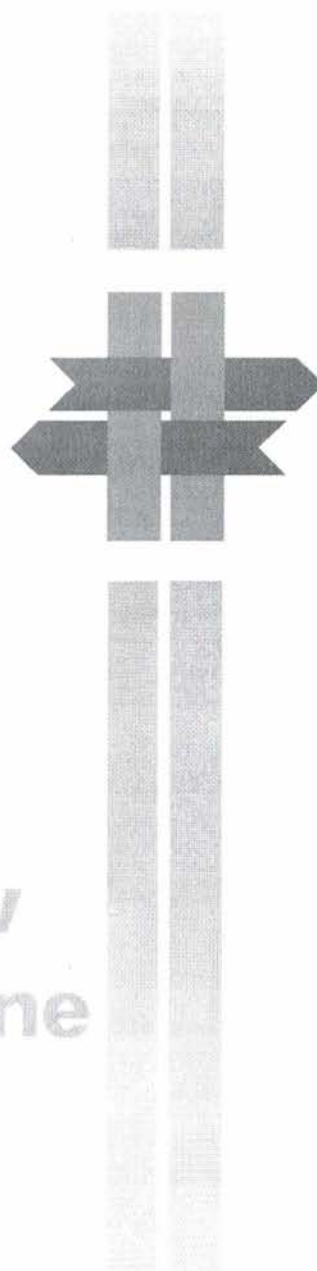


Nasjonal transportplan 2006 - 2015



**Strategiske analyser
på fylkesnivå og
for byområder -
en oppsummering av
de politiske vedtakene**

**Jernbaneverket
Kystverket
Luftfartsverket
Statens vegvesen**

Arbeidsdokument
September 2002

ISBN 82-7704-066-0

Eks. 1
09tel08935

q656:33 NSB Nas

Innholdsfortegnelse:

| | |
|--|----------|
| Innledning..... | 2 |
| Endringer..... | 2 |
| Temaer som supplerer de strategiske analysene | 3 |
| Avslutning..... | 4 |
| Oversikt over den politiske behandlingen..... | 5 |

Innledning

Fylkeskommunene og en rekke byområder ble i juni 2001 gjennom Retningslinje 1 bedt om å utarbeide strategiske analyser som grunnlag for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan. Innspillene er oppsummert i arbeidsdokument *Strategiske analyser på fylkesnivå og for byområder – en oppsummering* (mai 2002).

De fleste strategiske analysene ble politisk behandlet i juni 2002. Dette dokumentet inneholder de endelige politiske vedtakene.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan venter imidlertid å motta flere politiske vedtak. Oslo kommune har foreløpig ikke behandlet Østlandssamarbeidets strategiske analyse. Telemark fylkeskommune har lagt opp til en politisk behandling av Grenlandsanalysen i desember 2002. Sogn og Fjordane har utsatt den politiske behandlingen av Vestlandsanalysen. Dato for behandling er ukjent. Videre er den strategiske analysen for storbyområdet Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg ikke behandlet i Sola kommune.

Det er stort sett samsvar mellom de strategiske analysene og de politiske vedtakene. I forbindelse med behandlingen av analysene er det imidlertid flere steder understreket enkelte hovedpoeng i analysene, og/eller foretatt språklige korrigeringer eller presiseringer. Det er i det videre arbeidet derfor nødvendig å se de politiske vedtakene opp mot det konkrete innholdet i analysene.

Oslo kommune ved byråd Hilde Barstad har kritiske merknader til noen av årsakssammenhengene i den strategiske analysen for Oslo og Akershus. Oppland fylkeskommune har selv utarbeidet et tilleggsdokument etter at fylkestinget mente at analysen ikke i tilstrekkelig grad belyste utfordringer i hele Oppland (tilleggsdokument er vedlagt de politiske vedtakene).

De politiske vedtakene er både omfattende og konkrete på en rekke områder og bør derfor gjennomgås i sin helhet, men enkelte endringer har vi funnet det viktig å trekke fram spesielt:

Endringer

I flere av de strategiske analysene er det foreslått en rekke tiltak for å redusere veksten i biltrafikken. Stort sett støtter de politiske vedtakene opp under disse pakkene av tiltak, men forslag om bruk av økonomiske virkemidler har i flere tilfeller ikke fått politisk støtte.

Vegprising og parkeringsrestriksjoner

Utvalg for byutvikling i Sandnes kommune aksepterer forslaget om parkeringsrestriksjoner slik det er foreslått i strategisk analyse for storbyområdet Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, men presiserer at de ikke vil godta at bompengoordningen gradvis endres til et vegprisingssystem hvor inntektene også kan gå til drift av kollektivtransport eller andre miljøvennlige transportformer og miljøtiltak. Stavanger kommune støtter verken forslag om vegprising/gradvis overføring av bompengeinntekter til drift av kollektive midler, eller forslag om å be om lovhjemmel for å kunne innføre parkeringsavgift på private områder. I den politiske behandlingen i Randaberg kommune, ble derimot alle punktene i den strategiske analysen vedtatt. Fylkeskommunen i Rogaland gir i sin politiske behandling av strategisk analyse for Rogaland sin tilslutning til analysen, med følgende unntak/presiseringer:

- a) Da bompengeringen på Nord-Jæren ble innført, var det en forutsetning fra fylkestinget at inntektene utelukkene skulle gå til investeringer ikke til driftstiltak. På denne bakgrunn går fylkestinget i mot at bompengeinntekter skal kunne brukes til driftstiltak for kollektivtrafikken.
- b) Fylkestinget går i mot avgiftsbelegging på private parkeringsplasser som virkemiddel for å begrense bruk av privatbil.

Også i den strategiske analysen for Trondheim ble vegprising foreslått som et økonomisk virkemiddel for å dempe veksten i biltrafikken, men dette forslaget fikk ikke tilslutning i den politiske behandlingen. I Kristiansand ble det i forbindelse med den politiske behandlingen av byanalysen understreket at vegprising er uaktuelt som finansiering.

Bruk av økonomiske virkemidler for å overføre gods fra veg til sjø

Fylkestinget i Møre og Romsdal vedtok å fjerne ”i form av avgiftspolitik” fra den strategiske analysen. Setningen blir da:

”Naudsynte økonomiske virkemidler må takast i bruk for å styrke overføring av gods frå veg til sjø.”

Temaer som supplerer de strategiske analysene

I tillegg til å behandle det konkrete innholdet i de strategiske analysene, har den politiske behandlingen resultert i en rekke nye innspill som kommer i tillegg til de strategiske analysene. Vi vil her trekke fram noen prinsipielle vedtak:

Todeling av vegnettet

Østfold fylkeskommune har fattet følgende vedtak:

”Østfold fylkeskommune kan ikke akseptere en eventuell to-delning av vegnettet før det er foretatt en oppgradering av vegnettet til en akseptabel standard.”

Kollektivtransport

I forbindelse med den politiske behandlingen i Hordaland fylkeskommune ble det trukket fram en rekke forhold for å bedre rammevilkårene for kollektivtransporten:

”Driftsmidler til kollektivtrafikk må synleggjerast som ein eigen post.”

”Fylkestinget meiner at institusjonelle sektorgrenser ikkje må hindre mest mogeleg effektiv bruk av investeringane. For alternativ bruk av riksvegmidlar til blant anna kollektivformål vert i dag kravd omfattande dokumentasjon. Fylkestinget krev at denne ordninga vert lagt om slik at demokratiske organ får like godt høve til å investere i kollektivtiltak som vegtiltak. Fylkestinget krev vidare at den lokale eigendelen ved bruk av storbymidlar vert redusert eller heilt fjerna” (Politisk vedtak i Hordaland fylkesting).

Kompensasjon for gjenstående biler i ferjesambandene

Møre og Romsdal fylkeskommune foreslår følgende:

”innføring av kompensasjonsordning for attståande bilar i ferjesambanda.”

Prinsipper for bompenger

I forbindelse med den politiske behandlingen av den strategiske analysen for Vestfold, fattet fylkestinget bla følgende vedtak:

”Vestfold fylkesting er sterkt uenig i de nåværende retningslinjer for finansiering av stamvegene. Stamvegene er et nasjonalt ansvar og bør derfor i sin helhet bygges ut med statlige midler. Hvis det allikevel fastholder at hele eller deler av stamvegene skal utbygges ved hjelp av bompenger, må dette skje etter en samlet nasjonal plan, slik at utbyggingen skjer i en logisk geografisk rekkefølge (....)
Eventuell bompengeneinnkreving på stamveger må være et nasjonalt ansvar, og må skje etter det prinsipp at bilistene betaler i samsvar med det antall kilometer ny veg de benytter.” (vedtak i fylkestinget i Vestfold, pkt 11,12 og 13)

Utvikling av havner og sjøtransport

Gjennom den politiske behandling har fylkeskommunene i hovedsak sluttet seg til den foreliggende strategiske analysen for vedkommende fylke, når det gjelder utvikling av havner og sjøtransport. Noen fylkeskommuner har imidlertid fremhevet enkelte andre havner som viktige utover de som er nevnt i de strategiske analysene.

Det er generelt stor politisk oppslutning om en målsetting om å overføre mer gods fra veg til sjø, og stor politisk interesse for framtidig havneutvikling. Det sies imidlertid lite om hvilke virkemidler man er villig til å bruke i denne sammenheng. De fleste fylkeskommuner angir heller ingen prioritering mellom tiltak for de ulike transportformer.

Organisering av arbeidet med transportpolitikk

Et tema som går igjen i de politiske vedtakene er ønsket om å organisere transportsektoren annerledes og med økt myndighet for fylkeskommunen. Blant annet har Troms fylkesting gjort følgende vedtak:

”Fylkestinget vil slå fast at samferdselspolitikken må bygge på et prinsipp om at beslutninger skal tas så nær brukerne som mulig. Det er derfor nødvendig at fylkeskommunen overtar koordinerings- og styringsfunksjonen i spørsmål som gjelder regional samferdsel. En slik omlegging vil og styrke fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør” (Vedtak i Troms fylkesting).

Avslutning

Vi vil understreke at dette ikke er en fullstendig liste over endringer og tillegg til analysene som følge av den politiske behandlingen. Vedtakene er både omfattende og konkrete på en rekke temaer. For å få en fullstendig oversikt over fylkeskommunenes innspill, må man derfor lese analysene og de politiske vedtakene i sammenheng.

Etatene vil vurdere de ulike innspillende i det videre planarbeidet, og vedlagte samling av politiske vedtak vil være viktig i dette arbeidet.

Etatene mener de politiske vedtakene ikke utløser behov for supplerende retningslinjer fra departementene for det videre planarbeidet fram mot 2003.

Oversikt over den politiske behandlingen

| Fylkesanalyser: | Politisk behandlingsinstans: | Side: |
|----------------------------|---|--------------|
| Østfold | Fylkestinget i Østfold | 6 |
| Hedmark | Fylkestinget i Hedmark | 7 |
| Oppland | Fylkesutvalget i Oppland | 8 |
| Buskerud | Fylkestinget i Buskerud | 11 |
| Vestfold | Fylkestinget i Vestfold | 13 |
| Telemark | Fylkestinget i Telemark | 15 |
| Aust-Agder | Fylkestinget i Aust-Agder | 17 |
| Vest-Agder | Fylkestinget i Vest-Agder | 18 |
| Rogaland | Fylkestinget i Rogaland | 24 |
| Hordaland | Fylkestinget i Hordaland | 26 |
| Sogn og Fjordane | Fylkesutvalget i Sogn og Fjordane | 28 |
| Møre og Romsdal | Fylkestinget i Møre og Romsdal | 29 |
| Sør-Trøndelag | Fylkestinget i Sør-Trøndelag | 30 |
| Nord-Trøndelag | Hovedutvalg for regional utvikling | 33 |
| Nordland | Fylkestinget i Nordland | 34 |
| Troms | Fylkestinget i Troms | 36 |
| Finmark | Fylkesutvalget i Finmark | 39 |
| | | |
| Regionale analyser: | | |
| Østlandssamarbeidet | Fylkesutvalget i Akershus | 40 |
| | Fylkesutvalget i Hedmark | 40 |
| | Hovedutvalg for regional utvikling i Buskerud | 40 |
| | Fylkestinget i Telemark | 41 |
| | Fylkestinget i Vestfold | 42 |
| | Fylkestinget i Østfold | 43 |
| | Fylkesutvalget i Oppland | 44 |
| Vestlandsanalysen | Fylkestinget i Rogaland | 45 |
| | Fylkestinget i Hordaland | 46 |
| | Fylkestinget i Møre og Romsdal | 47 |
| | | |
| Byanalyser: | | |
| Oslo/Akershus | Fylkesutvalget i Akershus | 48 |
| | Byråd for miljø og samferdsel i Oslo | 50 |
| Kristiansand-området | Fylkestinget i Vest-Agder | 55 |
| | Bystyret i Kristiansand | 56 |
| Stavanger-området | Formannskapet i Stavanger kommune | 58 |
| | Utvalg for byutvikling i Sandnes kommune | 59 |
| | Formannskapet i Ramdaberg kommune | 60 |
| Bergen | Fylkestinget i Hordaland | 61 |
| | Byrådet i Bergen | 63 |
| Trondheim | Formannskapet i Trondheim | 64 |
| Tromsø | Fylkestinget i Troms | 66 |
| | Kommunestyret i Tromsø | 67 |
| Moss | Formannskapet i Moss kommune | 68 |
| Fredrikstad | Kommunestyret i Fredrikstad | 69 |
| Sarpsborg | Bystyret i Sarpsborg | 70 |
| Halden | Kommunestyret i Halden | 72 |
| Grenland | | |

Strategisk analyse for Østfold. Vedtak i Østfold fylkesting 21/6

Fylkestingets vedtak lyder således:

Fylkestinget slutter seg til Strategisk analyse for Østfold. Det forutsettes at fylkeskommunen gis anledning til å delta i det videre arbeidet i samsvar med utarbeidelsen av gjeldende NTP.

Samferdsel er et av kjerneområdene innenfor regional utvikling. Feltet bør derfor være sentralt i så vel fylkesplanlegginga framover som i årlige handlingsprogram og RUHP. For å kunne arbeide innenfor området er det viktig at fylkeskommunen utvikler sin kompetanse på

området. En slik kompetanseutvikling må også sees i sammenheng med etablering av egen virksomhet for kollektivtransporten.

Oppfølgingen skjer på flere arenaer og involverer mange deltakere. Det er viktig at fylkeskommunen også i framtiden opprettholder gode kontakter med transportetatene. I denne sammenheng er det viktig å være oppmerksom på at omorganiseringen av vegmyndighetene kan føre til endrede arbeidsformer.

Arbeidet mot Nasjonal Transportplan vil fortsatt være viktig, og fylkeskommunen bør engasjere seg i dette. Likeledes er det avgjørende at det settes politisk trykk bak de målsettingene fylket har, slik at det kan oppnås resultater i praksis.

Interregionale og internasjonale arenaer kan brukes til å arbeide med de overgripende elementene i samferdselspolitikken. Her har særskilt arbeidet i Østlandssamarbeidet vært av betydning. Deltakelse på internasjonale arenaer og prosjekter kan også være nyttig, men må vurderes i forhold til resursinnsats og nytte.

Det er samtidig viktig at kontakten ut i Østfoldsamfunnet og ikke minst kommunene videreutvikles. Dette er en utfordring, ikke minst i fylkesplanarbeidet hvor økt kommunal deltakelse og engasjement er nødvendig. En viktig strategi her vil være regionale planprosesser, for eksempel knyttet til areal- og transportplanleggingen.

Samferdsels-, miljø- og kulturkomiteen er glad for forslaget om forsering av utbygging av E6 med ferdigstillelse 2009, og ser også for seg en forsering av E18 med en snarlig oppstart av parsellen rundt Askim.

Samferdsels-, miljø- og kulturkomiteen forventer at utbyggingen av jernbanen gjennom Moss, som omtalt i Østfold pakke fase 1 blir gjennomført. Jernbanesatsingen i Østfold for øvrig må prioriteres. Østfold pakke fase 2 lokalisert til Moss og Fredrikstad er områder som Samferdsels-, miljø- og kulturkomiteen ønsker å prioritere høyt.

Østfold fylkeskommune kan ikke akseptere en eventuell to-delning av vegnettet før det er foretatt en oppgradering av vegnettet til en akseptabel standard.

Fylkeskommunen vil samtidig presisere viktigheten av overføring av midler til vegnettet i Østfold (drift, vedlikehold og investering) og vil derfor kreve at overføringene fra regjeringen står i samsvar med trafikk tettheten i fylket.

Østfold fylkesting 20. juni 2002 viser til at konsekvensutredningen for etablering av en sivil lufthavn ved Rygge militære flystasjon ble lagt fram den 5. mai 2000.

Av hensyn både til behovene knyttet til næringslivet generelt og den sivile transporten i Østfold er det nå tvingende nødvendig å komme videre i arbeidet med tilrettelegging av vilkårene for sivil luftfart på Rygge – slik at det kan bli praktisk mulig å åpne "Rygge Sivile lufthavn" tidligst mulig i 2003.

Strategisk analyse for Hedmark.

Vedtak i Hedmark fylkesting 18/6-02

Vedtak:

Fylkestinget vedtar den Strategiske analyse for Hedmark datert mai 2002 som et egnet underlag for utarbeidelse av Retningslinje 2 i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan 2006 – 2015. og vil understreke:

1. Hedmark har store avstander og spredt bosetting og store utfordringer knyttet til avstand, framkommelighet og kostnadseffektiv transport for befolkning og næringsliv. Fylkestinget nevner godstransport og spesielt transport knyttet til skognæringen.
2. Hedmark har ikke sjø som alternativ transportåre slik som de fleste andre fylker i landet.
3. Hedmark er et transitt-fylke med sentrale transportkorridorer for veg og jernbane både nord-syd og øst-vest, så vel nasjonalt som internasjonalt. Transitt-trafikken tar stor del av kapasiteten på stamvegene og andre riksveger. (Riksveg 2, E-6, RV 3, RV 20 og RV 25).
4. Hedmark blir tyngdepunkt for Forsvaret i det indre Østland, en virksomhet som ytterligere vil belaste vegnettet med tunge kjøretøyer.
5. Hedmark er det fylket som har nest lengst fylkesvegnett – under 60 % av dette har fast dekke.
6. Det er spesielle utfordringer knyttet til kollektivtransport for et distriktsfylke som Hedmark for å kunne gi et minste akseptabelt kollektivtilbud til befolkningen og knytte hele Hedmark nærmere Gardermoen/hovedstadsområdet.
7. I fylkesplanen for Hedmark 2001-04 (-08) godkjent i Statsråd 8. mars 2002 gir viktige føringer for utvikling i fylket. Fylkestinget har i denne gått for en flerkjernestruktur på Østlandet som avlastning av og et alternativ til hovedstadsområdet.
8. Fylkestinget mener at nullvisjonen må videreføres i trafikksikkerhetsarbeidet ved at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde. Hedmark har svært høy andel av alvorlige trafikkulykker.
9. Fylkestinget vil også peke på den spesielt lave andel av investeringsmidler som har kommet Hedmark til del gjennom flere år. Samtidig som trafikkveksten på veg i Hedmark har økt med 32 % i de siste 10 år, mens økningen på landsbasis er 23 % i den samme perioden.

Strategisk analyse for Oppland

Vedtak i fylkesutvalget 25/6-02

V E D T A K

Fylkesutvalget i Oppland mener dokumentet "Nasjonal transportplan 2006-2015, trinn 1 - transportmessige utfordringer i Oppland" gir en god beskrivelse av viktige utfordringer fylket står overfor innen transportsektoren.

Fylkestinget i Oppland behandlet 11. juni 2002 (FT-sak 16/02) dokumentet "Nasjonal transportplan 2006-2015 Trinn 1- transportmessige utfordringer i Oppland". Etter en grundig politisk debatt, ble det besluttet å be administrasjonen om å lage et tilleggsnotat for å peke på noen momenter som ikke er behandlet i det nevnte plandokumentet. Det opprinnelige plandokumentet vil sammen med tilleggsnotatet bli lagt til grunn for sluttbehandling av saken i Fylkesutvalget 25. juni 2002.

Tilleggsdokument Oppland

Transportkorridorene gjennom fylket har stor nasjonal betydning

Oppland er et innlandsfylke som grenser til seks andre fylker. Hovedkorridoren E6 nord-sør i landet og hovedkorridoren E16 øst-vest går gjennom fylket. Transportårene gjennom Oppland har derfor ikke bare stor betydning for fylkets egne innbyggere og næringsliv, men tjener også som viktige transitåre for transporter mellom fylkene nord og vest for Oppland og det sentrale Østlandsområdet/utlandet. Det bør derfor være en viktig nasjonal oppgave å sørge for god infrastruktur og et godt transporttilbud på veg- og jernbaneforbindelsene gjennom fylket.

Oppland har med sitt store areal en betydelig andel av landets riksveger og jernbanenett. Fylkeskommunen har ved flere anledninger uttrykt bekymring for at Oppland de senere år har fått en stadig mindre andel av de samlede, statlige ressurser til samferdselsformål. Det vises i den forbindelse blant annet til Fylkestingets vedtak ved behandlingen av handlingsprogrammene for transportetaten i perioden 2002-2011 (sak 13/01). Med den betydning og store omfang som Opplands transportnett har, forventes det at transportårene i fylket får sin rettmessige andel når de økonomiske rammene for neste transportplanperiode skal fordeles.

Vegforbindelsene øst-vest må styrkes

I det første innspillet fra Oppland til trinn 1 av NTP 2006-2015, er hovedvekten lagt på nord-sørforbindelsene mot hovedstadsområdet. Dette er svært viktige transportåre, men det er grunn til å understreke betydningen av at også vegforbindelsene øst-vest får tilfredsstillende standard.

I Nord-Gudbrandsdalen er stamvegene riksveg 15 og E136 hovedåre for blant annet eksportindustri og reiselivstransporter til og fra vestlandsfylkene. Vegene har en svært høy andel tungtrafikk. Eksempelvis består over 20 % av biltrafikken på E136 av tunge kjøretøy. Det er en kjensgjerning at de aller fleste både gods- og persontransporter skjer på veg. Med den høye transportandelen som vegnettet har, er det svært viktig at stamvegene rustes opp til å kunne tåle disse belastningene. For å redusere veksten i vegtrafikken, vil fylkespolitikerne i Oppland likevel understreke betydningen av tog som transportmiddel og at infrastrukturen og togtilbudet på jernbanen styrkes. På de fleste øst-vest-forbindelsene er det ikke alternativer til vegtransport. Dette gjelder for eksempel riksveg 27 over Venabygdskjellet som er hovedforbindelsen mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen. Ennå gjenstår det utbedringer for å sikre vegen som helårsveg.

Plandokumentet gir ellers en kort omtale av riksveg 33 Gjøvik – Minnesund som ledd i transportkorridoren nord-sør. I tillegg er det grunn til å framheve riksveg 33 fra Gjøvik og vestover mot Valdres som et meget viktig element i tverrforbindelsen mellom Vestlandet og Mjøsområdet. Tilsvarende vil riksveg 35 når den nye strekningen fra Lunner til Gardermoen står ferdig neste år, bli en viktig del av en ytre ring rundt Oslo og tjene som hovedforbindelse øst/vest mot hovedflyplassen på Gardermoen. Med økende betydning er det helt avgjørende at hele riksveg 35 opprustes til akseptabel standard.

Prioritering av framtidige veginvesteringer vil fylkeskommunen komme tilbake til i senere faser av planarbeidet. Vi viser ellers til Fylkesplan for Oppland 2000-2003 der det er foretatt en grov prioritering av videre vegutbygging i fylket.

Trafikksikkerhet og miljø er viktige premisser

Som nevnt i plandokumentet forventes det at problemstillinger knyttet til sikkerhets- og miljøproblemer i trafikken vil bli sterkt vektlagt i den videre behandlingen av Nasjonal transportplan. Fylkespolitikerne i Oppland vil imidlertid allerede i en tidlig fase av planarbeidet få understreke at trafikksikkerhet og miljø er viktige premisser for den videre utviklingen av infrastruktur og transporttilbud i fylket. De senere år har i gjennomsnitt 570 personer blitt skadd eller drept i Opplandstrafikken hvert år. Om lag 70 % av skadetilfellene skjer på riksvegene i fylket. I forhold til innbyggertallet, har Oppland et høyt antall drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken.

Oppland er som nevnt et gjennomfartsfylke med nasjonale hovedkorridorer som går gjennom fylket. Samtidig er Oppland et spredtbygd fylke, der det er mye randbebyggelse og mange små lokalsamfunn som er avhengige av hovedvegene i lokal ferdsel til og fra daglige gjøremål. Konflikten mellom høy andel fjertrafikk og mye lokaltrafikk på hovedvegene er derfor svært framtrædende i et fylke som Oppland. I påvente av framtidig opprusting av vegene, er det et stort behov for avbøtende tiltak i form av gang- og sykkelveger, sikre kryssingspunkter, støyskjerming osv. for å unngå trafikkulykker og redusere miljøbelastningen for lokalbefolkningen.

Hovedveger gjennom tettstedene gir ellers en barrierevirkning som både er et trafiksikkerhets- og et miljøproblem. I utgangspunktet bør hovedvegene legges utenfor byer og større tettsteder, selv om dette selvsagt krever nye arealer og slik sett kan komme i konflikt med miljøhensyn i trange dalfører. Befolkningen som er bosatt langs hovedvegene plages ellers av støv og støy fra trafikken. Det er viktig at det avsettes midler til skjerming av de mest støyutsatte boligene.

RETT UTSKRIFT:

DATO: 27. juni 2002



Sekretariatet for NTP 2006 - 2015 v/Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

| | |
|---|--------------|
|  Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saksnr. | Dok.nr. |
| 2001.01494- | 131 |
| Reg. dato: | - 2 JUL 2002 |
| Arkivnr.: | 321 |
| Saksbeh.: | |
| Saksansv.: | Avskr.: |

MELDING OM VEDTAK

Nasjonal transportplan 2006 - 2015 - Trinn 1 - Strategiske analyser i Buskerud - Tilbakemelding til Sekretariatet for transportetatens arbeid med NTP

Hovedutvalget for regionalutvikling behandlet ovenfor nevnte sak i sitt møte 07.06.02 og Fylkestinget i sitt møte 13.06.02. Hovedutvalgets innstilling til fylkestinget ble vedtatt.

Det ble fattet slikt vedtak:

1. Fylkestinget godkjenner administrasjonens innmelding til sekretariatet for NTP (2006 - 2015), datert 30.april knyttet til planarbeidets trinn 1, strategiske analyser.

Fylkestinget er enig i at det settes fokus på følgende hovedpunkter i det videre arbeidet med trinn 2:

- Generell opprustning av eksisterende transportsystem
 - Nye større transportanlegg for å oppnå økt kapasitet og fremkommelighet
 - Trafikksikkerhets- og miljøtiltak
 - Utvikling av kollektivtransportsystemet
2. På grunnlag av innspill under arbeidet fra trinn 1 anmoder fylkestinget transportetatene om at det gjennomføres en undersøkelse av næringslivets transporter i Buskerud, som kan benyttes under den videre prosessen og ved fylkeskommunens sluttbehandling av NTP (2006 - 2015).
 3. I samarbeid med Lier kommune og Drammen kommune anmodes transportetatene om å styrke planarbeidet for en godsterminal i forbindelse med Drammen Havn.
 4. Fylkestinget tar til orientering at det under trinn 1 i prosessen er utarbeidet skisse til en samlet transportpolitikk for Buskerud. Aktuelle problemstillinger/prosjekter bearbeides videre innen rammen av Samferdselsdepartementets retningslinjer for revisjonsprosessen trinn 2.

POST ADRESSERES TIL AVDELINGEN - IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset
N-3020 Drammen

Besøksadresse
Hauges gate 89
E-postadresse

Telefon
32 80 85 00

Telefaks
32808676

Bankkonto
2200 07 11523
Foretaksregisteret
NO 964 951 373

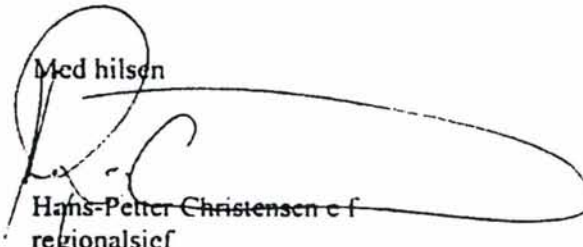
Vår dato
25.06.2002

Vår referanse
01/00806-61

5. a) Det vises til pågående arbeid i Østlandssamarbeidets regi om en kollektivplan for Østlandet. Fylkestinget forutsetter at arbeidet med en samlet kollektivtrafikkplan for korridoren Kongsberg – Drammen – Oslo videreføres. Samtidig gjennomføres en analyse av transportkorridoren Oslo – Hønefoss – Hallingdal – Hordaland/ Sogn og Fjordane.
- b) Fylkestinget vil presisere at man i forhold til arbeidet med en klima- og energistrategi i Oslo-regionen har som mål å redusere klimagass-utslippene – og i denne sammenheng er det viktig at transport-politikken legger dette til grunn

Dette til orientering.

Med hilsen



Hans-Petter Christensen c f
regionalsjef

Vedlegg:

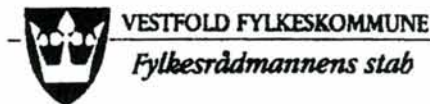
- 1 Protokollutskrift fra møte i fylkestinget 130602,
- 2 sak 46/02

Kopi til:

Fylkesrådmannen Fylkeshuset, 3020 DRAMMEN

Strategisk analyse for Vestfold

1 av 2



PBS
OCCO-K

Saksbehandler:
Kari Sperre, Planavdelingen
Innvalgsnummer/e-post:
33344121/kari.sperre@vfk.no

Vår dato:
19.06.2002
Deres dato:

Vår ref.:
2001/001080
Deres referanse:

Statens Vegvesen Vegdirektoratet

NTP-sekretariatet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 - 2015, FASE 1.

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saksnr. 2001/0494 | Dok. nr. 122 |
| Reg. dato 2 i JUN 2002 | |
| Arbeid 321 | |
| Saksbehandler | Ausgitt |

Fylkestinget behandlet sak 032/02 Revisjon av Nasjonal Transportplan - analysefasen, i møtet 11. -12. juni 2002. Fylkestinget fattet følgende vedtak:

1. Utfordringene fra forrige NTP videreføres. Transportinfrastruktur må planlegges og bygges ut slik at den takler framtidige transportbehov.
2. E18 må bygges ut til 4-felts motorveg gjennom hele Vestfold. Utbyggingen er avgjørende for økt fremkommelighet, bedre miljø og økt sikkerhet herunder reduksjon i dødsulykker og andre alvorlige ulykker/hendelser. Jernbanen i Vestfold må bygges ut med dobbeltspor. Jernbanens og kollektivtrafikkens konkurransekraft og fremføringshastighet må styrkes.
3. Prinsipper i fylkesplanen og fylkesdelplaner må legges til grunn for utbygging av transportinfrastrukturen.
4. Jernbanetransport har klare fortrinn når det gjelder persontransport i befolkningstunge områder. Jernbanetransport bør også prioriteres for godstransport over lengre strekninger.
5. Det legges opp til en langsiktig strategi for styrking av kollektivtrafikken og for at en større andel av korte reiser utføres med sykkel. Målet er å begrense økningen i biltrafikken med den støy og luftforurensning som følger og av hensyn til kapasiteten på vegnettet i tettbygde deler av fylket.
6. Sikkerhet i alle transportformer må forstås bredt og være et grunnleggende element i all planlegging og gjennomføring av transport og transportinfrastruktur.
7. Areal- og transportplanlegging er viktig i forhold til trafiksikkerhet, miljø, transportarbeid og arealforvaltning. Areal- og transportplanlegging bør prioriteres høyt innenfor lokal og regional planlegging.
8. Kollektivtrafikken på Østlandet har et stort potensiale. Det forutsettes at de problemstillinger og tiltak på kort og lang sikt som er spilt opp i fase 1, gjennomføres og utvikles. Det må legges vekt på rasjonelle og kostnadseffektive løsninger også på tvers av administrative grenser. Prinsipper fra strategisk kollektivplan for Østlandet legges til grunn for planlegging.
9. Fylkestinget slutter seg til strategidokumentet for utvikling av SørVestBanen utarbeidet av Jernbaneforum Sør, og forutsetter at dette innarbeides i Nasjonal Transportplan 2006 - 2015.
10. Det må arbeides aktivt for å overføre gods fra veg til sjø. Utbygging av containerhavn i verdifulle natur- og friluftsområder i Vestfold kan ikke aksepteres. Framtidig containertrafikk må legges til eksisterende havner.
11. Vestfold fylkesting er sterkt uenig i de nåværende retningslinjer for finansiering av stamveiene. Stamveiene er et nasjonalt ansvar og bør derfor i sin helhet bygges ut med statlige midler.
12. Hvis det allikevel fastholder at hele eller deler av stamveiene skal utbygges ved hjelp av bompenger, må dette skje etter en samlet nasjonal plan slik at utbyggingen skjer i en logisk geografisk rekkefølge.

Postadresse
Vestfold fylkeskommune
Svend Foynsgt. 9
3126 TØNSBERG

E-postadresse
firmapost@vestfold-f.kommune.no

Telefon
33 34 40 00

Telefaks
33 31 59 05

Bankkonto
7058.06.49260
Organisasjonsnr.
944025391

Det må ikke skje slik vi i dag ser ved at for eksempel E18 er firefelts sørover fra Oslo til Horten, men mangler noen kilometer firefelts vei i Drammen.

13. Eventuell bompengerevisjon på stamveier må være et nasjonalt ansvar, og må skje etter det prinsipp at bilistene betaler i samsvar med det antall kilometer ny vei de benytter.
14. Rv 35 Kronlia – Sundbyfoss, Rv 32 Sundbyfoss – Hvitvingfoss, Rv 40 Hvitvingfoss – Steinsholt, Rv 32 Steinsholt – Skien. De nevnte ulykkesbelastede veggstrækninger trafikksikres.
15. Sikkerheten til sjøs både med hensyn til trafikkavvikling, miljø og forurensning må ha høyeste prioritet. For å redusere trafikken inn i Oslofjorden, må havner i ytre Oslofjord videreutvikles for godshåndtering gjennom nasjonale virkemidler, dette vil også gjelde nødvendige tilførselsveier.

Med vennlig hilsen

Anne Catharin Sverdrup

Anne C. Sverdrup
avdelingsdirektør

Kari Sperre

Kari Sperre
rådgiver



Vegdirektoratet

30.04.02

Pb 8142 Dep.
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Sak: i. | Dok. nr. |
| 2001-01494 | 830 |
| Reg dato: | 3 MAI 2002 |
| Arkivnr. | 321 |
| Saksbe: | |
| Saksansv | A. Sak |

**NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 - 2015
HØRING**

Telemark fylkesting behandlet i møte 24.04.02 sak 0006/02. Følgende vedtak ble fattet:

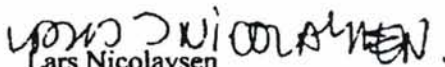
Vedtak i Fylkestinget

Fylkestinget seier seg samd i dei strategiske analysene som ligg til grunn for utgreiingsfasa av NTP 2006-2015.

Fylkestinget held fast på hovudutfordringane for infrastrukturtiltak for samferdsla i Telemark:

- Opprusting av eit nedslitt vegnett
- Ny jernbanetrase på Vestfoldbanen mellom Larvik og Porsgrunn
- Opprusting av stamveg E134 med klassifisering som Nasjonal transportkorridor
- Omklassifisering av Rv 36 til stamveg med tilhøyrande opprusting

Med hilsen


Lars Nicolaysen
Regionalsjef


Forstein Fjeld
Spesialrådgiver

Gjenpart:

- Statens vegvesen, Telemark, 3709 Skien
- Jernbaneverket Region Sør, Pb 2540 Strømsø, 3003 Drammen
- Kystverket, Pb 3, 4801 Arendal
- Fylkesmannen i Telemark, Statens Hus, 3708 Skien





TELEMARK
FYLKES-
KOMMUNE

Sentraladministrasjonen
Regionaletaten

FBS
06007-K

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep

0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saks nr. | Dok. nr. |
| 2001/01494 - | 123 |
| Reg. dato: | 21 JUN 2002 |
| Antall: | 321 |
| Forbuds: | |
| Saksansvarlig: | Avst: |

Deres ref.
Vår ref. 02/01298-C04
120/GRAJK

19.06.2002

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 - 2015 - JERNBANEUTBYGGING

Vi viser til brev herfra av 30.4.02 om høringsuttalelsen fra Telemark fylkesting om NTP 2006-2015.

Fylkestinget behandlet i møte 11.06.2002 sak 0025/02. Følgende vedtak ble fattet:

Vedtak i Fylkestinget

Fylkestinget sluttar seg til strategidokumentet for utvikling av SørVestBanen, utarbeida av Jernbaneforum Sør, og føreset at dette blir innarbeida i Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Dette er tillegg til Fylkestingets vedtak, gjengitt i brev av 30.4.02.

Med hilsen

Karl Gran
Assisterende etatsjef regional

Gjenpart:

Statens vegvesen, telemark, 3709 Skien
Jernbaneverket Region Sør, Pb 2540 Strømsø, 3003 Drammen
Kystverket, Pb 3, 4801 Arendal
Fylkesmannen i Telemark, Statens Hus, 3708 Skien

Postadresse
Fylkeshuset, 3706 Skien

E-post
post@telemark-f.kommune.no

Tlf. sentralbord 35 58 42 00
Tlf. direkte 35 58 44 58

Telefaks
35 52 99 55



Dermed var følgende vedtatt:

1. Fylkestinget mener fylkesanalysen for Aust-Agder gir en dekkende beskrivelse av de hovedutfordringene regionen står overfor innen transportsektoren og som må utredes nærmere i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.
2. Fylkestinget slutter seg til strategidokumentet for utvikling av SørVestbanen utarbeidet av Jernbaneforum Sør, og forutsetter at dette innarbeides i Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Følgende forslag oversendes fylkesutvalget:

Bygging av en kystjernbane fram til Kristiansand bør vurderes i aktuelle fora og sammenhenger.

Strategisk analyse for Vest-Agder.
Vedtakk i fylkestinget 10/6-02 :

VEDTAKET BLE:

Generelt

1. Fylkestinget ser med tilfredshet på at fylkeskommunene og de største bykommunene har fått i oppdrag å lede arbeidet med strategiske transportanalyser (heretter fylkesanalysen) i første fase av NTP 2006-2015, og tolker dette som uttrykk for at det regionale nivå er ment å ha en mer fremtredende rolle i prosessen enn hva som var tilfellet for NTP 2002-11.

I tråd med Vest-Agders tidligere uttalelser til NTP 2002-11, mener fylkestinget at en mer fremtredende rolle for fylkeskommunene er nødvendig for å ivareta et mer helhetlig perspektiv på transportpolitikken, herunder å fange opp transport- og transportrelaterte saksområder som ligger utenfor de statlige transportetatenes ansvarsområde.

2. I likhet med Kommunenes Sentralforbund vil imidlertid fylkestinget understreke viktigheten av at de regionale analysene i fase 1 også må gi reelle føringer for det konkrete planarbeidet i fase 2, både nasjonalt og regionalt, og at det regional- og lokalpolitiske nivå får delta i prosessen for planfasen på en reell måte.
3. Fylkestinget er opptatt av at fylkesanalysen skal ha en god forankring i fylkeskommunale planer på dette saksfeltet, og legger derfor til grunn mål og strategier i Vest-Agders fylkesdelplan for samferdsel og transport 2002-2011 – vedtatt av fylkestinget i oktober 2000.

Fylkeskommunens uttalelser til NTP 2002-11 inngår også i det fylkespolitiske grunnlaget for fylkesanalysen.

4. Fylkesanalysen har i tråd med fylkesdelplanens mål følgende overordnede utfordringer/prioriteringer :

Sikrere transport

-Mer miljøvennlig transport

-Mer effektiv transport

-Mer tilgjengelig transport i samsvar med prinsippet om universell utforming og hensynet til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner

- Mer helhetlig og rasjonell organisering av transportsektoren
- Større og mer forutsigbar finansiering av transportinfrastruktur og av kollektivtransporten

Trafikksikkerhet (TS)

5. A) Fylkestinget har vedtatt at nullvisjonen skal legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Vest-Agder og er innforstått med at nullvisjonen krever en ny innfallsvinkel til TS-arbeidet, der formålet prioriteres høyere og innsatsen styrkes på alle plan. Fylkeskommunen ønsker å ta sitt samordningsansvar for TS etter Vegtrafikkloven enda mer alvorlig i tiden som kommer.
- B) Fylkeskommunen har som ledd i dette økt støtten til informasjons- og holdningsskapende arbeid og har også åpnet for at fylkeskommunens TS-midler kan finansiere kontrollvirksomhet
- C) Fylkeskommunen ønsker i samarbeid med Statens vegvesen Vest-Agder å legge til rette for at en eller flere kommuner i fylket kan påta seg rollen som spydspiss i arbeidet med å opplyse og bevisstgjøre befolkningen om nullvisjonen etter modell av Lidköping kommune i Sverige.
- D) Fylkestinget mener at NTP 2006-15 må videreføre og forsterke satsingen på TS. Sentrale myndigheter bør i denne forbindelse ta noen avgjørende grep for å sikre et mer helhetlig perspektiv og samordnet virkemiddelbruk på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer. Dette gjelder særlig behovet for en bedre samordning av politiets og Statens vegvesens virkemidler når det gjelder trafikkontroller.
- E) Fylkestinget mener at det bør utformes langt mer forpliktende innsatsmål for trafikkontroller, i samsvar med tankegangen omkring skadegradstetthet for vegtiltak.
- F) Fylkestinget anbefaler at Samferdselsdepartementet vurderer å opprette en forsøksordning som kan finansiere TS-tiltak i fylker og kommuner tilsvarende departementets nå avsluttede forsøksordning for miljøvennlig og effektiv transport.

Miljø & areal- og transportplanlegging

6. A) Fylkestinget vil arbeide for at transportvirksomheten i Vest-Agder blir mer miljøvennlig, spesielt med hensyn til luftforurensing, støy og naturinngrep. Dette forutsetter at veksten i privatbilismen dempes og kanaliseres over til kollektive transportmidler.
- B) For å kunne lykkes med dette, er det nødvendig at sentrale myndigheter innretter pris- og avgiftspolitikken på transportsektoren slik at miljøvennlig transport lønner seg (el-biler, miljøvennlig drivstoff), samt styrker satsingen på kollektivtransport (se pkt. 7 C-E nedenfor)
- C) Vest-Agder fylkeskommune vil ta snarlig initiativ til en fylkesdelplan for samordnet areal- og transport i Kristiansandsregionen.

Kollektivtransport

7. A) Fylkestinget peker på at kollektivtransporten har ulike funksjoner og begrunnelser i ulike deler av fylket, og at tilbudet skal differensieres i henhold til dette. Kollektivtransporten skal prioriteres der den har størst effekt på trafikksikkerhet og miljø. Dette vil i første rekke være i Kristiansandsregionen og på stamvegen gjennom fylket.
- B) Fylkestinget har videre vedtatt at planlegging og utforming av utearealer, terminaler og transporttilbud skal skje ut fra omtanke for alle brukergrupper for å sikre tilgjengelighet for alle. Fylkestinget vil videre peke på at dersom tilretteleggingsarbeidet skal skyte fart i Norge bør staten sette inn øremerkede midler knyttet til målsettinger om tilgjengelighet slik det for eksempel er gjort i Sverige. Midler bør tildeles tiltak som sørger for helhetlige løsninger på hele transportkjeden (Infrastruktur, materiell osv.)

C) Fylkestinget mener at NTP 2006-15 må vie kollektivtransporten adskillig større plass og oppmerksomhet enn hva som var tilfellet i innværende NTP, herunder innarbeide fylkespolitiske prioriteringer.

D) Fylkestinget vil også peke på at kollektivtransporten må gis økte overføringer og mer forutsigbare og langsiktige statlige bevilgningsrammer, og at det samtidig må satses mer målrettet i forhold til hvor kollektivtransporten har vekstpotensial. Dette gjelder særlig i de største byområdene i landet, deriblant Kristiansand.

Fylkestinget vil i denne forbindelse hilse Regjeringens kollektivtransportmelding velkommen som et skritt i riktig retning, både fordi meldingen foreslår å øke rammene i sin alminnelighet og fordi den signaliserer vilje til å belønne de fylkeskommunene og kommunene som viser vilje og evne til å satse på kollektivtrafikken.

E) Fylkestinget mener at staten bør ta ansvar for et samordnet og helhetlig nasjonalt rutetilbud. En viser i denne forbindelse til Vest-Agder fylkeskommunes høringsuttalelse til den nasjonale ekspressbusspolitikken der man konkluderer med at det bør gjøres en bredere og grundigere transportfaglig utredning om nasjonal rutepolitikk.

Veg

8. A) Det er dokumentert at Vest-Agder er blant de fylker som har mottatt minst i statlige investeringsmidler til stam- og riksvegformål, kontrollert for faktorer som befolkning, trafikkulykker, km. Veg og antall biler. Vest-Agder er samtidig det fylket i landet som har lavest andel tilfredsstillende stamvegstandard.

B) Standarden på stamvegen E18/39 gjennom Vest-Agder er ikke tilfredsstillende. Dette gjør at næringslivet i hele landsdelen påføres unødvendig høye transportkostnader, at mange mennesker blir eksponert for miljøplager og at ulykkesrisikoen på stamvegen er uakseptabel.

C) Fylkestinget støtter Kyststamvegutvalgets arbeid for å ruste opp E39 Kyststamvegen som en viktig del av den internasjonale transportkorridoren Nordic Link, for å sikre god adkomst til Nasjonalhavnene på Sør- og Vestlandet og som en viktig regional vei i SAVOS-regionen.

D) Rv9 gjennom Setesdalen må oppklassifiseres til stamveg

E) På bakgrunn av den sterke befolknings- og trafikkveksten i Agderbyen og stamvegens store betydning for verdiskapning og bosetting i hele landsdelen, samt for å sikre god tilknytning til internasjonale transportkorridorer, krever fylkestinget at stamvegen gjennom Vest-Agder innen 2020 må bygges ut til fullgod standard i samsvar med de nye vegnormalene. Hvis dette ikke mulig, må det i tillegg utvikles en utbedringsstrategi for de eldste, farligste og dårligste stamvegparsellene der trafikkikkerhet gis prioritet.

Det bør umiddelbart utarbeides en Kristiansandregionspakke for transporttiltak i Kristiansandsregionen som skal delfinansieres med bompenger.

Vest for Søgne skal i prinsippet stamvegutbygging finansieres med statlige midler uten lokalt bidrag.

En viser for øvrig til fylkestingets vedtak i egen sak om stamvegutredningen fra Statens vegvesen Vest-Agder.

F) Det er også et stort behov for å ruste opp standarden på riksvegnettet i fylket. I tillegg til å øke bevilgningene, er det viktig at de statlige bindingene på riksvegbudsjettet reduseres for å sikre at fylkeskommunen får *avgjørende* innflytelse på prioriteringene slik som forutsatt i Regionalmeldingen.

G) Fylkestinget støtter etableringen av fastlandsforbindelse til Hidra (Rv 466) dersom framtidige innsparinger ved redusert fergetilskudd sammen med bompenger er tilstrekkelig til å finansiere

prosjektet. Fylkestinget finner det derfor gledelig at Regjeringen i opplegget for revidert nasjonalbudsjett åpner for at fergetilskuddet til Hidra alternativt kan benyttes til å etablere fastlandsforbindelse. Fylkestinget forutsetter at Statens vegvesen Vest-Agder innretter oppfølgingen av prosjektet i NTP- handlingsprogrammet i henhold til dette.

Jernbane

9. A) Fylkestinget slutter seg til strategidokumentet for utvikling av SørVestBanen utarbeidet av Jernbaneforum Sør, og forutsetter at dette innarbeides i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015. Strategien er enstemmig vedtatt av alle fylkeskommunene i JFS (Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Vestfold).
- JFS forutsetter at staten som et minimum viderefører det investeringsnivået som det er lagt opp til i NTP 2002 – 2011.
 - Fylkestinget vil innenfor rammen av JFS arbeide for raskest mulig realisering av Grenlandsbanen (sammenkobling Vestfoldbanen og Sørlandsbanen).
 - JFS anbefaler at alle prosjektene på Vestfold- og Sørlandsbanen, inklusive sammenkoblingen av de to baner, samles i ett fellesprosjekt, og at dette benyttes som et pilotprosjekt for alternativ finansiering. Det legges til grunn at ferdigstilling på hele prosjektet skal skje senest i 2015. JFS vil arbeide videre med et slikt fellesprosjekt.
- B) Fylkeskommunen vil for øvrig arbeide for en generell standardheving på Sørlandsbanen, herunder behovet for:
- Hastighetsøkende og kapasitetsøkende tiltak
 - Sikring av tunneller og planoverganger
 - Etablering av et ytterligere kryssingspor til på Sørlandsbanen
- C) Fylkestinget forutsetter at de planlagte investeringene i Sørlandsbanen for NTP 2006-15 vurderes i nær sammenheng med det transportbehovet de skal betjene, og at Jernbaneverket tar initiativ overfor NSB for å analysere markedsgrunnlaget for det framtidige togtilbudet i samarbeid med fylkeskommunen.
- D) Indre deler av Vest-Agder må ha en god tilknytning til ekspresstogtilbudet
- E) Vest- Agder fylkeskommune vil samarbeide med Rogaland fylkeskommune og NSB om å utvikle et samlet og oppgradert regiontogtilbud på strekningen Stavanger- Kristiansand. Vest-Agders prinsipielle holdning er at hvert dalføre på strekningen bør ha togtilbud. Dette vil bidra til å styrke indre deler av Vest- Agders tilknytning til Kristiansand i en bo- og arbeidsmarkedsregion.
- F) Fylkestinget støtter forprosjektet som er igangsatt i forbindelse med revisjonen av kollektivtransportplanen for å utrede mulighetene for lokaltog i og omkring Kristiansand.

Luftfart

10. A) Fylkestinget forutsetter at det i løpet av planperioden blir avsatt nødvendige midler til bygging av Kristiansand lufthavn Kjevik, med utvidelse av terminalbygget, nytt parkeringshus, ny frakttterminal, parallell taxebane og et flyplasshotell.
- B) Fylkestinget ser med bekymring på at det samlede rutetilbudet over Kjevik er blitt betydelig svekket i løpet av det siste tiåret. I tråd med anbefalingen i Kristiansandsregionens byutredning til NTP, mener fylkestinget derfor at det bør vurderes å etablere et regionalt interessentselskap med deltakelse av Kristiansand kommune og begge Agder-fylkene med sikte på en vesentlig oppgradering av flytilbudet fra Kjevik. Det kan også bli aktuelt å vurdere Kjevik organisert som et regionalt aksjeselskap slik som Vestfold fylkeskommune og berørte kommuner har dannet for Torp lufthavn. Fylkesordføreren tar straks et initiativ overfor Aust-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune med tanke på å sette ned et utvalg for å utrede byutredningens anbefaling.

C) Av hensyn til å utvikle Listerregionen som en attraktiv region for bosetting og næringsliv, er det etter fylkestingets oppfatning avgjørende at Lista flyplass holdes operativ og får utviklet et flytilbud som dekker befolkningens og næringslivets behov. Vest-Agder fylkeskommune har derfor, i samarbeid med Farsund kommune og Lista Lufthavn AS, søkt Samferdselsdepartementet om statlig tilskudd til en regional flyrute med 2 daglige avganger til Oslo hver vei.

Fylkeskommunen støtter også opp om Farsund kommunes planer for å videreutvikle flyplassen med henblikk på regulær cargotrafikk og næringsutvikling

Sjøtransport, havner

11. A) Fylkestinget mener at NTP 2006-15 må legge betydelig større vekt på utvikling av havner, og på å synliggjøre de muligheter som ligger i sjøtransport og intermodal transport enn hva som var tilfellet for NTP 2002-11. Fylkestinget støtter Fiskeridepartementets arbeid med ny havnelov og havnestruktur for landet. Det bør utarbeides en strategi for å utvikle et begrenset antall nasjonale havner som viktige knutepunkt i internasjonal kombinert transport.

B) Vest-Agder Fylkeskommune vil arbeide for å styrke sjøtransportens stilling av hensyn til landsdelens eksportrettede næringsliv og miljøgevinstene som ligger i å overføre godstransport fra veg til sjø, der Kristiansand havn beholder status som nasjonal havn.

Skal en lykkes med dette mener fylkestinget at sjøtransporten sine avgiftsvilkår så langt mulig må likestilles med de avgiftsvilkår som reelt gjelder for transport på bane og vei.

C) Erfaringen viser at nærsjøfarten trenger aktiv støtte for å bli mer konkurransedyktig med vegtransporten. Fylkestinget støtter derfor Agderforskningens anbefaling om at det igangsettes en forsøksordning med et nasjonalt støttesenter for nærsjøfart lokalisert til Kristiansand.

D) Fylkestinget vil gjenta oppfordringen til sentrale myndigheter om å anerkjenne Nordic Link som internasjonal transportkorridor. Nordic Link-korridoren er av stor betydning for landsdelens- og SAVOS-regionens eksportrettede næringsliv og har også et potensial for å avlaste utenlandsrettede korridorer via Oslo. I den forbindelse bør det også utarbeides en strategi for å møte fergeutfordringene i Nordic Link

E) Fylkeskommunen vil arbeide for at Kristiansand havn skal bli et viktigere knutepunkt på E39 fra Norge via Jylland til Kontinentet.

Fylkeskommunen støtter også anbefalingen i byutredningen for Kristiansandsregionen om å videreutvikle Kristiansand havn slik at havna også i framtiden tilfredsstill kriteriene for å være nasjonalhavn.

Internasjonalt transportsamarbeid

12. A) Vest-Agder Fylkeskommune vil videreføre sitt engasjement i internasjonalt transportsamarbeid innenfor Norden, Nordsjøkommisjonen, CPMR og Interreg-programmene. Slike nettverk er en viktig plattform og kilde til kunnskap og ressurser for å forbedre landsdelens internasjonale transportforbindelser og for å styrke landsdelens posisjon som en perifer og maritim region.

B) Fylkestinget oppfordrer sentrale myndigheter til å støtte opp under fylkeskommunenes deltakelse i internasjonalt transportsamarbeid, herunder opprettholde, og om mulig øke det norske bidraget til Interreg-programmene, samt vurdere behovet for nasjonale støtteordninger og programmer i de tilfeller norske fylker ikke måtte få full uttelling fra EU-støttede programmer som følge av Norges "utenforskap".

Organisering og oppgavefordeling

13. A) Fylkestinget ønsker i prinsippet at ansvaret for all regional samferdsel skal samles under folkevalgt kontroll og styring, basert på den premiss at råderetten over virkemidlene i større grad

må knyttes til det forvaltningsnivå som har politisk ansvar der trafikken skapes og lettest kan styres.

B) Vest-Agder fylkeskommune vil etter tilbud fra Samferdselsdepartementet samarbeide med Kristiansand kommune og Statens vegvesen om å vurdere et forsøksopplegg for alternativ organisering av transportforvaltningen i Kristiansand. Fylkestinget vil i denne forbindelse understreke viktigheten av å ha en åpen holdning til alle aktuelle modeller, og at de deltakende parter også viser vilje til å satse egne ressurser som i sin tur kan utløse statlige midler.

RETT UTSKRIFT:

DATO: 19. juni 2002

Sendes fylkesrådmannen under henvisning til fylkestingets vedtak.

Kristiansand, den 18. juni 2002

for Thore Westermoen

~~Fylkesordfører~~

Videresendes saksbehandler for videre behandling under henvisning til foranstående.

Kristiansand, den 18. juni 2002

for Ulf Engh

Fylkesrådmann



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Strategisk analyse for Rogaland

PBS
0600-K

FYLKESRÅDMANNEN
Regionalutviklingsavdelingen

Sekretariatet for Nasjonal transportplan- Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Statens vegvesen vegdirektoratet | |
| Saks. nr. 2001/01494 | Dok. nr. 21 |
| Reg. dato: 21 JUN 2002 | |
| Saksnr. 321 | |
| Avskrift: 20.06.02 | |

Deres ref.:

Saksbehandler: Are Kristiansen
Direkte innvalg: 51 51 66 90

Saksnr. 01/03516-059
Løpenr. 016308/02
Arkivnr. 113 N00

STRATEGISK ANALYSE FOR ROGALAND – POLITISK BEHANDLING

Transportplansekretariatet har tidligere mottatt Strategisk analyse-Rogaland. Det ble i brev til transportplansekretariatet datert 29.05.02 gjort oppmerksom på at analysen kun var et administrativt dokument som ville bli undergitt fylkespolitisk behandling. Rogaland fylkesting møttes 12.06.02 og gjorde da følgende vedtak:

Vedtak:

- .1.) Fylkestinget gir i hovedsak sin tilslutning til innholdet i Strategisk analyse – Rogaland, og gir videre sin tilslutning til at denne legges til grunn ved utarbeidelsen av NTP 2006-2015, men med følgende unntak og presiseringer:
 - A) Da bompengeringen på Nord-Jæren ble innført, var det en forutsetning fra fylkestinget at inntektene utelukkende skulle gå til investeringer ikke til driftstiltak. På denne bakgrunn går fylkestinget imot at bompengeinntekter skal kunne brukes til driftstiltak for kollektivtrafikken.
 - B) Fylkestinget går imot avgiftsbelegging på private parkeringsplasser som virkemiddel for å begrense bruk av privatbil.

Fylkestinget slutter seg til strategidokumentet for utvikling av "SørVestBanen" utarbeidet av Jernbaneforum Sør, og forutsetter at dette innarbeides i NTP 2006-2015.

Innstillingen med følgende endringer:

Side 8 under Sjøtransport 1. avsnitt: "...Sauda, Kårstø og Hydro Karmøy"

Side 9 under Luftfart – nytt avsnitt: Eget avsnitt med begrunnelse og bakgrunn vedr. behovet for lengre rullebane på Haugesund Lufthavn, Karmøy

side 44 tillegg 3. avsnitt under Status og utviklingstekk: "...kryssing av Sandsfjorden (Sandsfjord bru) og tunnel Sauda – Etne".

side 47 under Kystverket, 5. avsnitt: Alternativ første setning: "Rogaland har nasjonalhavn status for de to områdene Stavanger og Karmsund."

side 48 – justering av 1. setning: "I Rogaland vil de største satsingene de kommende årene være på Stavanger Lufthavn, Sola og Haugesund Lufthavn, Karmøy"

| | | | | |
|---|--|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| POSTADRESSE Postboks 130 4001 Stavanger | BESØKSADRESSE Peder Klows gate 27 4010 Stavanger | TELEFON 51 51 66 00 | TELEFAKS 51 51 68 90 | BANKGIRO: 3201.05.50520 |
|---|--|------------------------|-------------------------|-------------------------|

E-POST: Firmapost@rfk.rogaland-f.kommune.no

INTERNETT: www.rogaland-f.kommune.no

side 48 – nytt 5. avsnitt:

Passasjerutviklingen på Haugesund Lufthavn, Karmøy, har vært positiv med 205.975 passasjerer i 1990 og en økning til 347.520 i 2001. Prognosen for årlig vekst er i Lufthavnplanen satt til 2.3% frem til 2010. Det sentrale prosjektet for utvikling av flyplassen er forlengelse av rullebanen. Regionen arbeider pr. mai 2002 med etablering av et aksjeselskap for flyplassutvikling, for å bidra med ekstraordinær medfinansiering for regionen. Det vurderes ulike alternativer for utvidelse. Videre arbeides det med hangar for Boeing 373-størrelse for Coast Air, utvidelse av oppstillingsplass knyttet til ny hangar og nytt instrumentlandingsystem.

side 3 – nye kulepunkt:

- det er behov for en kraftig kvalitetsheving av RV 47 over Karmøy og til Hordalandgrense (tas inn i tabellariik oversikt nedenfor)
- Fylkestinget vil understreke betydningen av det vedtatte prosjektet T-forbindelsen og ber om framskutt oppstart til 2003/2004 da det representerer en hovedforbindelse til de nasjonale transportkorridorene inkl. stamveinetet. Fylkestinget ber om egen sak om framskyving av dette prosjektet til fylkestingets samling i oktober 2002.
- Rassikring av jernbanetraseen gjennom Drangsdalen i Lund, bedrer både sikkerheten og framføringshastigheten for region, langdistanse og godstog.

Vedlagt følger saksprotokoll og sammendrag av høringsuttalelsene. Sammendraget av høringsuttalelsene ble det ut til fylkestingsrepresentantene 11.06.02 (dagen før saken ble behandlet).

Med hilsen
Regionalplanseksjonen

Are Kristiansen

Are Kristiansen
Førstekonsulent

Kopi:

Statens vegvesen Rogaland
Kystverkets 2. distrikt
Jernbaneverket, region Sør
Luftfartsverket Rogaland
Fylkesmannen i Rogaland



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saks nr. 2001/01494 | Dok. nr. 126 |
| Reg. dato: | 24 JUN 2002 |
| Arkivnr.: | 321 |
| Saksbeh. | |
| Saksansv. | Asst. |
| Bergen, 20. juni 2002 | |

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse) Dykkar ref.:
200104313-125/8.T07/THAA

Fylkespolitisk handsaming av strategiske transportanalyser for Hordaland og Bergen - Nasjonal transportplan 2006-2015

På fylkestinget, 12. juni 2002, vart det handsama sak om strategiske transportanalyser for Hordaland og Bergen - Nasjonal transportplan 2006-2015. Det vart gjort følgjande vedtak:

"Fylkestinget tek Strategisk transportanalyse for Hordaland og Strategisk transportanalyse for Bergen til orientering og ber om at analysedokumenta blir lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 med følgjande endringar og merknader:

Askøy og Sotra/Øygarden ser ut til framleis å få ein sterk vekst i åra framover. Fylkestinget meiner at analysedokumenta ikkje i tilstrekkeleg grad handsamar dei transportutfordringane vi her står overfor og korleis ein kan sikre naudsynt kapasitet på vegnettet.

E134 er den einaste transportkorridoren sør for Hardangervidda og har mykje å seie for søre delar av fylket. Strategiar for E134 må innarbeidast i analysen.

Under avsnittet "Hovudutfordringar for viktige transportsaker i fylket", Bergen-Voss-Hardanger:

Tillegg første kulepunkt:

Nøkkelprosjekt er Vikafjellsvegen og Hardangerbrua.

Fylkestinget ser kollektivtransporten som ein viktig del av eit samla transportsystem, særleg i Bergensområdet. Viktige tema som rammevilkår som er fastlagde på førehand, gode framkomsttilhøve og infrastrukturtiltak er blant anna omtalt i Strategi- og handlingsplan for kollektivtransporten i Bergensområdet. Fylkestinget føreset at kollektivtransporten i heile fylket blir ein integrert del av det vidare arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Driftsmidlar til kollektivtrafikk må synleggjerast som ein eigen post.


Fylkestinget meiner at institusjonelle sektorgrenser ikkje må hindre mest mogeleg effektiv bruk av investeringane. For alternativ bruk av riksvegmidlar til blant anna kollektivformål ver: i dag kravd omfattande dokumentasjon. Fylkestinget krev at denne ordninga vert lagt om slik at demokratiske organ får like godt høve til å investere i kollektivtiltak som vegtiltak. Fylkestinget krev vidare at den lokale eigendelen ved bruk av storbymidlar vert redusert eller heilt fjerna.

Fylkestinget viser til transport- og arealutfordringane som vert utløyste når bruene til Osterøy, Nordhordland og Askøy vert nedbetalte. Utfordringane må sjåast i samanheng og løysingar må vurderast i samband med det vidare arbeidet med NTP.

Fylkestinget legg til grunn at vedtak i sak den 13.06.01 vedkomande Nasjonal Transportplan, Handlingsprogram 2002-2011 vert følgt opp."

Vi ber om at dette vedtaket saman med transportanalysane for Hordaland og Bergen, vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Med helsing


Magnus Vestrheim


Thorbjørn Aarethun

Vedlegg: Saksframstilling til fylkestingssaksnr. 41/02

Kopi: Fylkesmannen i Hordaland
Kommunane i Hordaland
Statens vegvesen Hordaland
Jernbaneverket Region Vest
Luftfartsverket Sørvest-Norge
Kystverket 2.distrikt

Strategisk analyse for Øst og Fjordane

Møtebok Fylkesutvalet 28.05.2002

1. Analyse og utfordringsdokumentet vert godkjent som fylkeskommunen sitt innspel til regionale analyser i samband med Nasjonal transportplan 2006 – 2015
2. Analyse- og utfordringsdokumentet vert godkjent som analysedelen av samferdsleplanen. Analysen skal vere grunnlaget for det vidare arbeidet med fylkesdelplanen for samferdsle, særleg for arbeidet med mål- og strategidelen.
3. Kommunane og interesseorganisasjonar får tilsendt analysedokumentet med høve til å kome med innspel/merknader til analysedokumentet. Eventuelle merknader/innspel og analysedokumentet skal leggjast til grunn for arbeidet med mål- og strategifasen
4. Det vert teke inn slik tilleggsstrategi under punkt 3.4.1 :
"Utvikle kommunikasjonsnett og styrke vegnettet på kysten – med særleg regional sambindingsveg nord – sør."

Strategisk analyse for Møre & Romsdal. Vedtak i fylkestinget

Samrøystes vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune legg med dette fram Strategisk analyse for Møre og Romsdal i samsvar med vedlagte utkast datert 30. april 2002, men med følgjande:

Nytt pkt. f) under pkt. 1:

Innføring av kompensasjonsordning for attståande bilar i ferjesambanda.

tillegg til pkt. 2.2 (mellom 4. og 5. avsnitt):

Møre og Romsdal har eit mangfald av reiselivsbedrifter som sysselset om lag 7000. Reiselivsnæringa er spesielt viktig for å oppretthalde busetjinga i distrikta og representerer viktige og attraktive arbeidsplassar, særleg blant kvinner. Det er vekst i næringa både når det gjeld talet på tilreisande og talet på tilsette. Trass i dette er det her, som elles i landet, låg lønsemd i næringa.

Også innan næringsmiddelindustri er det stor sysselsetjing i fylket. Landbruket er avhengig av eit nært samspel med den lokale foredlingsindustrien, som igjen er avhengig av ein stabil straum av råvarer. Foredlingsindustrien er konkurranseutsett, og tåler ikkje dårlegare rammevilkår enn i dag. Utan ein levedyktig foredlingsindustri, blir det lite rom for ny landbruksbasert produksjon.

tillegg til strategi 2 a):

I tillegg er det viktig å utvikle Kristiansundsområdet til eit regionalt knutepunkt for sjøtransport.

og endring av strategi 2 pkt c) til:

Naudsynte økonomiske verkemiddel må takast i bruk for å styrke overføring av gods frå veg til sjø.

Strategisk analyse for Sør-Trøndelag

Nasjonal transportplan 2006-15: Strategiske analyser for Sør-Trøndelag

Vedtak i Fylkestinget i Sør-Trøndelag 18.06.02

Innledning

Transportpolitikken må planlegges og gjennomføres slik at samfunnet kan ta hele fylket i bruk.

Tendensen til økt utbygging og trafikkutvikling i aksene Trondheim-Stjørdal-Steinkjer, er et uttrykk for at markedet styrer utviklingen i sterk grad, og kan føre til fraflytting fra andre deler av fylket.

Det er derfor grunn til å understreke behovet for utvikling av aksene Trondheim-Støren-Oppdal og aksene Trondheim-Orkanger-Hemne i et felles bo- og arbeidsmarked.

Behovet må føre til føringer og prioriteringer av veier, bane og annen infrastruktur til regionsentrene i fylket.

I tillegg legges rapporten fra Småkommuneaksjon og fylkesplanen – Livskvalitet i en endringstid – til grunn for strategiske analyser sammen med de andre grunnlagsdokument nevnt i saksframlegget.

Følgende strategier/tiltak prioriteres for Sør-Trøndelag i Nasjonal transportplan for perioden 2006-15:

Målsettingen for transportpolitikken baseres på

- Kyotomål
- trafiksikkerhet: 0-visjon
- god og rimelig framkommelighet for alle, ikke bare de med god økonomi og ubegrenset tilgang til privatbil.

Transportpolitikk for storbyregionen

- Det forutsettes fullføring av et avlastende hovedvegnett (jfr Trondheimspakken) og et godt utbygd og sammenhengende sykkelvegnett.
- Kollektivtransporttilbudet må bedres gjennom tiltak som bedrer framkommeligheten og som gjør det mulig med takstreduksjoner og frekvensøkninger langs hovedårene. Stavne-Leangenbanen utvikles til å etablere et bytog i Trondheim som også betjener strekningen Stavne-Melhus.
- Kollektivtransportatsingen krever økte midler til investeringer og drift på ca. 76 mill. kr pr år (jfr Ny giv for Trondheimsregionen 2002-2011 (2030)). Midlene må skaffes til veie gjennom en forpliktende finansieringspakke der brukerbetaling og tilskudd fra offentlige myndigheter inngår.
- Aksene Trondheim – Stjørdal (og videre til Steinkjer) er viktig for utviklingen av et integrert bolig- og arbeidsmarked i regionen. En utvikling av aksene må inkludere bygging av Gevingåsen tunnel og gradvis utbygging av dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal.
- Skystasjonene (Oppdal, Orkdal og Røros)/knutepunktene må utvikles og aktiviseres i forhold til samordning av ulike transporttilbud.

- Trondheim midtby må utvikles til et område med godt miljø, grønt-områder og liten luft- og støyforurensing. Frekvensen av gjennomgående tung næringstrafikk må reduseres til et minimum.
- For å fremme overgang til miljøvennlige transportformer er det nødvendig med økt bruk av restriksjoner på bilbruk i sentrale byområder, særlig innenfor "Kollektivbuen". De mest aktuelle tiltakene inkluderer en aktiv parkeringspolitikk og vegprising. Ved statlig pålegg om vegprising skal inntektene brukes til utvikling av kollektivtilbudet i fylket.
- En samordning av regional arealplanlegging er avgjørende for å begrense veksten i total transportomfang, og for å gjøre det mulig å betjene ny utbygging med kollektive transportmidler.

Organisering av samferdselssektoren

- Det arbeides videre med sikte på utvikling av en felles samferdselspolitikk for Trøndelagsfylkene.
- Etablering av en egen innkjøpsenhet for kollektivtransport er et aktuelt virkemiddel for å fremme markedskontakt og gi et best mulig kollektivtilbud innenfor begrensede ressursrammer. En slik etablering må sees i nær sammenheng med en forsøksordning med alternativ forvaltningsorganisering i Trondheimsregionen.

Næringstransporter

- For å fremme effektive næringslivstransporter gis første prioritet til oppgradering av E6 i korridoren fra Trondheim og sørover.
- Følgende prosjekter ligger inne i gjeldende NTP 2002-05:
 - Melhus
 - Flaskehals Soknedal
 - Nordre Avlastningsvei
 - Godsterminalen
 Fylkestinget forutsetter at disse prosjektene følges opp som tidligere forutsatt. (Saksframleggets tabell 5 gir ikke et riktig bilde av tidligere vedtak i fylkestinget.)
- Det må presiseres at følgende flaskehals/prosjekter prioriteres:
 - Vesentlige standardbrudd, unntatt Soknedal (Oppdal, Innset)
 - Begrensninger kryss
 - E6 Osloveien
 - E6 Nidelv bru
 - E39 Høgkjølen til Harangshammeren
- Fergeforbindelsen Laksåvik (Hitra) – Kjørsvikbugen (Aure) bør stå ferdig når Imarsundforbindelsen er ferdig.
- Et stort antall bedrifter berøres av aksellast-, høyde- og lengderestriksjoner på riks- og fylkesvegnettet. Utbedring av disse flaskehalsene er svært viktig.
- Arbeidet med etablering av en felles havneforvaltning i Trondheimsfjorden må tas opp på nytt. De andre havnene i Sør-Trøndelag må utvikles som supplement til hovedhavnen.
- Midt-Norden-korridoren må få status som utenrikskorridor av nasjonal betydning.
- Det forutsettes at dagens jernbanestrekninger opprettholdes og videreutvikles for gods- og persontrafikk. Arbeidet med overgang av gods fra vei til bane intensiveres.
- Det må arbeides for å få reetablert et tog-tilbud (morgen tog) fra Oppdal til Trondheim.
- Værnes Lufthavn må videreutvikles der en kontinuerlig vurderer direkte flyruter til ulike destinasjoner både innen- og utenlands. Flytilbudet til Røros må styrkes for bl.a. å ivareta reiselivsnæringen, især kurs- og konferansemarkedet. Dette gjelder flystørrelse og frekvens. Etter behov må det vurderes å utnytte Ørland flystasjon også innen sivil luftfart.

Trafikksikkerhet

Nullvisjonen bør legges til grunn for sikkerhetsarbeidet innenfor alle transportformene. Det må gjennom lovendringer og ressursprioriteringer legges til rette for økt bruk av de tiltakstypene man vet er effektive, blant annet:

- Fartskontroller må sikre at hastighetsøkningen på vegnettet stoppes. Fartsnivået skal ned på skiltet fartsgrense. Det må bli mulig å kanalisere samferdselsressurser til overvåking, der dette er effektivt.
 - Kontroll av tunge kjøretøy intensiveres.
 - Det settes inn tiltak som reduserer trafikkveksten på hardt belastede ulykkesstrekninger, blant annet gjennom overgang av gods fra veg til bane.
 - Trafikkundervisning må inn som en obligatorisk del av den ordinære undervisningen.
 - Regelverket for sykling må revideres og gjøres enklere.
 - En ordning med gradvis oppnåelse av førerretten (etter canadisk modell) gjennomføres.
 - Økt bruk av 30 km/t fartsgrense i tettbygd strøk.
 - Økte ressurser til vegvedlikehold.
 - God veistandard er et av de viktigste kriteriene for å oppnå nullvisjonen. Arbeid med å heve standarden og innføre midtdeler på de mest ulykkesbelastede veiene må intensiveres.
-

I tilknytning til saken

Det vises til strategier/tiltak som prioriteres fra Sør-Trøndelag i Nasjonal transportplan for perioden 2006-15 hvor der bl.a. står følgende:

"Kollektivtransporttilbudet må bedres gjennom tiltak som bedrer fremkommeligheten."

Fylkestinget vil derfor henstille til Trondheim kommune å tillate busser i rute å kjøre sine ruter gjennom torget som nå.

Strategisk analyse for Nord-Trøndelag
Vedtak i Hovedutvalg for regional utvikling
11/6-02



FBS
0600-K

NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
AVDELING FOR SAMFUNNSUTVIKLING OG MILJØ

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saks nr.: | 2001/01494 - |
| Opp nr.: | 118 |
| Reg. dato: | 17 JUN 2002 |
| Ansvar: | 321 |
| Sjef: | |
| Utskrift: | |

Vår ref.:
200105415-28/KR

Arkiv:
80

Deres ref.:

Dato:
13.06.02

Nasjonal transportplan 2006-2015 - Strategiske analyser på fylkesnivå

Det vises til Vegdirektoratets brev datert 24.04.02.

Hovedutvalg for regional utvikling behandlet sak nr. 48/2002 på møte 11.06.02 og fattet følgende vedtak:

- 1 Hovedutvalget for regional utvikling vedtar at de 5 omtalte utredningene går inn som Nord-Trøndelags innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.
- 2 Hovedutfordringene for perioden 2006-2015 blir å utvikle et transportsystem som baseres på nullvisjonen, samtidig som det ivaretar næringslivets behov for effektive transportere. Dette kan skje gjennom:
 - å utvikle intermodale godstransport-terminaler i Trondheimsfjordområdet
 - å utbedre Nordlandsbanen for å oppnå økt konkurransekraft, spesielt med sikte på økt godstrafikk
 - å videreutvikle persontrafikken på jernbane mellom Steinkjer og Trondheim som ledd i regional utvikling
 - å sikre fiskeri- og havbruksnærings behov for effektive transportere
3. De statlige bevilgningsrammene må økes for at samferdsel på sikt skal kunne sikre positiv næringsutvikling og velferd i landet. Bevilgningene til samferdselsformål i Norge er generelt lave. Dette vanskeliggjør realisering av viktige samferdselstiltak i distriktene og fører til manglende satsing på trafiksikkerhet. En nedgang i investeringsnivået innenfor samferdselsformål har ledet til en negativ utvikling. Krav til kost-nytte effekt av utbyggingsprosjekter har gitt en økt sentralisering av investeringene. Dette er synliggjort spesielt gjennom utviklingen innen jernbaneutbygginger de siste årene.
4. Næringsutvikling og verdiskaping har hatt en betydelig vekst i kystområdene. For å ivareta og videreutvikle dette vekstpotensiale bør det legges vekt på havneutbygging i form av regionhavner både i Trondheimsfjorden og på Namdalskysten.

Postadr.: Fylkets Hus, 7735 Steinkjer
Besøksadr.: Seilmakergata 2, Steinkjer
Org.nr.: 938 967 091



Telefon: 74 11 10 00
Telefax: 74 11 12 00 / 74 11 1036
E-post: postmottak.rua@ntfk.no
Hjemmeside: <http://www.ntfk.no>



NTP-sekretariatet
Vegdirektoratet
Postboks 8142

0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Statens vegvesen vegdirektoratet | |
| Saks nr. | Dok. nr. |
| 2001/01494 | 119 |
| Reg. dato | 18 JUN 2002 |
| Ansatt | 321 |
| Saksleder | |
| Ansatt | |

Vår dato:
17.06.2002

Vår referanse:
200105979-34

Deres dato:

Deres referanse:

Arkivnr.:
800.T07

Org. nr.:
964 982 950

Oversendelse av fylkestingets behandling av fylkestingssak 60/02 "Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP06-15) : Strategiske analyser og nye utfordringer for Nordland"

Vi viser til vårt brev av 30.4.2002 med utkast til fylkestingssaken med de fleste av vedleggene, til vårt brev av 3.5. med de resterende vedleggene, og til kopi av vårt brev av 6.6. til Samferdselsdepartementet om en misforståelse, vedlagt fylkestingssak 60/02 med trykte vedlegg.

Fylkestinget gjorde i samling 10.-13.6.2002 følgende vedtak i fylkestingssak 60/02 :

1. Fylkestinget i Nordland ser positivt på at fylkeskommunene i utredningsfasen for Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP06-15) er invitert til å gjøre strategiske analyser med formål å avdekke utfordringer i transportsektoren på fylkesnivå og belyse hvordan disse kan møtes.
2. Nordland fylkeskommune vil også påvirke arbeidet i planfasen frem mot stortingsmeldingen NTP06-15, først gjennom delttagelse i den lokale referansegruppen for de 4 transportetatenes planarbeide, deretter gjennom fylkestingets høringsuttalelse til Transportplansekretariatets forslag til NTP06-15.
3. Fylkestinget ønsker å opprettholde sine målsetninger om få mer av de lange godstransportene over fra bil til sjø og bane. En forutsetning for denne målsetningen er at sjø- og banetransport inkl. terminalbehandlinger gjøres tilstrekkelig attraktivt med hensyn til pålitelighet, forutsigbarhet, pris osv. til at transportkjøperne vil velge disse samfunnsmessig ønskelige transportformene for lengre (del)strekninger. Transportinfrastrukturens kapasitet må opprustes slik at den bidrar til å øke verdiskapingen i fiskeri- og havbruksnæringen i stedet for å bremse den.
4. For sjøtransporten er det viktig ikke bare å få gjort nødvendige infrastrukturtiltak i farledene og å få en havnestruktur og havnetjenester som er best mulig tilpasset næringslivets behov, men også å få satt ned sjøfartens avgifter og gebyrer til riktig nivå i forhold til landtransportenes.

Samferdselsavdelingen
Fylkeshuset
8048 Bode

dir. tel : 75 53 13 05
telefon: 75 53 10 00
faks: 75 53 13 50

Lars E. Ronneberg
www.nfk.no
nordland.fylkeskommune@nfk.no

5. Særlig for Nordlandsbanen er kapasitetsøkende, pålitelighetsfremmende og hastighetsøkende tiltak av avgjørende betydning for banens fremtid. Inntil kapasiteten er tilstrekkelig til å hindre konflikter mellom godstransport og persontrafikk, bør man vurdere nærmere regler for å gi godstransport lik eller bedre prioritet på sporet i forhold til (noen eller alle) persontog. ATC/CTC bør være innført på hele Nordlandsbanen før planperioden begynner.
Det bør videre legges til rette for økt konkurranse på jernbanenettet. På Ofotbanen må det settes inn tilstrekkelige sikkerhets- og kapasitetsøkende tiltak til at norsk side av banen ikke blir en flaskehals når det gjelder øket aktivitet med ARE eller nye øst-vest-forbindelser på Nordkalotten.
6. For næringsliv og befolkning i Nord-Norge er et tilstrekkelig flyrutenett med akseptable billettpriser av avgjørende betydning. Fylkestinget viser til fylkestingssak 34/02 hva angår regionale lufthavner. Fylkestinget vil innskjerpe at en endring i flyplasstrukturen med en eventuell nedleggelse av flyplasser må kompenseres med innkorting og utbedringer av veisystem i de aktuelle områder. For godstransport med fly krever fylkestinget at det satses på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes som et senter for nordnorsk flyfrakt, særlig for fisketransport. Det må også utredes muligheten for en egnet godstransportflyplass i sørfylket.
7. Veinettet i Nordland har en standard som ligger langt under landsgjennomsnittet, og både trafiksikkerhet og hensynet til fremkommelighet krever en økt satsing på denne sektoren.
Det må være en overordnet målsetting å få en snarlig og høyst nødvendig opprusting av stamveinettet gjennom Nordland, med særlig fokus på E6.
Videre må den sterkt økende produksjon og transport av ferske fiskeri- og havbruksprodukter føre til øket vektlegging av tverrveier og andre tilførselsveier, mellom produktive kystområder og E6/jernbanene, og videre til Sverige. Denne økte vektleggingen inkluderer ferger, fylkesveier, kommunale veier, vinterdrift av veier og eventuelle andre flaskehals på veien mot E6/jernbaner eller Sverige.
8. Når det gjelder større veiprojekter vil fylkestinget opprettholde prioriteringen av Helgelandskrysset.
Fylkestinget stiller seg positiv til det arbeidet som foregår for å sørge for realisering av andre veiprojekter gjennom bompengefinansiering. Utenom Helgelandskrysset gjelder dette Hålogalandsbrua og veipakke Salten.

Med hilsen



Per Munkerud
Samferdselssjef



Lars E. Rønneberg
Samferdselsplanlegger

Vedlegg: Saksprotokoll for fylkestingssak 60/02 "Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP06-15) : Strategiske analyser og nye utfordringer for Nordland"

Kopi m/vedlegg: Nordland vegkontor, Nordstrandveien 41, 8002 Bodø

Strategisk analyse for Troms

Vedtak i Fylkestinget 10/6-02

Vedtak:

Fylkestinget viser til uttalelsene fra kommunene og andre vedr. NTP 2006-2015
Strategisk analyse for Troms Fylkestinget vedtar Nasjonal transportplan 2006-2015 -
Strategisk analyse, utfordringer for Troms med følgende strategier og prioriteringer:

I. Forslag til organisering

Fylkestinget vil slå fast at samferdselspolitikken må bygge på et prinsipp om at beslutninger skal tas så nært brukerne som mulig. Det er derfor nødvendig at fylkeskommunen overtar koordinerings- og styringsfunksjonen i spørsmål som gjelder regional samferdsel. En slik omlegging vil og styrke fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør.

Sett fra fylkestingets ståsted framstår store deler av planarbeidet med feil fokus. Vurderinger og beslutninger gjøres med utgangspunkt i volumiøse plandokumenter som er politisk forankret i en annen politisk og praktisk hverdag og ut fra andre kriterier enn det vi i Troms opplever som rimelig. Planarbeidet må derfor endres. Det må forankres og skje med utgangspunkt i brukernes hverdag.

Fylkeskommunen må stå fritt til (innenfor nasjonale retningslinjer) å disponere midler både når det gjelder investering og drift.

Det må ut fra dette arbeides videre med å definere hva som naturlig hører inn under det nasjonale, regionale og lokale transportnett. Et slikt arbeide må bl.a. ta utgangspunkt i en analyse av transportstrømmene og samtidig utvikle en definisjon av nasjonale, regionale og lokale transportnett. Fylkestinget vil i denne sammenheng vise til at man i dag delvis har en slik avgrensning på veg og luftfart.

II. Forslag til overordnede strategiske prioriteringer for godstransporter

De lave bevilgningene til samferdselsformål samlet sett i regionen gjør det vanskelig å foreslå omprioriteringer mellom transportmidlene. Det er imidlertid fylkestingets vurdering at det er nødvendig å øke fokuset på vedlikehold og investeringer på den allerede eksisterende infrastrukturen.

I prioriteringen mellom ulike prosjekter innenfor de ulike innsatsområdene anbefaler fylkestinget at **transportvolum og varens verdi er de sentrale prioriteringskriteriene**. Videre må samarbeidsprosjekter i forhold til **etablering av felles slakteri- og havnefunksjoner gis høy prioritet** for å stimulere til mer effektiv

utnyttelse av den offentlige infratraktursatsingen. Dette vil stille krav til at bedrifter eller transportørene bidrar i den neste planfasen av NTP 2006-2015 som nærmere vil avklare konkrete prosjekter.

Etter fylkestingets vurdering vil følgende overordnede prioriteringer gi det beste grunnlaget for å legge til rette for å nå målsettingene om å legge til rette for bosetting og næringsliv i distriktene, samt legge til rette for effektive og forutsigbare transporter for næringslivet:

1. For å kunne bidra til å bevare bosettingsmønsteret i regionen og bedre rammebetingelsene for næringsliv i distriktene, er det av avgjørende betydning at veginfrastrukturen på det eksisterende vegnettet opprustes til en definert minstestandard og at vedlikeholdet på dette vegnettet styrkes. Dette vil blant annet innebære at det etableres fast dekke og økt aksellast på en betydelig større andel av fylkesvegnettet, samt rassikring av de viktigste vegstrekingene. Alternativ til fysiske rassikringstiltak må vurderes der det er hensiktsmessig ut fra totalkostnadene.
2. Det må defineres et hovedvegnett for havbruks- og fiskerinæringas behov for uttransport av ferskfisk som skal prioriteres høyt når det gjelder regularitets og fremkommelighetsfremmende tiltak. I tillegg til stamvegnettet vil dette også omfatte vegnettet mellom slakteri/produksjonsanlegg og stamvegnett. Dette hovedvegnettet bør så langt som mulig dimensjoneres for vogntog med 25 meters lengde og 60 tonns totalvekt.
3. Det utvikles en intermodal knutepunktshavn/containerhavn i Tromsø. Narvik videreutvikles som knutepunkt for landbaserte transporter basert på bil og bane. For å få til en best mulig utnyttelse av disse knutepunktene vil det være nødvendig å fokusere på forbindelsene mellom dem. Behovet for miljøvennlig og variert godstransporttilbud gjør det nødvendig å prosjekttere en jernbaneforbindelse mellom Tromsø og Ofotbanen. Behovet for miljøvennlig og variert godstransporttilbud gjør det nødvendig å sette forgang i arbeidet med utredning av en jernbaneforbindelse mellom Tromsø og Ofotbanen. Harstad/Narvik lufthavn utvikles som knutepunkt for lufttransport for gods.
4. Det må etableres effektive feedersystem inn mot knutepunktene Tromsø og Narvik. For sjøtransport vil dette i hovedsak bety tiltak i de største trafikkhavnene og de største fiskerihavnene, på vegsiden må det legges til rette for effektive vegtransporter inn mot knutepunktene. Dette innebærer bl.a. at regularitets- og fremkommelighetstiltak på Ev 6 prioriteres, at det arbeides for at Ev 8 får TEN-status og at Ev 10 defineres som egen stamveggrute ift. prioritering av investeringer.
5. Infrastrukturen i selve knutepunktene må utvikles slik at det legges til rette for effektiv godshåndtering og distribusjon i knutepunktene.
6. Nye vegforbindelser.

III. Forslag til overordnede strategiske prioriteringer for persontransporter

1. Etablere en definert minstestandard på det eksisterende vegnettet med miljøtiltak.

2. Det må legges til rette for lavere flypriser og et styrket rutetilbud. Dette kan dels skje gjennom en reduksjon i avgiftene og dels ved å videreutvikle FOT-systemet. Manglende jernbanetilknytning er en direkte årsak til høye flypriser, og det bør derfor vurderes å legge til rette for at de nordligste fylkene får anledning til å åpne for tilbud fra stamflyplassene i regionen.
3. Utvikle passasjerterminaler i Tromsø, Harstad, Finnsnes og Skjervøy og styrking av kollektivtrafikken i byene. Terminalforholdene ved Bardufoss lufthavn må utbedres snarest.
4. På grunn av de store investeringskostnadene som er knyttet til næringstransporter og at dette må prioriteres høyt, må infrastruktur i byregioner og i økende grad finansieres gjennom brukerbetaling.
5. Styrke persontransportforbindelsene (fly og båt) mellom Sør-Troms/nordre Nordland Bodø-Tromsø-Finmark.
6. Nye vegforbindelser.

IV.

Strategisk analyse for Troms understreker den nasjonale betydningen marine næringer i fylket vil ha for framtidig verdiskapning, og det vil derfor også være en nasjonal utfordring å legge til rette for å utnytte dette potensialet.

Troms fylkesting krever derfor at rammene til investering og vedlikehold av infrastruktur i transportsektoren i distriktene, trappes opp slik at disse mulighetene kan utnyttes effektivt.

V.

Miljø og trafiksikkerhet skal være et prioritert område både innen person- og godstransport.

VI.

For å bedre forbindelsen mellom Troms og Nordland, vil fylkestinget prioritere tverrforbindelsen gjennom Kvæfjord med utbedring av fergeleiene Refsnes og Flesnes.

Utskrift sendt 18.6.02 til:

- Regional utviklingsetate for oppfølging
- Fylkesrevisjonen



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015
 Vegdirektoratet
 Postboks 8142 Dep.
 0033 OSLO

| | |
|--|-------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saksnr. 2001.01494 | Dok.nr. 124 |
| Reg. dato: 21 JUN 2002 | |
| Arkivnr.: 321 | |
| Saksbeh.: | |
| Saksansv.: | Avskr.: |

Kopi: TT/A, TMI

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015: STRATEGISK ANALYSE FINNMARK

Fylkesutvalget behandlet den 18. juni d.å. sak nr. 96/02, Nasjonal transportplan 2006-2015: Strategisk analyse, og fattet følgende vedtak:

"Fylkesutvalget har blitt forelagt Strategisk analyse – Finnmark, "Endringer i transportmønstre i Finnmark" i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Den strategiske analysen for Finnmark viser på en god måte hvilke utfordringer de statlige transportetatene både nasjonalt og regionalt må arbeide videre med i fase 2 av arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

I arbeidet med Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 må fylkestingets vedtak i f.b.m. Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 ligge til grunn. Dette for å sikre at de tiltak fylkestinget har vedtatt, og som enda ikke er gjennomført, kan følges opp i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.

Fylkesutvalget foreslår Alta havn som intermodalt knutepunkt".

Den strategiske analysen for Finnmark ble oversendt sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015 pr. e-post den 13. mai og pr. brev den 16. mai d.å.

Etter fullmakt

Tom Mikalsen

Tom Mikalsen
 fagleder for samferdselssaker

Tony Tausvik
 Tony Tausvik
 førstekonsulent

Kopi: Statens vegvesen Finnmark
 Båtsfjordveien 18
 9815 VADSØ



STRATEGISK KOLLEKTIVPLAN FOR ØSTLANDET **- UTTALELSER TIL FASE 1**

Akershus - fylkesutvalgets vedtak 25.06.02:

- 1. Den foreliggende "Strategisk Kollektivplan for Østlandet" gir en god oversikt over kollektivtrafikkens driftsbetingelser i Østlandsområdet. Planen utdyper ulike problemstillinger tilknyttet samordning av regionale reiser og viser til hvilket forbedringspotensiale som foreligger gjennom et mer forpliktende samarbeid mellom fylkeskommunene.*
- 2. Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til videreføring av prosjektarbeidet i en fase 2 med hovedvekt på organisering og finansiering.*
- 3. Fylkesutvalget stiller seg positiv til deltagelse i Samferdselsdepartementets forsøksordning med alternativ forvaltningsorganisering for bl.a. å sørge for en bedre samordning av lokale og regionale tog- og busstilbud. Det forutsettes at evt. søknad legges fram for fylkesutvalget til beslutning.*

Buskerud - vedtak i hovedutvalget for regionalutvikling 18.06. 02:

- Hovedutvalg for regionalutvikling tar fremlagte "Strategisk Kollektivtrafikkplan for Østlandet" til orientering. Utvalget mener at planer gir et godt grunnlag for å komme videre i konkret handling mot et bedre og mer konkurransedyktig kollektivtilbud på Østlandet.
- Hovedutvalget stadfester planens anbefaling om å ...
 - avklare og definere et ønsket og behovsdekkende regionalt rutenett på Østlandet,-
 - foreslå en nødvendig økt finansiering av investeringer og drift,-
 - avklare alternative måter å organisere et forpliktende samarbeid mellom aktørene,-
 - foreslå et helhetlig og samordnet info-system for kollektivtrafikken,- og
 - foreslå et samordnet og gjennomgående billettsystem for reiser innen Østlandet.
- Hovedutvalget konstaterer og er enig i at ...
 - på kort sikt må tilbudsforbedringer stort sett baseres på nye og utvidede bussløsninger,- og
 - på lengre sikt krever tilbudsforbedringer en betydelig satsning på jernbanenettet og nytt materiell.
- Hovedutvalget konstaterer at intensjonene i Regjeringens nylig fremlagte Kollektivmelding" (St.meld nr. 26, 2001-2002), på mange områder sammenfaller godt med Østlandssamarbeidets mål. utfordringen fremover vil være et felles løft for både statens,- fylkeskommunens – og kommunenes budsjetter i årene som kommer.
 - Hovedutvalget uttrykker imidlertid bekymring for regiontogtilbudet Kongsberg – Eidsvoll – Geilo – Drammen – Oslo med bakgrunn i Departementets fokus på konkurransesterke deler av persontransporten med tog.

Hedmark – fylkestingets vedtak 18.06.02:

- Fylkestinget viser til rapporten "Strategisk kollektivplan for Østlandet". Hovedmålet for planen er å gi et bedre tilbud til de reisende. Planen setter kundene i fokus og

tilbudet bygges opp ut fra behovet til de reisende, - ikke ut fra fylkes- eller konsesjonsgrenser.

Rapporten understreker at dagens kollektivtilbud ikke er godt nok. Med noen viktige unntak taper kollektivtransporten markedsandeler. Flere kollektivreiser vil gi mer funksjonsdyktige by- og tettstedssamfunn, redusere trafikkulykker og miljøulemper og minske køene på vegene. Dermed bedres framkommeligheten både for kollektivtrafikken (bussen) og for næringslivets transporter. For å få til det ønskede trendbrudd i trafikkutviklingen må kollektivtilbudet forbedres.

Forholdene innen kollektivtrafikken er under endring; bl a med nye kommersielle bussruter og konkurranseutsetting av offentlig kjøp av transporttjenester. For å gi kundene et best mulig tilbud, er det nødvendig å se på nye muligheter og til enhver tid å utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn.

Den strategiske kollektivplanen bygger videre på prinsippene fra Østlandspakka hvor fylkeskommunene i fellesskap gjennom Østlandssamarbeidet konsentrerte seg om hovedstrukturene.

Den strategiske kollektivplanen for Østlandet har hovedfokus på buss- og togreiser på tvers av fylkes- og konsesjonsgrenser. I det videre arbeid må en også ivareta behovet for regional kollektivtrafikk i det enkelte fylke utenfor InterCity-triangelet, for å sikre best mulig koordinering mellom lokale og regionale kollektivruter

2.

Fylkestinget gir sin tilslutning til hovedtrekkene i planens fem foreslåtte fokusområder:

- Et regionalt samordnet og helhetlig kollektivtilbud
- Modernisering av jernbanen
- Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og knutepunktsutvikling
- En effektiv og målrettet organisering
- Langsiktige og forutsigbare økonomiske rammer

3.

Fylkestinget gir sin tilslutning til at følgende tema prioriteres i fase 2 i arbeidet med den strategiske kollektivplanen:

- Avklare hovedtrekkene i et samordnet og optimalisert driftskonsept
- Framlegge forslag til finansiering av infrastruktur, materiell og drift
- Avklare forpliktende samarbeidsavtaler for en mer effektiv og målrettet organisering
- Framlegge forslag til forbedring av tilgjengeligheten for forflytningshemmede

I tillegg foreslås at følgende to tiltaksområder prioriteres med sikte på konkrete forbedringer til kundene på kort sikt:

- Etablering av et samordnet og helhetlig informasjonssystem
- Etablering av et samordnet og gjennomgående billettsystem

4.

Fylkestinget mener at rapporten synliggjør at det ligger et betydelig effektiviserings- og forbedringspotensial i et mer forpliktende samarbeid mellom fylkeskommunene, og anbefaler at dette konkretiseres i forslag til felles organisering for noen eller alle fylkeskommunene/administrasjonsselskapene på Østlandet.

Telemark – vedtak i fylkestinget 11.06. 02:

*Fylkestinget sluttar seg til Kontaktutvalets vedtak av 26.4.02 til Strategisk kollektivplan for Austlandet, fase 1. I planen bør pkt 2 under sju viktige poeng endrast til: "Tilbud kan effektiviseres via konkurranseutsetting og god ruteplanlegging."
Fylkestinget vil med dette ikkje ta stilling til organiseringa av kollektivtrafikken.*

Vestfold – fylkestingets vedtak 11.-12.06.02 (behandlet sammen med revisjon av Nasjonal transportplan):

1. Utfordringene fra forrige NTP videreføres. Transportinfrastruktur må planlegges og bygges ut slik at den takler framtidige transportbehov.
2. E18 må bygges ut til 4-felts motorveg gjennom hele Vestfold. Utbyggingen er avgjørende for økt fremkommelighet, bedre miljø og økt sikkerhet herunder reduksjon i dødsulykker og andre alvorlige ulykker/hendelser. Jernbanen i Vestfold må bygges ut med dobbeltspor. Jernbanens og kollektivtrafikkens konkurransekraft og fremføringshastighet må styrkes.
3. Prinsipper i fylkesplanen og fylkesdelplaner må legges til grunn for utbygging av transportinfrastrukturen.
4. Jernbanetransport har klare fortrinn når det gjelder persontransport i befolkningstunge områder. Jernbanetransport bør også prioriteres for godstransport over lengere strekninger.
5. Det legges opp til en langsiktig strategi for styrking av kollektivtrafikken og for at en større andel av korte reiser utføres med sykkel. Målet er å begrense økningen i biltrafikken med den støy og luftforurensning som følger og av hensyn til kapasiteten på vegnettet i tettbygde deler av fylket.
6. Sikkerhet i alle transportformer må forstås bredt og være et grunnleggende element i all planlegging og gjennomføring av transport og transportinfrastruktur.
7. Areal- og transportplanlegging er viktig i forhold til trafikkisikkerhet, miljø, transportarbeid og arealforvaltning. Areal- og transportplanlegging bør prioriteres høyt innenfor lokal og regional planlegging.
8. Kollektivtrafikken på Østlandet har et stort potensiale. Det forutsettes at de problemstillinger og tiltak på kort og lang sikt som er spilt opp i fase 1, gjennomføres og utvikles. Det må legges vekt på rasjonelle og kostnadseffektive løsninger også på tvers av administrative grenser. Prinsipper fra strategisk kollektivplan for Østlandet legges til grunn for planlegging.
9. Fylkestinget slutter seg til strategidokumentet for utvikling av SørVestBanen utarbeidet av Jernbaneforum Sør, og forutsetter at dette innarbeides i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.
10. Det må arbeides aktivt for å overføre gods fra veg til sjø. Utbygging av containerhavn i verdifulle natur- og friluftsområder i Vestfold kan ikke aksepteres. Framtidig containertrafikk må legges til eksisterende havner.
11. Vestfold fylkesting er sterkt uenig i de nåværende retningslinjer for finansiering av stamveiene. Stamveiene er et nasjonalt ansvar og bør derfor i sin helhet bygges ut med statlige midler.
 - a. Hvis det allikevel fastholder at hele eller deler av stamveiene skal utbygges ved hjelp av bompenger, må dette skje etter en samlet nasjonal plan slik at utbyggingen skjer i en logisk geografisk rekkefølge. Det må ikke skje slik vi i dag ser ved at for eksempel E18 er firefelts sørover fra Oslo til Horten, men mangler noen kilometer firefelts vei i Drammen.
 - b. Eventuell bompengerekravning på stamveier må være et nasjonalt ansvar, og må skje etter det prinsipp at bilistene betaler i samsvar med det antall kilometer ny vei de benytter.

12. Rv 35 Kronlia - Sundbyfoss, Rv 32 Sundbyfoss - Hvittingfoss, Rv 40 Hvittingfoss - Steinsholt, Rv 32 Steinsholt - Skien. De nevnte ulykkesbelastede vegstrekninger trafikksikres.
13. Sikkerheten til sjøs både med hensyn til trafikkavvikling, miljø og forurensing må ha høyest prioritet. For å redusere trafikken i Oslofjorden, må havner i ytre Oslofjord videreutvikles for godshåndtering gjennom nasjonale virkemidler, dette vil også gjelde nødvendige tilførselsveier.

Østfold – fylkestingets vedtak 20.06.02:

Fylkestinget anbefaler en videreføring av arbeid med strategisk kollektivplan for Østlandet med fokus på de fem hovedområdene som er trukket opp i fase 1 :

- *Et regionalt helhetlig og samordnet kollektivtilbud*
- *Modernisering av jernbanen*
- *Framkommelighetstiltak og knutepunktsutvikling*
- *En effektiv og målrettet organisering*
- *Langsiktige og forutsigbare økonomiske rammer*
- *Forslag til samordnet og gjennomgående billettsystem*

Strategisk kollektivplan for Østlandsområdet

Samferdselsseksjonen
Regionale tjenester og utvikling

Oppland
fylkeskommune

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 200003068
Arkivnr. 831
Saksbehandler Arild Bøhn



Adresse:
2626 Lillehammer
Tlf: 61 28 90 00
E-post: pcstmottak@
oppland-f.kommune.no
Besøksadresse:
Kirkegt. 76, Lillehammer

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|----------------|----------|-------|
| Fylkesutvalget | 10.09.02 | 62/02 |

STRATEGISK KOLLEKTIVPLAN FOR ØSTLANDET - FASE I

Fylkesutvalget 10.09.02

I samsvar med fylkesrådmannens innstilling, fattet fylkesutvalget slikt enstemmig

V E D T A K

1. Fylkesutvalget viser til rapporten "Strategisk kollektivplan for Østlandsområdet" og gir sin tilslutning til de mål som er trukket opp på kort og lang sikt for å utvikle kollektivtilbudet i Østlandsområdet. Den strategiske kollektivplan for Østlandet har hovedfokus på regionale transporter på tvers av fylkes- og konsesjonsgrenser. I det videre arbeid må også regional kollektivtransporter innen de enkelte fylker utenfor InterCity-trianglet ivaretas, for å sikre best mulig koordinering mellom lokale og regionale transporter. Forslag til strategisk kollektivplan vil være et viktig innspill til Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.
2. Fylkesutvalget gir sin tilslutning til hovedtrekkene i planens fem foreslåtte fokusområder:
 - Et regionalt samordnet og helhetlig kollektivtilbud
 - Modernisering av jernbanen
 - Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og knutepunktsutvikling
 - En effektiv og målrettet organisering
 - Langsiktige og forutsigbare økonomiske rammer.
3. Fylkesutvalget gir sin tilslutning til at følgende tema prioriteres i fase 2:
 - Avklare hovedtrekkene i et samordnet og optimalisert driftskonsept
 - Framlegge forslag til finansiering av infrastruktur, materiell og drift
 - Avklare forpliktende samarbeidsavtaler for en mer effektiv og målrettet organisering
 - Framlegge forslag til forbedring av tilgjengeligheten for forflytningshemmede.
4. I tillegg foreslås at følgende to tiltaksområder prioriteres med sikte på konkrete forbedringer til kundene på kort sikt:
 - Etablering av et samordnet og helhetlig informasjonssystem
 - Etablering av et samordnet og gjennomgående billettsystem.

RETT UTSKRIFT:

DATO: 16. september 2002



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Strategisk analyse for Vestlandet

PBS
0600-K

FYLKESRÅDMANNEN
Regionalutviklingsavdelingen

Sekretariatet for Nasjonal transportplan- Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saks nr. 2001/01494 - | Dot. nr. 125 |
| Reg dato: 24 JUN 2002 | |
| Arkivnr. 321 | |
| Saksbehandler | |
| Årsoppgave | 21.06.02 |

Deres ref.:

Saksbehandler: Are Kristiansen
Direkte innvalg: 51 51 66 90

Saksnr. 02/02661-027
Løpenr. 016411/02
Arkivnr. 130 & 31

VESTLANDSANALYSE - POLITISK BEHANDLING I ROGALAND

Det vises til arbeidet med Nasjonal transportplan og kravet om at alle fylker og storbyområder skal utarbeide egne transportanalyser. I tillegg til å levere fylkesvise analyser har fylkene på Vestlandet gått inn for å levere en samlet analyse for hele landsdelen, Vestlandsanalysen. Analysen ble behandlet i Rogaland fylkesting den 12.06.02. Fylkestinget gjorde da følgende vedtak:

Vedtak:

Fylkestinget gir sin tilslutning til innholdet i den strategiske analysen for Vestlandet, og gir videre sin tilslutning til at denne legges til grunn ved utarbeidelsen av Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Vedlagt følger saksprotokoll og sammendrag av høringsuttalelsene. Sammendraget av høringsuttalelsene ble det ut til fylkestingsrepresentantene 11.06.02 (dagen før saken ble behandlet).

Med hilsen
Regionalplanseksjonen

Are Kristiansen
Are Kristiansen
Førstekonsulent

Kopi:
Statens vegvesen Rogaland
Kystverkets 2. distrikt
Jernbaneverket, region Sør
Luftfartsverket Rogaland
Fylkesmannen i Rogaland

POSTADRESSE
Postboks 130
4001 Stavanger

BESØKSADRESSE
Peder Kløvs gate 27
4010 Stavanger

TELEFON
51 51 66 00

TELEFAKS
51 51 68 90

BANKGIRO: 3201.05.50520

E-POST: Firmapost@rfk.rogaland-f.kommune.no

INTERNETT: www.rogaland-f.kommune.no



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

| | |
|--|------------|
|  Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saksnr. | Dok.nr. |
| 2001.01494 | 128 |
| Reg. dato: | 2 JUL 2002 |
| Arkivnr.: | 321 |
| Saksbeh.: | |
| Saksansv.: | Avskr.: |

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)
200104313-126/8.T07/THAA

Dykkar ref.:

Bergen, 20. juni 2002

Fylkespolitisk handsaming av Vestlandet - strategiske analysar for Nasjonal transportplan 2006-2015

På fylkestinget, 12. juni 2002, vart det handsama sak om Vestlandet – strategiske analysar for Nasjonal transportplan 2006-2015. Det vart gjort følgjande vedtak:

1. "Fylkestinget tek rapporten Vestlandet – strategiske analysar for Nasjonal transportplan 2006-2015 til orientering og legg til grunn at analysane gir eit godt grunnlag for å arbeide vidare med ein overordna transportpolitikk for dei fire vestlandsfylka i Nasjonal transportplan 2006-2015.
2. Fylkestinget legg til grunn at behovet for ein transportpolitikk for Vestlandet også må leggas til grunn for utforminga av retningslinje 2 for neste fase i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015".

Eg ber om at dette vedtaket saman med vedtaka i dei andre vestlandsfylka om same sak vil bli lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Med helsing



Gisle Handeland

Vedlegg: Saksframlegg til fylkestingssaksnr. 42/02

Kopi: Fylkesmannen i Hordaland
Kommunane i Hordaland
Statens vegvesen Hordaland
Jernbaneverket Region Vest
Luftfartsverket Sørvest-Norge
Kystverket 2.distrikt

T-38/02

**NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015 –
VESTLANDSUTREDNINGA**

Samrøystes vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune sluttar seg til Strategisk analyse for Vestlandet i samsvar med vedlagte utkast datert 30. april 2002.

Strategisk analyse for Oslo/Akershus
Vedtak i fylkesutvalget i Akershus 25/6-02

Fylkesutvalget fattet følgende vedtak:

1. *Utfordringene for hovedstadsområdet framover er knyttet til*
 - vekst i biltrafikken
 - utilstrekkelig kapasitet i kollektivtrafikken
 - trengsel i transportnettet
 - sviktende alt. utilstrekkelig driftsgrunnlag for kollektivtransporten
 - et utbyggingsmønster som gir for stort transportbehov.

Dette fører til belastninger på miljø og omgivelser. Utbygging av transportinfrastruktur gir økt belastning for befolkningen i forhold til luftforurensing, støy og inngripen i natur og kulturmiljøer. Derfor må videre planlegging og utbygging av transportsystemer, infrastruktur og arealbruk ta sikte mot redusert behov for bilbruk og styrking av kollektivtrafikken.

2. *Akershus fylkeskommune vil i arbeidet med Fylkesplanen 2004 – 2007 ta ansvar for å*

*/

utarbeide en felles målsetning og en felles strategi for samordnet areal og transportutvikling i samarbeid med kommunene og statlige regionale aktører i regionen. Hovedutfordringen er å samordne bruken av virkemidler.

For å sikre et nært og konstruktivt samarbeid med kommunene i Akershus i arbeidet med areal og transport strategi, bør det i denne sammenheng vurderes om inngåelse av partnerskapsavtaler kan være en egnet samarbeidsform mellom berørte parter.

3. Akershus fylkeskommune ønsker en balansert utvikling ved å dempe veksten i biltrafikken, samtidig som tempoet opprettholdes for utbyggingen av et attraktivt og effektivt kollektivtraffikksystem. Fylkeskommunen vil i samarbeid med kommuner og regionale statlige organer vurdere nærmere hvilke virkemidler og hvilke strategier som i fellesskap er mulig å gjennomføre for å oppnå det ønskede målet om begrenset vekst i biltrafikken.

Akershus fylkeskommune mener at økt kapasitet på hovedvegene må vurderes opp mot effekter i andre deler av transportnettet og primært ut fra miljø- og trafikksikkerhetsmessige forhold.

4. Akershus fylkeskommune mener at det er viktig at de trafikale virkningene ved arealutvikling i viktige transportknutepunkt belyses og at kollektivbetjening bør være en del av beslutningsgrunnlaget i forbindelse med behandling av arealplaner.
5. Akershus fylkeskommune ønsker å fortsette arbeidet med Oslopakke II, med bane som rygggrad i kollektivsystemet. Buss herunder også minibuss og kollektivdrøsjer, er et hovedtransportmiddel i områder uten banetilnytning og langstraseer som banesystemene ikke dekker. Det er viktig at kollektivtrafikk i regionen blir koordinert for å få bedre kapasitet, pålitelighet, rutefrekvens og informasjon.

Det må arbeides videre med ordninger som kan sikre kollektivtrafikkens driftsgrunnlag, f.eks. ved statlige overføringer, bidrag fra bompenginnkreving/veiprisering eller på annen måte.

Akershus fylkeskommune har tidligere uttrykt bekymring om statens ansvar til å følge opp forrige NTP handlingsprogram ved å ikke bevilge nok midler til Jernbaneverket og NSB. Akershus fylkeskommune presiserer ytterligere at det er viktig at samarbeidspartnerne vedstår sine forpliktelser i dette arbeidet.

6. Akershus fylkeskommune ønsker å videreføre arbeidet for å avklare mulighetene for å vurdere ulike alternative finansieringsordninger for å fullføre "rest" prosjektene i Oslopakke I, og sikre nødvendig ressurser til Oslopakke II prosjekter.
7. Akershus fylkeskommune vil understreke betydningen av arbeidet med tilrettelegging for gående og syklende ved flere gang- og sykkelveger som en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, samt for bedret helse- og miljø.
8. Akershus fylkeskommune vil fortsette det nære og gode samarbeidet med Oslo kommune i arbeidet med Oslopakke I og II. Dette arbeidet bør utvikles videre for å sikre fortsatt folkevalgt styring, samtidig som det bør vurderes å opprette et prosjekt/plankontor for å sikre en god prosjektfremdrift. Det vises i denne sammenheng til vedtak i FU sak 58/02 vedr. "Forslag til distriktsinndeling og lokalisering av Statens vegvesen"
9. Akershus fylkesting anmoder A/S Gardermobanen om å legge til rette for at pendlere kan utnytte ledig kapasitet og dermed øke det økonomiske grunnlaget for driften.



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samfunn

Statens vegvesen
Oslo vegkontor
Postboks 8037 Dep
0030 OSLO

| | | |
|------------------------------------|------------|----------|
| Statens vegvesen Oslo vegkontor | | |
| Reg. dato | Saks. nr. | Dok. nr. |
| 02/08/29 | 2000/02691 | -- 86 |
| Arkivnr.: | 321 | |
| Saksbeh.: | ASANES | |
| Saksansv.: | | |
| Avskr.: | | |

Dato: 27 AUG. 2002

Deres ref:
200002691-070

Vår ref (saknr):
200008314-20

Saksbeh:

Arkivkode:
602

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015 - STRATEGISK AREAL- OG TRANSPORTANALYSE OSLO OG AKERSHUS

Vi viser til vegkontorets oversendelse av strategisk areal- og transportanalyse for Oslo og Akershus.

Oslo kommune mener det er svært positivt at man forsøker å etablere en felles plattform for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Analysen er en del av prosessen frem mot NTP 2006-2015. Den inneholder mye viktig informasjon og bør stimulere til diskusjoner om transport- og arealpolitiske spørsmål i tiden fremover. Analysen er laget på relativt kort tid, og befatter seg med svært omfattende og krevende temaer. Den synes noe uferdig på en del punkter, og dette er bl.a. grunnlaget for merknadene i dette brevet.

Innledningsvis vil jeg vise til et positivt møte med prosjektledelsen i forkant av fullføringen av analysen, hvor også min byrådskollega Tornås deltok. Det skjer raske endringer i bysamfunnet, både på det teknologiske, økonomiske, kulturelle og holdningsmessige plan. Urbaniseringen som pågår, skjer ikke bare ut fra at folk må til byen for å få jobb eller studere, men fordi mange setter mer og mer pris på det urbane liv, slik det nå kan leves på en stadig bedre kvalitativ måte. Vi ønsker å legge til rette for folks preferanser og løse eventuelle problemer som oppstår som følge av dette. Dette bør være utgangspunktet for hvilke virkemidler det kan være aktuelt å realisere.

Det skjer og har skjedd endringer i offentlig forvaltning som gjør at offentlige myndigheters rolle i styringen av samfunnet har blitt endret. Fra en "entreprenørrolle" som innebærer direkte engasjement i næringsvirksomhet, boligprosjekter m.v., ser vi nå at ikke minst kommunene mer og mer konsentrerer seg om rene forvaltningsoppgaver og tar en bestillerrolle i stedet for en utførerrolle. Offentlige etater prøver å avgrense sin virksomhet. Private aktører overtar mer og mer på gjennomføringsiden. Myndighetenes rolle blir mer av tilretteleggende og korrigerende karakter, heller enn direkte inngripende.

Byrådsavdeling for miljø og samfunn

Postadresse:
Rådhuset, 0037 Oslo

Telefon: 23 46 16 00
Telefaks:

E-post: postmottak@byradsavdelingsne.oslo.kommune.no

Forståelsen av dette er avgjørende dersom myndighetene skal lage tiltak som kan korrigere og påvirke en samfunnsutvikling. Hvilke virkemidler som er egnet, må basere seg på en slik samfunnsforståelse. Det bør på denne bakgrunn være mulig å trenge litt dypere i de problemstillingene som jeg her summarisk har trukket opp.

Hovedveitbyggingen

Analysen synes å undervurdere den positive betydningen av hovedveitbyggingen som har skjedd i tilknytning til Oslopakke 1. Erfaringene med Oslopakke 1 er at en standard- og kapasitetsøkning på hovedveinettet som omtrent holder tritt med trafikkutviklingen gir vesentlige gevinster for fremkommelighet og sikkerhet uten at en slik forsert veitbygging har gitt sterkere vekst i biltrafikken enn ellers i landet. I Oslo er det bare hovedveiene (korridorene) som har hatt like stor vekst som ellers i landet, mens det ikke har vært biltrafikkvekst f.eks. i indre by. Kirkeveien har samme trafikk i dag som i 1988. Mange gater og områder har fått betydelig trafikkreduksjon.

På side 26 i analysen slås det fast at det ikke er mulig å finne noen signifikante forbedringer i kjørehastighet i rushtid på de viste strekninger som følge av hovedveitbyggingen. Man viser da korridorene fra vest, nordøst og sør. Det må da bemerkes at det er nettopp disse strekningene som i stor grad gjenstår som utbyggingsprosjekter. En ekstra feilkilde blir det når man måler fra 1991 og dermed ikke får med den betydelige virkningen som Festningstunnelen, Vålerengtunnelen og Teisenkrysset har hatt og har for bedre fremkommelighet. Dersom man analyserte f.eks. strekningen Skøyen – Helsfyr langs E 18 som følge av disse prosjektene, ville man komme til helt andre konklusjoner om utviklingen i kjørehastighet. Utbyggingen av Sinsenkrysset og Ring 3 i sin helhet burde også vært et relevant grunnlag for en analyse.

Noe misvisende blir det også når man i kapitlet "Vegkapasiteten er viktig for biltrafikkveksten" på side 22 trekker frem at trafikkveksten i nordøstkorridoren fra 1997/98 kommer som følge av et mer kapasitetssterkt hovedveinett. Man unnsålr her hovedårsaken, nemlig virkningen av ny flyplass på Gardermoen.

Dette synet på hovedveinettet kommer også i et merkelig lys når man annet sted i dokumentet gjør forutsetninger om en "nullvisjon" for trafikkulykker. Hvordan man skal nærme seg en slik målsetting uten en gjennomgripende differensiering og separering av trafikk som vil innebære svært omfattende investeringer i veinettet, synes ubesvart.

Kjøp av kollektivtrafikktenester

På side 24 viser man utviklingen i tilskuddet fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til henholdsvis AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. Det er riktig at tilskuddet har gått ned, men det tilbudet som publikum står overfor er økt i Oslo. Oslo kommune kjøper 10% flere vognkm i 2001 enn i 1992 og antall trafikanter har økt med 21%. At betalingen til selskapet AS Oslo Sporveier for dette ikke har økt tilsvarende, henger bl.a. sammen med effektivisering i selskapet.

Dette byrådet erkjenner imidlertid at betalingen gjennom år burde vært noe bedre og i såfall vært mer merket vedlikehold og reinvestering. Denne undervurderingen av vedlikeholdsutgifter har ikke minst selskapet et ansvar for. I et felles program mellom selskapet og Oslo kommune søkes dette rettet opp. Som en følge av vedlikeholdsetterselepet har kundene i en periode lidd

under for dårlig kvalitet på visse deler av kollektivtilbudet. Til tross for dette har det vært trafikkvekst siden 1992.

Parkeringspolitikk

Når det gjelder parkeringspolitikk, henvises til byrådsak 32/00 Parkeringspolitikken i Oslo, som presenterer gjeldende parkeringspolitikk i hovedstaden. Parkeringspolitikken i en by som Oslo vil bestå i å balansere ulike gruppers individuelle behov og hensyn opp mot hverandre. Byrådet har gjennom denne saken søkt å vise hvilke avveininger som må gjøres i en slik sammenheng.

Foreliggende analyse fokuserer på parkeringspolitikken som virkemiddel for å begrense biltrafikken, bl.a. på side 37. I praksis vil en parkeringspolitikk som utøves innenfor rammen av knappe arealer og mye bytrafikk, måtte bli dempende på biltrafikk i sentrum. Det er relativt få offentlige parkeringsplasser, og avgiftene er relativt høye og progressive. På denne måten kan parkeringspolitikken være et viktig virkemiddel for både å begrense biltrafikk og organisere parkeringen mer effektivt. Biltrafikken innenfor Henrik Ibsenringen er på grunn av dette, og et nytt og sentrumsnært hovedveinett, på et langt lavere nivå enn før ny Ring 1 ble etablert. Regelverket og tilhørende håndheving gjør at parkeringssituasjonen i Oslo sentrum i dag fremstår som relativt ryddig i forhold til situasjonen i mange andre byer i Europa. Håndhevingen og risikoen for å bli tatt virker også noe dempende på bilbruk og feilparkering.

Analysen legger nok litt for stor vekt på de såkalte "parkeringsnormene" som virkemiddel for å begrense bilbruk. Parkeringsnormene, som er veiledende retningslinjer, benyttes som grunnlag for hvor mange parkeringsplasser som skal kreves etablert i bygge- og reguleringsaker ved nybygg og større rehabilitering/ombygging. Hensikten er at parkeringsbehovet knyttet til bygningene i minst mulig grad skal belaste gate- eller veigrunn i nærheten. Utbyggere vil stort sett ønske lavest mulig pålegg om parkeringsdekning i eget bygg eller på egen eiendom. Dette er dyrt og øker kostnadene ved byggeprosjektet. Det koster ca. 250 000 kroner å bygge en parkeringsplass i kjelleretasje. Markedsprisen for leie i sentrum er på rundt 25 000 kroner pr år.

Byrådet har foreslått overfor bystyret å justere ned kravene til parkeringsdekning på egen grunn blant annet fordi veksten i bilholdet er lavere enn antatt. I noen tilfeller i sentrum tas det direkte stilling til antall plasser i selve reguleringsaksen ut fra en totalvurdering der kollektivdekninga står sentralt som premisse. For en del bygg i sentrum har det vært og bør fortsatt kunne aksepteres null parkeringsdekning og at dette eventuelt ble organisert ved leie av plasser i parkeringshus.

Knappheten på areal i sentrum gjør markedsprisen høy. Få arbeidstakere har derfor tilgang på parkeringsplass innenfor Ring 1 og i områder som Vika og Frogner. Også rundt Oslo S er prisene blitt svært høye. Det synes å være en klar trend at eiendomsbesittere begynner å ta seg betalt for parkeringsplassene også i randsonen av sentrum. De splitter gjerne opp utleien av parkeringsplassene og selve eiendommene i to forretningsområder. Flere eiendomsbesittere setter også ut driften av parkeringsplassene til profesjonelle aktører. På denne måten vil den enkelte som ønsker å parkere i disse områdene måtte betale minst fulle samfunnsøkonomiske kostnader for parkeringen.

Avgiftsparkeringen på gategrunn gis i analysen et inntrykk av å være et virkemiddel for å begrense bilbruk. Eksisterende ordning i Oslo har ikke en slik begrunnelse. Hensikten er å skape sirkulasjon i tilknytning til butikker og lignende slik at flest mulig kan få utført sine

tjenester på en effektiv måte. Gratis parkering på gategrunn i disse områdene ville være et viktig bilbruk fordi plassene i stor grad ville være opprett av langtidsparkerende.

Godstransport

Drivkraftene som påvirker fremtidig godsavløp og logistikk er i rask endring. Dette bidrar til å skape usikkerhet omkring de regionale og nasjonale terminalfunksjonene som har tilknytning til Oslo havn og til godsterminalene i Alnabruområdet. Eksisterende datagrunnlag og statistikk er utilstrekkelig for å kunne beskrive dagens godstrømmer i og gjennom Oslo. Det er derfor behov for et særlig utredningsarbeid og samarbeid med godsoperatørene for å klarlegge godstransportens utfordringer i Oslo og Akershus. Dette er et svært viktig område i forbindelse med videreføringen av godstransporten inngår som del av en overordnet areal- og transportplanlegging i regionen.

Uttalelser fra underliggende virksomheter

Rapporten er sendt på høring til underliggende virksomheter. Uttalelsene fra Samferdselssetra n, AS Oslo Sporveier og Plan- og bygningssetra vedlegges.

Avalutning

I utgangspunktet er det positivt å betrakte regionen, dvs. fylkene Oslo og Akershus, under ett. Regionen er et felles arbeids- og boligmarked, og bygrunnen har ikke virke hemmende for en helhetlig transport- og arealpolitikk, når det er hensiktsmessig. Likevel er det viktig å være seg bevisst ulikhetene. Transportpolitiske virkemidler har differensierende avhengig av sted og svige trafikkmessige forutsetninger. Dette er naturlig nok vanskelig å fange opp når det lages et felles dokument. Eksempelvis må parkeringspolitikk i Oslo sentrum være samarbeides enn det den kan være utover i de mer spredte bebudede områdene. Noen av tallvernsiktene som er aggregert for begge fylkene, fanger ikke opp viktige nyanser som vil være viktig for utformingen av transportpolitiske virkemidler.

Institusjonelt er det også viktige forskjeller. Akershus består av flere kommuner som hver for seg er arealmyndighet slik Oslo også er. Det tilsier at samarbeidsoppgrvene kan være samarbeides innen Akershus enn i Oslo. Oslo har dessuten et eget samarbeids- og samarbeidsbehov med kommunene i Akershus. Dette vil Oslo bli å følge opp i det pågående arbeidet med ny kommuneplan.

Det er svært nyttig med en felles analyse for regionen. Når man kommer til virkemidlene som skal behandles av de ulike myndigheter i Oslo og Akershus, vil egne dokumenter være nødvendig for å få gjennomført varskelige beslutninger der både fremstilling og virkemidler må nyanseres i forhold til fylkeskommunenes ulikhet både hva gjelder faktiske forhold og politiske forhold.

Bystyret vedtok Oslo kommunes uttalelse til riksbudsjettet 2003 i møte 19.06.2002. Uttalelsen innebærer at kommunen fortsatt ser behov for gjennomføring av både veiprojekter og kollektivprosjekter. Spesielt er det pekt på Bjørsvika, Moseveien i tunnel, Nordsetkorridoren og Væstkorridoren, som Vegdirektoratet nylig har godkjent konsekvensutredning for. Gjennom intensjonsavtalen med staten om Bjørsvika, har Oslo kommune åpnert for brukbetaling på vei også etter 2007. Bestemingen om at den eksisterende bomringen skal tas ned i 2007, står imidlertid fremdeles ved lag.

Med hilsen


Hilde Barstad
byråd for miljø og samferdsel

Vedlegg: Virksomhetenes uttalelser

Kopi: Samferdselsstaten, AS Oslo Sporveier, Havnevesenet, Plan- og bygningsstaten

Strategiske analyse for Kristiansandsområdet - Vedtak i fylkestinget ; Vest-Agder 10/6-02

VEDTAKET BLE:

1. Fylkestinget konstaterer at byutredningens fokus og prioriteringer i stor grad faller sammen med Vest-Agders fylkesanalyse til NTP når det gjelder viktige samferdselsspørsmål som kan styrke landsdelen, fylket og Kristiansandsregionen. Dette gjelder i første rekke behovet for å bygge ut stamvegen E18/39, Rv 9, Sørlandsbanen, herunder sammenkobling med Vestfoldbanen, opprusting av Kjevik lufthavn og videreutvikling av tilbudet derfra, styrking av Nordic Link-korridoren, realiseringen av Euroterminalen og videreutvikling av Kristiansand havn.
2. Fylkestinget støtter byutredningens anbefalte strategier under transportanalysen for Kristiansand i nasjonal sammenheng, og Vest-Agder fylkeskommune ser fram til et nært samarbeid med kommunene på de ovenfor nevnte områder.
3. Fylkestinget støtter byutredningens anbefaling om at det bør vurderes å etablere et regionalt interessentselskap for å oppgradere flytilbudet fra Kjevik lufthavn med deltakelse av Kristiansand kommune og begge Agder-fylkene, eventuelt vurdere full lokal overtakelse slik som for Torp lufthavn i Vestfold. Det vises til pkt. 10B i fylkestingets vedtak på Vest-Agders fylkesanalyse til NTP.

Fylkesordføreren tar straks initiativ overfor Aust-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune med tanke på å sette ned et utvalg for å utrede byutredningens anbefaling.

4. Fylkestinget vil peke på at utviklingen av et miljøvennlig og effektivt transportsystem i Kristiansandsregionen forutsetter en godt samordnet areal- og transportpolitikk, herunder en styrt parkeringspolitikk, i samsvar med de vedtatte kommuneplaner, Vest-Agders fylkesdelplan for samferdsel og rikspolitiske retningslinjer på området. Fylkestinget finner således grunn til å presisere at Bussmetro-prosjektet i Kristiansand ville være direkte uforenelig med byutredningens "Liberale" scenarie for areal og transport. Det samme gjelder mulighetene for å oppfylle nasjonale mål for luftforurensing og støy
5. Fylkestinget støtter byutredningens anbefaling om at det bør utarbeides en forpliktende "Kristiansandsregionpakke" og imøteser samarbeid med de involverte kommuner om en slik pakke. Fylkestinget antar at det i denne forbindelse vil være hensiktsmessig å utvikle en integrert transportpakke etter mønster fra Nord-Jæren, som i tillegg til vegutbygging, også omfatter kollektivtransport, trafikkikkerhet og samordnet areal- og transportplanlegging.
6. Fylkestinget vil understreke at en nødvendig utbygging av E18/39 i Kristiansandsregionen forutsetter lokal delfinansiering. Det vises til fylkestingets vedtak på Stamvegutredningen fra Vest-Agder vegkontor, med tilhørende saksframstilling.

Fylkestinget ser med skepsis på det "prinsippet" som lanseres i byutredningen (se s.29) om at ytterligere vegparseller i Kristiansand skal prioriteres for utbygging i takt med avtakende lokal vilje til å styre arealpolitikken og dermed transportbehovet. Dette er et prinsipp som fylkeskommunen åpenbart ville ha problemer med å forsvare overfor de øvrige kommunene i fylket.



Rådmannen

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 200102308
Arkivnr. E: NO
Saksbehandler Øystein Holvik

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|--------------------|----------|--------|
| Byutviklingsstyret | 07.05.02 | 180/02 |
| Formannskapet | 08.05.02 | 99/02 |
| Bystyret | 15.05.02 | 81/02 |

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015.

Bystyret 15.05.02

Vedtak:

1. Kristiansand kommune er enig i forslag til Nasjonal transportplan 2006 - 2015, Byutredning Kristiansand datert mars 2002 med de nedenforstående bemerkninger:
(35/18)
2. Kristiansand ønsker å være et transportknutepunkt som bidrar til effektiv og rasjonell transport både internasjonalt, nasjonalt og regionalt. Det vises til de fortrinn byen og havna har i dag.
(Enst.)
3. De strategier og tiltak som tilrås i byutredningen for at Kristiansand i enda større grad skal kunne fylle rollen som transportknutepunkt i nasjonal og internasjonal sammenheng støttes. Opprustning av E18 og E39 til stamvegstandard, sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen samt utvikling av Kristiansand lufthavn Kjevik, Euroterminalen og Kristiansand havn er spesielt viktig. Det er også viktig å styrke Nordic Link - korridoren over Jylland til kontinentet, samt å omklassifisere og ruste opp adkomsten til Kristiansand lufthavn og Rv9 gjennom Setesdal til stamveg/stamvegstandard.
(42/9)
4. Areal- og transportscenariet «Moderat» anbefales lagt til grunn for det videre NTP - arbeidet lokalt i Kristiansandsområdet.
(35/18)
5. Med utgangspunkt i areal og transportanalysene i byutredningen utarbeides det samarbeid med staten og fylkeskommunen en forpliktende «Kristiansandspakke», som

angir virkemiddelbruk, tiltak og kostnadsfordeling mellom ulike typer tiltak, samt finansiering.

(42/11)

6. Som ledd i dette tas det initiativ overfor de øvrige kommunene i Knutepunkt Sørlandet til å arbeide videre med en felles arealstrategi i regionen, slik bystyret vedtok i forbindelse med behandlingen av kommuneplanen.
(Enst.)
7. Det gjennomføres forsøk med alternativ organisering av transportforvaltningen i Kristiansand, jevnfør formannskapsvedtak av 13.2.02. Innholdet i forsøket avklares i løpet av 2002 i samarbeid med Samferdselsdepartementet. Forsøkes iverksettes fra 2003, under forutsetning av at det følger økonomi med for å kunne realisere det.
(Enst.)
8. Bedre og rimeligere buss innarbeides i planen.
(Enst.)
9. Veiprisering er uaktuelt som finansiering.
(46/5)

Votering:

Hs forslag fikk 11 stemmer (H - KrF - Frp)
Vs forslag fikk 8 stemmer (Ap - V - Sv - Sp).

Formannskapets flertallsvedtak:

I arbeidet med løsning av de utfordringer som Stavanger har i den fremtidige trafikkavviklingen er Stavanger formannskap opptatt av bruken av positive virkemidler. Dette innebærer blant annet at det kollektive transporttilbudet blir attraktivt både når det gjelder kvalitet, pris og frekvens. I denne forbindelse etterlyser formannskapet oppfølgingen av statens andel av satsingen på dobbeltspor og bybane.


Stavanger formannskap er kritisk til deler av de vurderinger som fremkommer i rådmannens analyse, spesielt de deler som går på vegprising, begrensninger på parkering og på avgiftsbelegging av private parkeringsanlegg.

Stavanger formannskap gir sin tilslutning til konklusjonene i innstillingens punkt

1.4 (analysens kap. 6) med unntak av:

- Punktet om vegprising og gradvis overføring av bompengeneinntektene til drift av kollektive transportmidler. (Punkt 3, 2. strekpunkt).
- Punktet om å be om lovhjemmel for å kunne innføre parkeringsavgift på private områder som kjøpesenter mv. (Punkt 6, 2. strekpunkt).

Stavanger, 3. juni 2002


Leif Johan Sevland
Ordfører


Anniken Langleand
Ordførerens sekretær

PBS
0600 K
SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 200111210
Arkivkode E: 140 N00
Saksbehandler Håkon Auglend

Utvalg for byutvikling - Sandnes 17/6-02

Ark.kode 140-N00 Saksmp.nr.: 200111210
Oversendes: Secretariatet for Nasjonal Tr.sp.
til orientering/for videre behandling/uttal. lse.
Dokument nr. Sandnes, den 18.06.02
Eva M. Handeland

| Saksgang | Møtedato | Saknr. |
|------------------------|----------|--------|
| UTVALG FOR BYUTVIKLING | 15.05.02 | 65/02 |
| UTVALG FOR BYUTVIKLING | 05.06.02 | 70/02 |

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 - 2015 STRATEGISKE ANALYSER FOR STORBYOMRÅDET; STAVANGER, SANDNES, SOLA OG RANDABERG

Mangor Malmin (Frp) foreslo følgende:

En bør prøve å samle kollektivselskapene som får støtte til skolekjøring, samt Rogaland Taxi for å få en bedre løsning på "reserve løsninger" for sommermånedene som går uten skolekjøring. Skolerutene dekker mange steder også ordinære ruter i "grisgrendte" strøk i dag, disse faler bort i sommer-månedene, her går flere ruter fra Rogaland Taxi for kjøring til dagsentere. Det må oppfordres til a: kommunen og fylket øver press på anbestakerne for å få til en ordning for samkjøring på dette området.

Jostein Raugstad (H) foreslo følgende:

Utvalg for byutvikling gir sin tilslutning til anbefalingene til Nasjonal transportplan 2006-2015 som beskrevet i kap. 4 i saksfremstillingen med unntak av siste setning i pkt. 3 som bør utgå. Utvalget presiserer at det ikke vil godta at bompengordningen gradvis endres til et vegprisingssystem, hvor inntektene også kan gå til drift av kollektivtransport eller andre miljøvennlige transportformer og miljøtiltak.

Votering:

Innstilling datert 05.05.02 ble vedtatt med 12 mot 3 stemmer.

Raugstad sitt forslag ble vedtatt med 10 mot 5 stemmer.

Malmin sitt forslag fikk 3 stemmer og falt.

VEDTAK:

Utvalg for byutvikling gir sin tilslutning til anbefalingene til Nasjonal transportplan 2006-2015 som beskrevet i kap. 4 i saksfremstillingen med unntak av siste setning i pkt. 3 som bør utgå. Utvalget presiserer at det ikke vil godta at bompengordningen gradvis endres til et vegprisingssystem, hvor inntektene også kan gå til drift av kollektivtransport eller andre miljøvennlige transportformer og miljøtiltak.

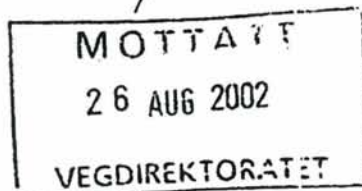
Sandnes, 17. juni 2002

Rett utskrift:

Eva M. Handeland
utvalgssekretær

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Statens vegvesen vegdirektoratet | |
| Saks nr. 2001/01494 | Dok. nr. 120 |
| Reg. dato: | 20 JUN 2002 |
| Arbeid: | 321 |
| Saksbehandler: | |
| Statens vegvesen: | AUT |

Randberg kommune



MØTEBOK

Utvalg
Formannskapet

Saksnummer
0025/02

Møtedato
06.06.02

INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015 FRA STORBYOMRÅDET

Arkivsaknummer: 02/01423

Arkivkode : 113 & 83

| Saksnummer | Utvalg | Møtedato | Saksb. |
|------------|---------------|----------|--------|
| PS 0025/02 | Formannskapet | 06.06.02 | LTS |

Formannskapet den 06.06.02

Sak PS 0025/02

INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015 FRA STORBYOMRÅDET

Formannskapets vedtak:

Randberg formannskap gir sin tilslutning til "Innspill til NTP 2006-2015", punktene 1-6 som beskrevet i saksforelegget.

V, S



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Statens vegvesen Vegdirektoratet | |
| Saks 2001/01494 - | Løp. nr. 126 |
| Reg. dato: | 24 JUN 2002 |
| Akt. nr. | 321 |
| Saksbeh. | |
| Saksansv. | Avsk. |
| Bergen, 20. juni 2002 | |

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse) Dykkar ref.:
200104313-125/8.T07/THAA

Fylkespolitisk handsaming av strategiske transportanalyser for Hordaland og Bergen - Nasjonal transportplan 2006-2015

På fylkestinget, 12. juni 2002, vart det handsama sak om strategiske transportanalyser for Hordaland og Bergen - Nasjonal transportplan 2006-2015. Det vart gjort følgjande vedtak:

"Fylkestinget tek Strategisk transportanalyse for Hordaland og Strategisk transportanalyse for Bergen til orientering og ber om at analysedokumenta blir lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 med følgjande endringar og merknader:

Askøy og Sotra/Øygarden ser ut til framleis å få ein sterk vekst i åra framover. Fylkestinget meiner at analysedokumenta ikkje i tilstrekkeleg grad handsamar dei transportutfordringane vi her står overfor og korleis ein kan sikre naudsynt kapasitet på vegnettet.

E134 er den einaste transportkorridoren sør for Hardangervidda og har mykje å seie for søre delar av fylket. Strategiar for E134 må innarbeidast i analysen.

Under avsnittet "Hovudutfordringar for viktige transportsaker i fylket", Bergen-Voss-Hardanger:

Tillegg første kulepunkt:

Nøkkelprosjekt er Vikafjellsvegen og Hardangerbrua.

Fylkestinget ser kollektivtransporten som ein viktig del av eit samla transportsystem, særleg i Bergensområdet. Viktige tema som rammevilkår som er fastlagde på førehand, gode framkomstilhøve og infrastrukturtiltak er blant anna omtalt i Strategi- og handlingsplan for kollektivtransporten i Bergensområdet. Fylkestinget føreset at kollektivtransporten i heile fylket blir ein integrert del av det vidare arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Driftsmidlar til kollektivtrafikk må synleggjerast som ein eigen post.

Fylkestinget meiner at institusjonelle sektorgrenser ikkje må hindre mest mogeleg effektiv bruk av investeringane. For alternativ bruk av riksvegmidlar til blant anna kollektivformål vert i dag kravd omfattande dokumentasjon. Fylkestinget krev at denne ordninga vert lagt om slik at demokratiske organ får like godt høve til å investere i kollektivtiltak som vegtiltak. Fylkestinget krev vidare at den lokale eigendelen ved bruk av storbymidlar vert redusert eller heilt fjerna.

Fylkestinget viser til transport- og arealutfordringane som vert utløyste når bruene til Osterøy, Nordhordland og Askøy vert nedbetalte. Utfordringane må sjåast i samanheng og løysingar nå vurderast i samband med det vidare arbeidet med NTP.

Fylkestinget legg til grunn at vedtak i sak den 13.06.01 vedkomande Nasjonal Transportplan, Handlingsprogram 2002-2011 vert følgt opp."

Vi ber om at dette vedtaket saman med transportanalysane for Hordaland og Bergen, vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Med helsing


Magnus Vestrheim


Thorbjørn Aarethun

Vedlegg: Saksframstilling til fylkestingssaksnr. 41/02

Kopi: Fylkesmannen i Hordaland
Kommunane i Hordaland
Statens vegvesen Hordaland
Jernbaneverket Region Vest
Luftfartsverket Sørvest-Norge
Kystverket 2.distrikt

Strategisk analyse for Bergen

BERGEN KOMMUNE

Byrådsleders avdeling

Saknr 1256-02

Emnekode 7112

Arkivsak 200002333

Til Byrådsavdeling for miljø og byutvikling

Strategisk transportanalyse for Bergen

Saken ble behandlet av **Byrådet - saker avgjort av byrådet i møte 15.05.02.**

Vedtak:

”Strategisk transportanalyse for Bergen” av april 2002, legges til grunn som Bergen kommunes innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Byrådsleders avdeling, 15. mai 2002

Svein Klæboe

Ved alternativvotering mellom rådmannens forslag pkt. 2.3 og Bragstad forslag til pkt. 2.3, ble Bragstads forslag vedtatt med 10 mot 1 stemme (1 MDG)

Bragstads tilleggsforslag til pkt. 3 fikk 6 stemmer (3H, 1FRP, 2 KRF) og er vedtatt.

Rådmannens øvrige pkt. ble enstemmig vedtatt.

Ingen flere sluttet seg til merknaden.

VEDTAK:

1. Formannskapet er positiv til at Samferdselsdepartementet har gitt storbyene ansvaret for strategiske areal- og transportanalyser for byområdene som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP) og mener at bruken av nasjonale og lokale virkemiddel må samordnes bedre. Trondheim kommune ønsker også å delta aktivt i det videre planarbeidet. Formannskapet ber derfor rådmannen prioritere arbeidet med revisjon av transportplanen som grunnlag for arbeidet med NTP.
2. Formannskapet slutter seg til hovedutfordringene i Strategisk areal- og transportanalyse for byområdet Trondheim. De viktigste utfordringene for transportpolitikken i perioden 2006 – 2015 er å:
 - 2.1 sikre finansiering og fullføring av allerede vedtatte planer for utbygging av transport- og miljøtiltak i byområdet Trondheim
 - 2.2 utvikle en helhetlig transportpolitikk som styrker miljøvennlig transport gjennom forbedring av tilbudet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk, gjennomføring av miljøtiltak og bruk av trafikkregulerende virkemidler
 - 2.3 tilpasse utbygging og vedlikehold av hovedveinettet til ordinære statlige bevilgninger til samferdsel etter at bomringen er tatt ned, samt å gå bort fra den systematiske statlige politikken med at det kreves lokal egenandel for å gjennomføre ordinære drift- og utbyggingsprosjekter.
 - 2.4 følge opp de transportpolitiske føringene som er innarbeidet i lokale og regionale arealruksplaner (kommuneplanens arealdel og fylkesdelplanen Ny giv)
 - 2.5 effektivisere næringstransportene gjennom gode terminal- og distribusjonsløsninger.
3. Formannskapet er positiv til en forsøksordning for forvaltning av transportsystemet med økt ansvar overført til kommunen, hvor formålet er bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdet og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåer innenfor transportsektoren.

Det forutsettes overføring av planleggings-/saksbehandlingsressurser fra de myndigheter kommunen overtar ansvar fra.

Det er en forutsetning for kommunal overtagelse av ansvar for kollektivtrafikken at det overføres midler til Trondheim kommune som står i forhold til innbyggertallet.
4. Analysen er basert på gjeldende vedtak og forutsetninger på statlig, regionalt og lokalt nivå om byutvikling på Brattøra, bygging av ny godsterminal på Leangen og framføring av Nordre avlastningsveg over Brattøra, jfr. formannskapets vedtak 0196/02.

Følgende flertallsmerknad følger saken:

Merknadsstillerne viser til at Trondheim, ved gjennomføring av Trondheimsapakken og E6 Øst vil ha fullført det meste av hovedveiutbyggingen. I løpet av 2005 skal derfor også bomringen avvikles. Trondheim står slik sett i en særstilling av de store byene ved at det ikke er behov for særskilte statlige bevilgninger de nærmeste årene -utover det som er nødvendig for å vedlikeholde og foreta mindre utbygginger. Disse midlene forutsettes tilført over statsbudsjettet, og ytterligere egenfinansiering (bompenger/veiprisning) bør derfor være unødvendig.

Merknadsstillerne mener trafikksituasjonen i hovedsak vil være tilfredsstillende i Trondheim etter de nevnte utbygginger. Til tross for en spredt bebyggelse har Trondheim høy andel kollektivreiser til/fra Midtbyen, og energiforbruket pr jobbreise er lavt.

Hovedutfordringene for et bedre transportsystem, også for å øke andelen som reiser kollektivt, er å videreføre og forsterke de mekanismer som bidrar til redusert transportbehov og/eller bilbruk. Viktigste er å videreføre strategien om å fortette byen slik at transportavstander reduseres. Det vises til prosjekter for å "bygge byen innover" på Brattøra, Tempe, Nedre Elvehavn. I tillegg kommer prosjekter som bygging av Nordre Avlastningsvei, E6 Øst og etablering av NSBs bybane.

Midtbyen har høy kollektivandel. De som bruker bil til jobb i Midtbyen, gjør det i stor grad pga dårlig kollektivdekning der de bor. Betalingselastisiteten vil derfor være meget høy på de gjenværende bilistene. Derfor vil veiprisning ha minimal effekt som trafikkreduserende tiltak, med mindre prisen blir urimelig høy. Forslag om veiprisning i Trondheim vil derfor i realiteten kun virke som en ekstraavgift på de som likevel er avhengig av bil til, eller i forbindelse med jobben. Merknadsstillerne viser til at saksfremlegget påpeker at veksten i biltrafikken i Trondheimsregionen ikke er knyttet til årsaker som er å finne i Midtbyen, men derimot til biltetthet, kjørelengde og pendling.

Veiprisning vil fungere som en særskatt på næringsliv og arbeidsplasser i de sentrale deler av Trondheim. På sikt vil veiprisning kunne føre til at flere arbeidsplasser og spesielt handelsvirksomheter lokaliseres perifert -dermed vil transportavstandene øke og samlet effekt av tiltaket kan bli redusert kollektivtilgjengelighet og økt bilisme.

Reduksjon av bilkjøring til Midtbyen må løses gjennom fortsatt økt fortetting av boliger og arbeidsplasser, en fortsatt reell nedgang i arbeidsplassparkering, bygging av Nordre Avlastningsvei og E6 Øst, samt ved at Trondheim får tilført en rettferdig andel av tilskuddsmidler til kollektivtilskudd i forhold til folketallet.

For at Trondheim kommune skal kunne påta seg ansvar for kollektivtrafikken, eller andre deler av transportsystemet, må det inngås en avtale med staten og fylkeskommunen som omtaler både ansvarsforhold og finansiering. Det må tilsvarende sies noe om hvilke planleggings-/saksbehandlingsressurser som skal overføres kommunen.

TRONDHEIM FORMANNSKAP, 30.07.2002

Anne Kathrine Slungård
Anne Kathrine Slungård
ordfører

Øyvind Øyen

Votering:

Innstillingen satt opp mot forslag (1). Forslag (1) ble vedtatt mot 6 stemmer.

Vedtak:

1. Fylkestinget tar til etterretning at Tromsø kommune ikke har gitt fylkeskommunen anledning til å komme med synspunkter på kommunens strategiske analyse før denne ble oversendt Vegdirektoratet.
2. Fylkestinget vil anmode om at Troms fylkeskommune blir sterkere involvert i den videre prosessen når det gjelder problemstillinger knyttet til transportsystemet i Tromsø kommune.
3. Fylkestinget forutsetter at det etableres en samordningsgruppe med representanter fra Statens Vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune for å styre ressursbruken i henhold til vedtatte planer.
4. For øvrig viser fylkestinget til uttalelse fra Tromsø kommune vedr. Nasjonal Transportplan 2006-2015, Strategisk analyse for Tromsø.

Utskrift sendt den 18.06.02 til:

- Regional utviklingsetat for oppfølging

Strategisk analyse for Tromsø

Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 26.06.02
Sak: 0065/02

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 01/03136

Tittel: SAKSPROTOKOLL: TROMSØ SOM TRANSPORTKNUTEPUNKT
INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015

Behandling:

Votering:

Innstillingen vedtatt med 47 mot 5 stemmer.

Vedtak:

Tromsø kommunestyre slutter seg til dokumentet "Tromsø som Transportknutepunkt, Innspill til Nasjonal Transportplan 2006-2015"; en strategisk analyse for byområdet og trinn 1 i arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Postadresse:
Vestregt 45-47
9001 TROMSØ

Besøksadresse:
Telefon:
TROMSØTelefaks:

77 60 55 53
77 60 55 90

Strategiske analyse for Moss

Vedtak i Formannskapet 5/4-02

Vedtak

1. Moss kommune beklager at det fra statens side i St. melding nr. 46, Nasjonal Transportplan 2002 – 2011, ikke er satt av midler til å løse problemer av nasjonal, regional og lokal karakter i Mossregionen og Østfold generelt.

2. Intensjonene i Areal- og transportplanen for Mossregionen er videreført i den samordna reguleringsplan for ny havneveg, havn og ny jernbanetrase gjennom Moss og Sentrumsplan. Alle disse plandokumenter fordrer et større investeringsnivå enn hva man kan finansiere lokalt. Moss kommune står derfor ved tidligere vedtak knyttet til bompengefinansiering av Havnevegen for gjennomføring av Østfoldpakke fase 2.

3. På grunn av de store utfordringer kommunen og regionen står overfor ønsker Moss kommune å delta i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan. Videre utviklingsarbeid bør skje i et tett regionalt samarbeid, med fokus på å bygge opp under intensjonene i Areal- og transportplanen for Mossregionen. Arbeidet bør forankres både på administrativt og politisk nivå.

4. Strategisk analyse for Østfold peker på hovedproblemstillingene i fylket og anbefales fremlagt for fylkeskommunal behandling.

5. Strategisk analyse for Moss belyser hovedproblemstillingene kommunen står ovenfor og vedtas derfor som grunnlag for strategisk analyse for Østfold og som grunnlag for det videre arbeid vedrørende Nasjonal Transportplan

Moss, 08.04.2002

Rett utskrift bevitnes:



Sekretær

Strategisk analyse for Fredrikstad

Kommunestyrets vedtak 21.03.02

- Fredrikstad kommune beklager at det fra statens side i St.melding nr. 46, Nasjonal Transportplan 2002-2011, ikke er satt av midler til å løse problemer av nasjonal, regional og lokal karakter i Nedre Glommaregionen spesielt og Østfold generelt.
- Intensjonene i Areal- og Transportplanen i Nedre Glomma er videreført i kommuneplanen for Fredrikstad. Disse fordrer imidlertid et større investeringsnivå enn hva man kan finansiere lokalt. Fredrikstad kommune står derfor ved tidligere vedtak knyttet til bompengefinansiering for gjennomføring av Østfoldpakke fase 2.
- Pga av de store utfordringene kommunen og regionen står overfor ønsker Fredrikstad kommune å delta i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan. Videre utviklingsarbeid bør skje i et tett regionalt samarbeid, med fokus på å bygge opp under intensjonene i Areal- og transportplanen for Nedre Glomma. Arbeidet bør forankres høyt på administrativt og politisk nivå.
- Strategisk analyse for Fredrikstad belyser hovedproblemstillingene kommunen står overfor, og vedtas derfor som grunnlag for strategisk analyse for Østfold og som grunnlag for videre arbeid Nasjonal Transportplan.
- Strategisk analyse for Østfold peker på hovedproblemstillingene i fylket. Analysen kan fremlegges for fylkeskommunal behandling forutsatt de endringer som er presisert under "vurdering".

Kjørebros erstattes med kjørebrotunnel i hele dokumentet "Strategisk analyse for Fredrikstad.

Tillegg under kap. 5.4 Fortetting

Lokal- og grendesenter i Fredrikstad kommune må ha rett til fortetting.

Lokalsamfunnstenkningen må også innbefatte et variert botilbud som dekker alle behov.

Nytt punkt 7.11. (Nåværende 7.11 blir 7.12 osv.)

Rv. 110 - 109 - 111 Ytre ringvei Ørebekk - Råbekken - Torp

Sammen med pkt. 7.1 vil denne forbindelsen kople sammen alle kommunedelene i en ringvei utenom Fredrikstad sentrum. Bysentrum, sentrumsnære boområder og dagens riksveier gjennom sentrum vil således bli betydelig avlastet for dagens betydelige trafikk- og miljøproblemer. Ringveien vil også være en "reservevei" for E6 gjennom Sarpøborg kommune.

Kostnadsanslag (stipulert) 463 mill. kr.

Strategisk analyse for Sarpsborg. Vedtak i bystyret 25/4-02

Formannskapetets innstilling:

1. Sarpsborg kommune beklager at det fra Statens side i Stortingsmelding nr. 46, Nasjonal transportplan 2002 – 2011, ikke er satt av midler for å finansiere riksvei 118, ny Sarpsbru med vei og jernbane.
2. Sarpsborg kommune vil være med å utarbeide Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 og sørge for nødvendig planbehandling. Det må være statens ansvar å finansiere veinettet, kollektivtilbudet, gang/sykkelveier og nødvendige miljø- og trafikksikkerhetstiltak.
3. Strategisk analyse for Sarpsborg, med de prioriteringer som er beskrevet i saken, legges til grunn for det videre arbeid med å gjennomføre tiltak i perioden.
4. I Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 bør det legges til rette for pendlerparkeringsplasser i trafikk-knutepunkter.

Behandlingen i bystyret 25.04.02:

Representanten Steen Arne Hansen fremmet på vegne av Høyre slikt forslag som punkt 2:

Sarpsborg kommune vil være med å utarbeide Nasjonal Transportplan 2006 – 2015, *eventuelt en forsering av utbyggingen* og sørge for nødvendig planbehandling. Det må være statens ansvar å finansiere veinettet, kollektivtilbudet, gang/sykkelveier og nødvendige miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Representanten Arne Winsevik fremmet på vegne av Kristelig Folkeparti slikt forslag som punkt 2:

Sarpsborg kommune vil være med å utarbeide Nasjonal Transportplan 2006-2015 og sørge for nødvendig planbehandling. Det må være statens ansvar å finansiere veinettet, kollektivtilbudet, gang- og sykkelveier og nødvendige miljø- og trafikksikkerhetstiltak langs riks- og fylkesveiene.

Sarpsborg kommune vil likevel, innenfor akseptable rammer, kunne være med på en eller annen form for egenandel ved bygging av ny Sarpsbru dersom dette er en ufravikelig betingelse fra statens side for en snarlig gjennomføring av tiltaket. Dette fordi en slik gjennomføring i betydelig grad vil lette trafikkproblemene i bykjernen og fordi tiltaket berører viktige sikkerhets- og beredskapsspørsmål.

Siden både stat og kommune er avhengig av en slik alternativ omkjøringsvei for E6 gjennom Sarpsborg, så ønsker Sarpsborg snarest et utspill fra staten som inneholder forslag til finansiering av prosjektet innenfor de muligheter som ligger i Østfoldpakka fase 2.

Representanten Jan Otto Strøm fremmet på vegne av Arbeiderpartiet slikt tilleggsforslag til punkt 4:

I strategisk plan for Sarpsborg gis trafikksikkerhetstiltak høyere prioritet.

Votering:

Det ble foretatt følgende alternative voteringer og med slikt resultat:

1. votering

Punkt 2 – formannskapetets innstilling ble tatt opp mot forslaget fra Krf. Formannskapetets innstilling ble vedtatt med 35 mot 12 stemmer (mindretallet H 3, DDS 1, Krf 5, SV 2, SP 1).

Endelig votering

Punkt 2 – formannskapetets innstilling med tilleggsforslaget fra Høyre ble enstemmig vedtatt.

Punkt 3 – formannskapetets innstilling ble vedtatt med 44 mot 3 stemmer (mindretallet Frp 3).

Punkt 4 – formannskapetets innstilling med tilleggsforslaget fra Arbeiderpartiets ble enstemmig vedtatt.

Punkt 1 – formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Formannskapetets innstilling:

1. Sarpsborg kommune beklager at det fra Statens side i Stortingsmelding nr. 46, Nasjonal transportplan 2002 – 2011, ikke er satt av midler for å finansiere riksvei 118, ny Sarpsbrua med vei og jernbane.
2. Sarpsborg kommune vil være med å utarbeide Nasjonal Transportplan 2006 – 2015, eventuelt en forsering av utbyggingen og sørge for nødvendig plan-behandling. Det må være statens ansvar å finansiere veinettet, kollektivtilbudet, gang/sykkelveier og nødvendige miljø- og trafikksikkerhetstiltak.
3. Strategisk analyse for Sarpsborg, med de prioriteringer som er beskrevet i saken, legges til grunn for det videre arbeid med å gjennomføre tiltak i perioden.
4. I Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 bør det legges til rette for pendlerparkeringsplasser i trafikk-knutepunkter.
I strategisk plan for Sarpsborg gis trafikksikkerhetstiltak høyeste prioritet.

Saken sendes saksbehandler for ekspedering / oppfølging.

I h.h.t. avtale er saksutskriftet sendt på e-post til Pål Stabell, Vegkontoret i Østfold, til foreløpig underretning.

Formannskapskontoret 26. april 2002

Oddlaug Fredriksen
formannskapssekretær

Strategisk analyse for Halden

Vedtak i Kommunestyret - 21.03.2002:

Kommunestyret i Halden slutter seg til prinsippene i fylkeskommunens høringsutkast dat 20.02.02 "Nasjonal transportplan 2006 – 2015. Strategisk analyse for Østfold", og til kommunens notat "strategisk analyse for Halden byområde", som innspill til det videre arbeid med revisjon av NTP. Endringer innenfor nåværende planperiode, som gjelder statlig medvirkning til utvikling av Halden som senter for intermodale terminalfunksjoner for godstransport innen 2004, bes tatt opp i forbindelse med den løpende revisjon av handlingsplaner for transportetatene. Det er nødvendig med økte statlige rammer for at Østfold, og Halden, skal ivareta sin funksjon som hovedtransportkorridor mot utlandet på en måte som ivaretar statlig, regional og lokal transport- og miljøpolitikk.

I tillegg til disse tre traséalternativer for innfart fra vest i et langsiktig perspektiv, utredes spesielt tunnelløsning under Rødsparken fra Riksveg 21 ved Remmendalen fram til Refneveien.

Det forutsettes kryssing av Tista parallelt med dagens jernbanebru.

Kommunestyret ønsker at følgende hovedprinsipper legges til grunn i det videre arbeidet med innspill til revisjon av Nasjonal Transportplan.

I forbindelse med utbygging av Norske Skogs sentralhavn skal det legges til rette for utvikling av terminalfunksjoner som styrker samspillet mellom veg-, jernbane- og sjøtransport i samsvar med nasjonale mål. For å nå dette målet er det allerede i inneværende planperiode nødvendig å prioritere omlegging av sidesporene på Halden stasjon i forbindelse med nytt sidespor til Sauøya. Det legges til rette for at godstransport mellom Saugbrugs' fabrikk og Sauøya overføres til jernbane.

Det arbeides videre med løsning for kryssing av jernbanespor ved Mølen, enklest mulig tilkopling til sentrums interne vegsystem på nordsiden og mulighet for ettapevis utbygging av infart vest i den forbindelse.

Det utredes en mulighet for å bygge en tunnel fra Remmendalen til Halden Stadion. Dette vil fjerne tungtrafikken fra tettbebygde område.

3.8 utgår og ny overskrift blir:

Alt. Transportløsning til ny innfartsvei fra vest ("Jernbanealternativet")

Returlast fra Halden havn som skal fraktes videre ut av byen må føres over på jernbanetraseen på havna, og ut til terminalen på Sørлие. På samme måte bør godstrafikk fra E6 inn til havna losses av på Haldenterminalen og føres videre via jernbane. Med gods fra Saugbrugs til havna overført til jernbane vil man ha eliminert det meste av tungtransport på vei inn og ut av Halden og overført det til jernbane. Jernbanealternativet bør også sees i sammenheng med utbedring av Østre Tangent (3 rundkjøringer) og dens videre forbindelse med Iddeveien. Til sammen gir dette en bedre løsning både hva angår tungtransport og biltrafikk generelt i sentrum. Disse forbedringene er et alternativ til innfartsvei fra vest og man unnlater å gjøre stor inngrep i nåværende bebyggelse og naturområder:

1. Tungtransport via E6 til Halden havn omlastes på terminal på Sørlieliefeltet og fraktes videre til Halden havn via jernbane.
2. All returlast fra Halden havn og ut til E6 omlastes til jernbane og føres til terminal på Sørlieliefeltet.

Arne Sørensen
rådmann

Tor Granum

KS sak 25.04.02 PS 085/02 Nasjonal transportplan, NTP – innspill til revisjon.

Vedtak (enstemmig):

Det vises til kommunestyrets vedtak av 21.03.02, sak PS 048/02, om Nasjonal transportplan 2006 – 2015, strategisk analyse for Østfold og strategisk analyse for Halden. På grunnlag av det fortsatte utredningsarbeid etter dette går kommunestyret inn for at ny innfartsveg fra vest til byen og havna føres fra ny rundkjøring ved Remmen (kryss rv 21/BRA veien ved Høgskolen) til Jernbanegata, med bro over Tista ved siden av og øst for jernbanebroa. Det forutsettes rundkjøring ved brohodet nord for Tista som fordeler trafikken mot Walkers gt/Fridtjof Nansens gt (stadionbakken), mot Remmen og mot Tyska/Hollenderen.

Det vises for øvrig til tidligere vedtatt reguleringsplan for Grønland, som forutsetter veitilknytning mellom rundkjøring på sydsiden av Tista og Iddeveien.

Halden går i mot bruk av bompengefinansiering til offentlige veiprojekter.

