utbyggingen av stamvegnettet til fullgod standard bør gjennomføres betydelig raskere enn i løpet av en 30 års periode.

Som det framgår av oversikten foran er det foreslått at 13,4 milliarder kroner av investeringsrammen til stamveg skal nyttes til mindre investeringstiltak som mindre, utbedringer, gang/sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak samt planlegging og grunnerv. Statens vegvesen understreker den sterke satsing som ligger inne på nevnte tiltak ettersom rammen er fordoblet. For å understreke tallenes størrelse vil denne økte satsing, forutsatt lik fordeling mellom fylkene, gi hvert fylke 2 km ny gang/sykkelveg langs stamvegnettet, 1 km midtrekkverk langs stamvegnettet, 2 km midtmarkering og det vil ta 40 år før holdeplasser langs stamvegnettet er utbedret og universelt utformet.

Fylkesrådet vil derfor foreslå at den økonomiske rammen økes med 40% i forhold til planrammen.

Økt vedlikehold må ikke gå på bekostning av investeringer

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 derfor positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Tilsvarende er det bra med den økte satsingen på trafikksikring, gang-/sykkelveger, kollektivtiltak og miljø-/ servicetiltak. Det er imidlertid ikke akseptabelt at etterslepet til vedlikehold skal dekkes ved overføring av midler som ellers skulle vært brukt til investeringer. Økt vedlikehold må derfor gjennomføres ved økte økonomiske rammer.

Bompengefinansiering

Bompenger har de senere årene utgjort en stadig større andel av finansiering av vegutbyggingen. Det aksepteres at bompengefinansiering også i fremtiden blir en vesentlig del av finansieringsgrunnlaget for å få til bedre samferdselsinfrastruktur, men det godtas ikke at statens bidrag reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen. Bompengefinansiering må være et supplement til statlig finansiering og ikke utgjøre hovedtyngden.

Fylkesrådet vil bemerke at etablering av bompengeneinnkreving på Rv 2 og E6 vil kunne føre til vesentlige endringer i godstrafikken nord-syd på stamvegnettet i Hedmark. Dersom det ikke blir bompengeneinnkreving verken på Rv 2 øst for kongsvinger, Rv 20 mellom Kongsvinger og Elverum og på Rv 3 fra Elverum og nordover, må det forventes at lastebiltrafikken "flyttes" over til nevnte kjørerute med de konsekvenser det får trafikkavvikling og trafikksikkerhet.

Prosjektfinansiering

Det er positivt at planforslaget anbefaler prosjektfinansiering. Rammebetingelsene for prosjektfinansiering må imidlertid være slik at det åpnes for et bredt spekter i slike finansieringsopplegg. Dette gjelder også bompengefinansierte

Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer sammenhengende utbygging av strekninger, full utnytting av investeringene, og derved også reduserte kostnader. Ulempen med alternative finansieringsordninger kan være at det er en dyrere finansieringsordning enn bevilgninger direkte over Statsbudsjettet, men dette kan oppveies ved raskere og mer effektiv utbygging.

Det bør vurderes etablert et statlig infrastrukturfond på siden av statsbudsjettet som muliggjør prosjektfinansiering og nye kontraktsformer. Denne ordningen bør ikke begrenses til det regionale vegnettet, men også gjøres gjeldende for stamnettet både på veg og jernbane.

Trafikksikkerhet

Ulykkessituasjonen på vegene i Hedmark er uakseptabel fordi omtrent ¼ av trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. En slik utvikling kan ikke godtas. Det kreves at det settes større fokus på trafikksikkerhetsarbeidet og at nødvendige virkemidler tas i bruk slik at døds- og ulykkestallene på vegene i Innlandet kan bli betydelig redusert.

Overføring av "Øvrige riksveger" til regionalt nivå

Det er positivt at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Det er imidlertid ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med midler til standardheving på det samme vegnettet. Det vises i denne sammenheng til endring av veglovens § 7 i 1995 der det i Ot. prop. nr. 60 (1995-1996) heter:

”Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand”. Samferdselskomiteen følger opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): ”Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå.

I forslag til NTP 2010-2019 legger Staten til og med opp til å redusere posten for investeringer til øvrige riksveger for å øke andelen midler til stamvegnettet. På tilsvarende måte økes de økonomiske rammene relativt mer for drift/vedlikehold for stamvegene enn for øvrige riksveger. Investeringsnivået for øvrige riksveger foreslås redusert med 7,5 milliarder kr. til 14,5 milliarder kr. for 10-årsperioden 2010-2019..

Dersom regionalt nivå får overført ansvaret for øvrige riksveger fra 2010, vil utgangspunktet for å kunne utbedre vegene bli betydelig dårligere enn nå. Slik de økonomiske rammene foreslås, vil dette bli særdeles problematisk fordi eksisterende investeringsnivå er for lavt.

Fylkesrådet forutsetter derfor at regionenes økonomi styrkes på en slik måte at en overtakelse av de øvrige riksvegene er forsvarlig. Nåværende forslag i NTP er langt fra tilfredsstillende for en regionalisering av det øvrige riksvegnettet.

For oversiktens skyld er vegnettets lengde innen Hedmark slik:

	Landet	Hedmark	%
Stamveg	8.981 km	541 km	6
Øvrige riksveger	18.293 ”	1.464 ”	8
Fylkesveger	<u>27.069 ”</u>	<u>2.535 ”</u>	9
	<u>54.343 km</u>	<u>4.540 km</u>	8

Dersom regionreformen fører til at ”Øvrige riksveger” overføres ansvarsmessig til fylkeskommunen, vil Hedmark fylkeskommune få ansvaret for anslagsvis 4000 km offentlig vegnett innen Hedmark. Dette under forutsetning at det ikke gjøres andre endringer/justeringer.

5. Fylkesrådets drøfting

Hedmark har store utfordringer fordi det er store avstander, spredt bosetting, stor arbeidspendling, store jord- og skogsbruksområder som er svært transportkrevende, stor trafikk i forbindelse med hytte- og reiseliv, transittfylker med stor gjennomgangstrafikk og urovekkende høye ulykkestall.

Fylkesrådet mener at samferdselsnettet i Hedmark er begrensende for næringsutvikling, industri og reiseliv og begrenser tilflytting og bolyst. Hovedutfordring er å få til utbedring av de tunge transportkorridorene nord-syd og øst-vest både når det gjelder stamvegnettet og jernbanenettet. De største og viktigste veg- og banestrekningene må utbygges først.

Dersom målsettingen om å få til dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar, få elektrifisert Røros- og Solørbanen og utbedret Kongsvingerbanens infrastruktur, vil omtrent halvparten av økt investeringsramme på 20% ”gå med” til å få utbygget jernbanen innen Hedmark slik som ønskelig i løpet av perioden 2010-2019. Fylkesrådet mener derfor at planrammen må økes med 50% for å realisert store utbyggingsprosjekt innen jernbanen over hele landet.

Fylkesrådet finner de forløpige utredningene om *høyhastighetstog* som interessante og mener at videre utredning skal skje. Imidlertid er det viktigste i de nærmeste årene å få utbedret infrastrukturen på eksisterende jernbanenett.

Fylkesrådet mener det er viktig at det iversettes *miljø- og klimatiltak* som kan redusere klimautslippene. Mulige virkemidler kan være kjøretøyavgifter, tilskudd til kollektivtrafikk og gang/sykkelveger samt arealpolitikk. Det er først og fremst teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Generelt økte transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål.

Flesteparten av aktuelle tiltak for bedre miljø må gjøres på sentralt nivå. Nasjonale myndigheter må derfor legge opp til belønningsordninger som kan øke kollektivtrafikken og redusere den øvrige biltrafikk og spesielt gjelder dette for byområder. Utover dette må en vurdere hvilke tiltak som kan iversettes på lokalt og regionalt nivå så som tiltak i forbindelse med energi- og klimapolitikk og samordnet areal- og transportplanlegging.

I gjeldende Kollektivtransportplan for Hedmark er det prioritert og satt fokus på arbeidet med *universell utforming av alle ledd i transportkjeden*. Siktemålet er at det skal være god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering. Det er derfor ikke tilfredsstillende at teamet ikke vises større oppmerksomhet i Statens Vegvesen og Jernbaneverkets forslag til NTP 2010-2019. Fylkesrådet mener at det må avsettes betydelig mer midler til universell utforming av alle ledd i transportkjeden.

Hedmarks stamveger er spesielle fordi de har stor andel transittrafikk og relativt sett langt flere trafikkdrepte og hardt skadde enn landet for øvrig. Fylkesrådet mener at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler i forslaget til NTP 2010-2019. Fylkesrådet påpeker at Statens vegvesen i Stamvegutredningen i 2006 har anslått et investeringsbehov fram til 2040 for å få stamvegnettet utbygd i henhold til vegnormalen til 230 milliarder kroner eller ca. 7,7 milliarder kr. pr. år.

Foreliggende forslag til investeringer på stamvegnettet er 2,7 milliarder kroner pr år eller omtrent en tredjedel av behovet.

Fylkesrådet registrerer dessuten at andelen av offentlige midler som nyttes til samferdselsformål har vært synkende over mange år og at denne uheldige utvikling synes å fortsette. Samferdselens betydning er helt sentral for en ønsket utvikling i Innlandet og derfor må andelen som nyttes til samferdselsformål økes. Det kan ikke aksepteres at det skal ta 50-60 år å få utbygget veg- og banenettet til brukbar standard. Målsettingen bør i hvert fall være at dette kan skje i løpet av 20-30 år.

Fylkesrådet foreslår derfor 40% økning i planrammen for stamveg- og riksveginvesteringene slik at en får til raskere utbygging for å sikrer næringslivets framkommelighet og øke trafikksikkerheten.

Fylkesrådet aksepterer at bompengefinansiering i fremtiden blir en del av finansieringsgrunnlaget for å få til bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens bidrag reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkesrådet mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen. Bompengefinansiering må være et supplement til statlig finansiering og føre til at vegutbygging skjer raskere enn det ellers ville gjort

Fylkesrådet mener at en som alternative finansieringsmåte må vurdere prosjektfinansiering og/eller at det opprettes et infrastrukturfond for å få finansiert infrastrukturutbygging med større forutsigbarhet og raskere utbygging.

Fylkesrådet mener det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift- og vedlikehold for å redusere tempoet i forfallet av veg- og baneinfrastrukturen. En reduksjon i økonomiske rammer til strekningsvise tiltak sett i forhold til dagens situasjon vil imidlertid gi dramatiske konsekvenser i forhold til muligheter for utvikling av et nødvendig og fremtidsrettet transportsystem. Etter Fylkesrådets mening er det derfor uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på veg- og banesiden. Økning i de økonomiske rammene til nødvendig vedlikehold må tas av "friske" penger og ikke gå på bekostning av investeringsmidlene. Fylkesrådet er positivt innstilt til forslaget om å forsøke nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng. Fylkesrådet ber om at slik kontraktsform etableres for Rv 3 gjennom Østerdalen slik at det sikres forutsigbare og tilstrekkelige rammer for kontinuerlig utbedring av den sentrale stamvegen.

Ny forvaltningsreform skal gjennomføres fra 2010, og da skal fylkeskommunen overta eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksveger. Dagens "øvrige riksveger" og fylkesveger innen Hedmark er på til sammen 4000 km. Stamvegnettet innen Hedmark er på 540 km. Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale vegnettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesvegnett. Det blir derfor viktig å avklare prosedyre for overføring av ansvaret for øvrige riksveger fra stat til region. Prinsipper for finansiering av både investeringer, drift og vedlikehold knyttet til øvrige riksveger må etter Fylkesrådets mening utredes og ses i sammenheng med arbeidet som skal iverksettes for å utvikle inntektssystemet og kriterier for finansiering av de nye regionene. Slik forslaget i NTP 2010-2019 er lagt fram foreslås det at øvrige riksvegnett blir tildelt relativt mindre midler enn stamvegnettet både når det gjelder investering og drift/vedlikeholdsmidler. Utgangspunktet for å kunne bedre det øvrige riksvegnettet vil derfor bli dårligere enn nå og det kan ikke aksepteres.

Rulleringen av Nasjonal Transportplan 2010-2019 gjennomføres i hovedsak på samme måte som ved forrige rullering. Fylkesrådet mener at en også denne gang må sette opp en klar prioritering av hvilke større investeringsprosjekter en ville arbeide for å få gjennomført.

Da stamnettutredningene ble behandlet av Fylkestinget 16-17.01.2007 ble prioritering med Rv 2, Rv 4, E6 og E216 vedtatt. Fylkestinget vedtok i tillegg at det skulle framlegges og vedtas et breddeutvidelsesprogram for Rv 3 med virkning fra 2008.

I Fylkesrådets tiltredelseserklæring som ble lagt fram for Fylkestinget 30.10. 2007 og som senere ble vedtatt i Fylkestinget står det:

"Hedmark skal prioritere Rv 2, E6 og Rv 3 for nasjonale stamvegmidler når Nasjonal Transportplan (NTP) rulleres." Tiltredelseserklæringen har senere fått slikt tillegg:

"For å unngå trafikkfarlige flaskehalser, og skape bedre linjeføring, er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i NTP og finansieres gjennom denne."

Fylkesrådet mener det er viktig at Innlandet står sammen om hovedprioriteringene for utbygging av samferdselens infrastruktur. Fylkesrådet tilrår derfor at stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16, Rv 3 og Rv 35 sikres med nødvendige stamvegmidler i Nasjonal Transportplan 2010-2019.