

ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

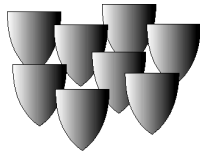
Fagpolitisk utvalg for samferdsel

møte 26. april 2013

Sted: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 10/13 – 14/13



Møtested: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

Møteleder:
Trond Johansen

Referent:
Inge Brørs

Forslag til agenda

Sak 10/13 Referat fra møte 1. februar 2013

Sak 11/13 Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023

- Diskusjon av meldingens forslag sett i relasjon til Østlandssamarbeidets uttalelse fra juni 2012, bl.a.:
 - * Jernbane
 - * Finansiering av kollektivtrafikken
 - * Etterslep på investeringer og vedlikehold på fylkesvegene
 - * Andre sentrale momenter for Østlandssamarbeidet
- Hvor er det mest aktuelt og nødvendig å samordne synspunkter?

Sak 12/13 InterCity-utbyggingen – videre påvirkningsarbeid og planarbeid

- Felles møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen
- Forberedelse til planarbeidet

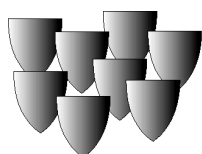
Sak 13/13 Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken

- Eksempler fra knutepunkter på ulike stadier: Lillehammer, Gjøvik og Moss

Sak 14/13 Neste møte i fagpolitisk utvalg – 20. september 2013

- Fokus på spesielle tema?

Eventuelt



Saksnr	Utvalg	Møtedato
10/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	26.04.2013

Referat fra møte 1. februar 2013

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	Til stede
Akershus	Ruth Solveig Birkeland (SV)	Anette Solli (H)	Tom Granquist
Buskerud	Trond Johansen (KrF)	Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap)	Tor Andre Johnsen (Frp)	Per Olav Bakken
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	Magne Flø
Oslo	Eivind Nikolaysen (V) vara	Ola Elvestuen (V)	
Telemark	Birger Hovden (A) vara	Sigbjørn Molvik (SV) Edvard Mæland (H)	Anne-Gro Ahnstrøm
Vestfold	Kåre Pettersen (V) Tom Strømstad Olsen (Ap)		Siv Tørudbakken
Østfold	Gretha Kant (H)	Olav Moe (KrF)	
Andre:	Inge Brørs (sekretariatsleder)		
Møteleder:	Trond Johansen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse: 2012/2760-13			

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 – 14.00.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

Sak 01/13 Togtilbudet framover – orientering ved representant fra NSB

Tom Ingulstad, konserndirektør NSB Personog, orienterte og innledet til diskusjon, med utgangspunkt i rapporten «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» - NSBs innspill til NTP 2014-2023.

Ingulstads presentasjon finnes på <http://ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

NSBs rapport kan lastes ned fra nettsiden

<http://www.nsb.no/getfile.php/www.nsb.no/nsb.no/PDF/>

[%C3%85rsrapporter/Presentasjoner/Oftere_raskere_utskriftversjon.pdf](#).

Sekretariatet ble i tillegg bedt om å skaffe den trykte rapporten og sende et eksemplar til medlemmene i fagpolitisk utvalg.

Ingulstad etterlyste et konkret felles mål for jernbanen som grunnlag for nødvendige tiltak. I rapporten og presentasjonen vises hvilke tiltak som må settes inn om veksten i persontrafikk skal tas med kollektive transportmidler, og NSB skal ta sin andel av dette. En årlig beregnet trafikkvekst på 1,6 prosent i rushtid betyr at kollektivtrafikken må øke med 3,5 prosent for å ta trafikkøkningen. For togtrafikken betyr eksempelvis dette at utbyggingen av indre IC-triangel (til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad) innen 2020 er en forutsetning.

I spørsmålsrunden etter Ingulstads orientering var det spesielt mange spørsmål om godstransport. Pr dato er det tungvint og dyrt å kjøre godstog. Gode terminaler og mangel på kryssingsspor er de viktigste flaskehalsene. Selv om det i den nye ruteplanen også er tilrettelagt for godstog, er infrastruktur og system generelt ikke laget for godstransport.

Fagpolitisk utvalg tok informasjonen til orientering – og som et viktig grunnlag for videre engasjement for bedre togtilbud.

Sak 02/13 Referat fra møte 5. oktober 2012

Det var ingen merknader til referatet.

Sak 03/13 Høring av rapport med anbefaling om etablering av regionale bompengeselskaper

Sigmund Aasly, daglig leder i Vegfinans AS, orienterte om hvordan Vegfinans ser på høringsdokumentet, med basis i forslag til uttalelse som Vegfinans har laget (utdelt på møtet), og som er sendt til de fylkeskommunene som er eiere. I sin presentasjon la Aasly bl.a. vekt på at det er en liten andel av kostnadene i bompengeselskapene disse selv kan påvirke. Det meste av kostnadene er knyttet til utstyr og regelverk pålagt fra Statens vegvesen.

Det var ingen av medlemmene i fagpolitisk utvalg som uttrykte noe ønske om samordning ut over den orienteringen som ble gitt. Fylkeskommunene lager sine individuelle høringsuttalelser basert på det grunnlaget som nå foreligger.

Sak 04/13 Mer gods på sjø og bane – synspunkter fra logistikk- og transportbransjen

Erling Sæther, direktør næringspolitikk i NHO Logistikk og Transport, orienterte om tiltak på kort sikt for mer gods på sjø og bane. Sæthers presentasjon kan lastes ned fra Østlandssamarbeidets nettside <http://ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Første del av Sæthers presentasjon omhandlet mulighetene for å flytte godstransport fra land til sjø. Orienteringen bygget på et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipsfart, utarbeidet av Norges Rederiforbund, NHO Logistikk og Transport,

Fraktesfartøyenes Rederiforening, KS Bedrift havn, Maritimt Forum, Rederienes Landsforening, Norsk Skipsmeglerforbund og Norsk Havneforening.

Rapporten omhandler en strategi for den skipsfarten som har virksomhetsområde langs norskekysten og mellom havner i Norge og Europa. Rapporten har et spesielt fokus på den lasten som i dag ikke går sjøveien, men hvor det er et potensiale for å flytte fra land til sjø. Om sjøtransporten skal ta en større andel av veksten i godstransporten, trengs det sterkere offentlige grep. Det må bl.a. arbeides med en overføringsstrategi, med infrastrukturtiltak til og fra havn og intensivordninger for overføring av gods fra land til sjø. Rapporten kan lastes ned fra Østlandssamarbeidets nettside <http://ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Andre del av Sæthers presentasjon omhandlet nødvendige tiltak for å styrke godstogets konkurransekraft. NHO Logistikk og Transport har sammen med Norsk Industri, Spekter og CargoNet AS laget en rapport med forslag til løsninger der partene i verdikjeden utvikler samhandlingsformer som skal bidra til å gjøre hverandre gode. Rapportens målgruppe er Regjeringen, Jernbaneverket og det sentrale og regionale politiske miljø. Hensikten er å sette fokus på kortsiktige tiltak for å styrke godstogets konkurransekraft. Sistnevnte rapport kan også lastes ned fra Østlandssamarbeidets nettside <http://ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Gjennom tre tiår fram til 2008 var det en sterk økning i godstransport med jernbane i Norge. Andelen gods med jernbane var på sitt beste langt høyere enn ellers i Europa: Jernbanens andeler av godstransporten – med utgangspunkt i Oslo – var i 2008 på 70 % til/fra Bergen, 60 % til/fra Trondheim, 70 % til/fra Stavanger og 90 % til/fra Bodø og Narvik. Etter 2008 er ca 1 million tonn gods (tilsvarende 100.000 containere) flyttet fra tog til veg på grunn av svekket punktlighet og forutsigbarhet for leveringskvalitet.

Sæther refererte åtte nødvendige tiltak for å styrke godstogets konkurransekraft:

- Fokus på drift, vedlikehold og beredskap på linjenettet.
- Rask utbygging av kryssningsspor for 600 meters tog
- Prioritering av godstog på Østlandet øker hastigheten
- Alnabruterminalen: realistiske vekstprognoser, prosjektorganisering og sluttfinansiering
- Introduksjon av et ansvarsregime som fremmer punktlighet og forutsigbarhet.
- Samhandlingsformer mellom Jernbaneverket og togselskapene som fremmer kundeorientering
- Kompensasjonsordning som delvis dekker togselskapers og kunders kvalitetskostnader
- Endrede organisasjonsformer: Overføring av godsterminalene til staten og bruk av markeds- og konkurransevirkemidler som fremmer produktivitet og effektivitet.

Sæther nevnte også den planlagte regionkonferansen for Østlandet 15. april 2013, hvor godstransport med jernbane vil være hovedtema, og hvor Østlandssamarbeidet har sagt ja til å

være medarrangør. Invitasjon og foreløpig program vil om kort tid bli oversendt medlemmene i fagpolitisk utvalg.

Fagpolitisk utvalg konkluderte orienteringen med at det er viktig at fylkeskommunene og Østlandssamarbeidet fortsetter sitt arbeid for å bidra til at mer gods kan bli transportert med bane. Alternativet er at vegene fylles opp med enda flere lastebiler.

Sak 05/13 Observatør fra Østlandssamarbeidet i STRING-samarbeidet?

Spørsmålet om interesse for observatørstatus i STRING-samarbeidet ble fremmet for internasjonalt fagpolitisk utvalg i møte 25. januar 2013. Internasjonalt fagpolitisk utvalg tok saken til orientering og anbefalte Nils Aage Jegstad, Akershus, som observatør for Østlandssamarbeidet i det politiske forumet i STRING. Per Inge Bjerknes, Østfold, ble anbefalt som vararepresentant.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel tok også saken til orientering. Ingen av utvalgets medlemmer uttrykte spesiell interesse for å delta som observatør i STRING-samarbeidet. Utvalget forutsetter å bli informert i tilfelle samferdselssaker av interesse for Østlandssamarbeidet diskuteres i STRINGs politiske forum.

Sak 06/13 Refusjon for skoleskyss - anmodning til KS om engasjement

Fagpolitisk utvalg konkluderte diskusjonen i saken med etterfølgende vedtak:

Fagpolitisk utvalg for samferdsel anbefaler kontaktutvalget å rette en anmodning til KS om å ta opp problematikken omkring kostnadsfordelingen for skoleskyss i grunnskolen, slik at det blir bedre samsvar mellom ansvar for bestilling av skoleskyss og ansvar for kostnadene bestillingen medfører.

KS bes også om å se på mulige uheldige utslag av elevenes rettigheter til skoleskyss i videregående opplæring.

Andre ledd i vedtaket ble tatt inn etter oppfordring fra utvalgets leder, Trond Johansen, som refererte til tilfelle der kostnadene for drosjeskyss til en enkeltelev har passert en million kroner.

Sak 07/13 Gjennomgående billettering på Østlandet

Fagpolitisk utvalg mener at vi må prøve å få til gjennomgående billettering på Østlandet, og støtter administrasjonens arbeid med å realisere dette. For øvrig ble saken tatt til orientering.

Sak 08/13 InterCity-utbyggingen – om påvirkningsarbeidet

Fagpolitisk utvalg ønsker at det blir laget et handlingsprogram for påvirkningsaktiviteter framover, inkludert synspunkter fra kontaktutvalget på hva det er ønskelig at medlemmene i fagpolitisk utvalg bidrar med.

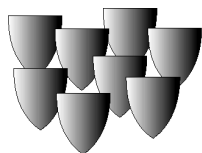
Fagpolitisk utvalg mener at man fortsatt må prøve å stå sammen i påvirkning for full utbygging av InterCity-triangelet innen 2023.

Sak 09/13 Interreg-prosjektet TransGovernance

Saken ble tatt til orientering.

Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	26.04.2013

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023

Behandling

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg for diskusjon om hvilke synspunkter fylkeskommunene i størst mulig grad bør fremme felles i kommende høringsprosess med Transport- og kommunikasjonskomiteen

- for InterCity-utbyggingen hvor fylkeskommunene vil møte felles
- og for andre tema hvor de vil møte hver for seg eller i grupper.

Bakgrunn

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023, Meld. St. 26 (2012-2013), ble lagt fram 12. april 2013, og skal behandles av Stortinget 18.(?) juni.

I vedlegg er det gjort en sammenligning mellom Østlandssamarbeidets uttalelse, slik den ble vedtatt av kontaktutvalget 08.06.2012, og utvalgte uttalelser/omtale i stortingsmeldingen og Samferdselsdepartementets pressemeldinger, som kan knyttes til de respektive punktene i Østlandssamarbeidets uttalelse.

Regjeringen legger opp til en vesentlig sterkere satsing på samferdsel enn tidligere. Satsingen på jernbane og annen kollektivtrafikk samsvarer i betydelig grad med kontaktutvalgets uttalelse, men framdrift og omfang er neppe tilstrekkelig til å løse de store utfordringene som kommer. At regjeringen legger opp til er ny modell for prosjektfinansiering og -gjennomføring synes å gi muligheter for bedre forutsigbarhet og mer effektiv gjennomføring enn tidligere.

Blant de tema fagpolitisk utvalg oppfordres til å diskutere er usikkerheten om fullføring av InterCity-triangelet, inkl. ny Oslo-tunnel, om nødvendige tiltak for å styrke jernbanens rolle i godstransporten og omfanget av midler til bymiljøpakkene.

Høringsmøter med Transport- og kommunikasjonskomiteen
I henhold til foreløpig orientering fra Transport- og kommunikasjonskomiteen, legger komiteen opp til høring med fylkeskommunene på 7. mai, med 15 minutter til hver fylkeskommune (mot 30 ved tidligere høringer). Østlandssamarbeidet er innvilget 10 minutter til synspunkter omkring InterCity-utbyggingen (av samlet tid til de åtte fylkeskommunene). Foreløpig program for høringene 7. mai er som følger:

Kl. 12.00-12.30	KS: m/ledere, og repr. fra storbynettverket og «Fremtidens byer» (Merknad: Dette møtet er bekreftet)
Kl. 12.30-12.40	«Østlandssamarbeidet». Tema: «InterCity-strekninger» (av tid til aktuelle fylker)
Kl. 12.40-12.55	Østfold fylkeskommune
Kl. 12.55-13.10	Akershus fylkeskommune
Kl. 13.10-13.25	Oslo kommune
Kl. 13.35-13.50	Buskerud fylkeskommune
Kl. 13.50-14.05	Vestfold fylkeskommune
Kl. 14.05-14.20	Telemark fylkeskommune
Kl. 14.20-14.35	Hedmark fylkeskommune
Kl. 14.35-14.50	Oppland fylkeskommune
Kl. 15.30-15.45	Rogaland fylkeskommune
Kl. 15.45-16.00	Hordaland fylkeskommune
Kl. 16.00-16.15	Sogn og Fjordane fylkeskommune
Kl. 16.15-16.30	Møre og Romsdal fylkeskommune
Kl. 16.30-16.45	Nasjonal rassikringsgruppe

Vedlegg

Østlandssamarbeidet uttalelse til forslag til NTP 2014-2023 og «gjennomslag» i stortingsmeldingen

Østlandssamarbeidets uttalelse, slik den ble vedtatt av kontaktutvalget 08.06.2012, er gjengitt punktvis (med grå bakgrunn). Deretter følger utvalgte uttalelser/omtale i stortingsmeldingen og Samferdselsdepartementets pressemeldinger, som kan nyttes til de respektive punktene.

1. Overordnede synspunkter

Østlandssamarbeidet gir full støtte til samferdselsministerens ambisjon om et topp moderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette krever en målrettet og strategisk satsing og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser og andre stoffer som fører til lokal luftforurensing.

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men det vil være uakseptabelt å kutte i allerede vedtatte investeringsprosjekter. Utbyggingsprosjektene i Nasjonal transportplan 2010-2019 må gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

Ambisjonsnivå og økonomisk innsats

Regjeringen legger til grunn en statlig planramme til veg, jernbane og sjøtransport på 453,1 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva. I tillegg er det satt av 9,2 mrd. kr til Belønningsordningen, slik at samlet statlig ramme er 462,3 mrd. kr i planperioden. Dette gir en samlet økning på om lag 150 mrd. kr, eller om lag 50 pst. sammenliknet med en videreføring av nivået i 2013. Inklusiv kompensasjon for mva. er samlet planramme 508 mrd. kr, som er om lag 167 mrd. kr høyere enn en videreføring av nivået i 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606 mrd. kr i tiårsperioden. (s 15)

Stamnettutredningen angir at det vil koste om lag 400–500 mrd. kr å bringe riksvegnettet opp på vegnormalstandard. Statens vegvesen har angitt at det er mulig å gjennomføre dette i et 20–30-års perspektiv. Med de prioriteringer det er lagt opp til de kommende ti årene, sier regjeringen at vi være et godt stykke på veg. (s 57)

Stortingsmeldingen lister opp de viktigste tiltak for utvikling av jernbanen og sier at «Med disse tiltakene utvikles jernbanetilbudet i tråd med regjeringens langsiktige ambisjon om å utvikle et effektiv og kapasitetssterkt togtilbud i løpet av 20–30 år» (s. 65).

Prosjektfinansiering

Regjeringen vil (s 85):

- Sikre rasjonell gjennomføring og sammenhengende utbygging.
- Legge til rette for forutsigbar finansiering gjennom egne vedtak.
- Sørge for god gjennomføring ved prosjektorganisering og fastsatt sluttdato for spesielt prioriterte prosjekt.
- Redusere planleggingstiden betydelig for store infrastrukturprosjekt.

(Fra pressemelding)

Regjeringen innfører derfor en ordning hvor prioriterte prosjekter får mer forutsigbar og sikker finansiering, innenfor dagens budsjettssystem. Det vil sikre at det er fremdriften i prosjektene som bestemmer bevilgningene, ikke omvendt, sier samferdselsminister Marit Arnstad.

Når Stortinget vedtar prosjektet, vedtar de også når prosjektet skal være ferdigstilt. Samtidig gjøres det vedtak som betyr at det kan inngås kontrakter innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Blant kandidatene til den nye ordningen er InterCity-prosjektene, prosjekter på E39, E10, og elektrifisering av Trønderbanen.

Prioriterte prosjekter skal organiseres og finansieres på følgende måte:

- Ledes av en prosjektorganisasjon i den aktuelle etaten.
- Prosjekt legges fram for Stortinget med kvalitetssikret kostnadsramme. Når Stortinget vedtar igangsetting, vedtar de samtidig en særskilt prosjektfinansiering som blant annet består av:
 - Egen bevilgning til prosjektet
 - Eget vedtak i Stortinget (romertallsvedtak) for samlet forpliktelse knyttet til prosjektet. Her angis blant annet foreløpig dato for ferdigstilling og hvilke årlige beløp som legges til grunn til prosjektet i de kommende år.
- Det årlige beløpet som er nødvendig for å holde rasjonell framdrift i prosjektet innarbeides i det enkelte års budsjett (Stortinget kan, dersom det er særskilte grunner til det, vedta et annet beløp).
- Prosjektet får fullmakt til å inngå bindende kontrakter basert på den vedtatte kostnadsrammen.

Samtidig sies det i meldingen (s.109) at: Regjeringen vil gradvis fase inn de økte økonomiske rammene perioden. Innfasingen vil være avhengig både av det økonomiske handlingsrommet i perioden, kapasiteten i anleggsmarkedet og situasjonen i norsk økonomi.

Mer effektive plan- og beslutningsprosesser (pressemelding)

Dagens gjennomsnittlige planleggingstid for store veg- og jernbaneprosjekter er på 10 år. Skal det være mulig å nå målene i den nye Nasjonale transportplanen, må planleggingstiden reduseres. Regjeringen har som mål å halvere den. For å få til dette vil blant andre følgende endringer innføres:

- Staten skal praktisere en tydelig og tidlig medvirkning i plansaker.
- Det skal utarbeides veiledende tidsfrister for utarbeiding av planer og behandling av saker.
- Behandlingen av konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) kan i større grad avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg, og samordning av behandling av KVU/KS1 og planprogram kan skje i større grad.
- Mer aktiv bruk av statlig plan.

Prioritering av drift og vedlikehold (veg s. 109-111)

Regjeringen legger derfor opp til et årlig gjennomsnittlig nivå som er om lag 19 pst. høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. Dette tilsvarer en økning i årlig gjennomsnittlig nivå på 1,68 mrd. kr.

De største og viktigste oppgavene vil være knyttet til tunneler, vegdekker, utskifting av vegutstyr, bruer og kaier, drenering og tunnelrensk.

Innsatsen til drift og vedlikehold vil bli trappet opp. Det legges til grunn at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden, og i løpet av planperioden blir forfallet redusert.

Vegprosjekt som inngår i Nasjonal transportplan 2010–2019 er prioritert, så langt det foreligger planavklaring og det har vært mulig å tilpasse prosjektene innenfor det økonomiske handlingsrommet.

Regjeringen legger opp til en samlet ramme til drift og vedlikehold på jernbanen på om lag 76 mrd. kr i tiårsperioden, dvs. et årlig gjennomsnitt på om 7,6 mrd. kr.

I beløpet inngår også fornyingstiltak og ERTMS. Dette beløpet er 45 pst. høyere enn en videreføring av videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, noe som betyr en gjennomsnittlig økning i det årlige nivået på 2,4 mrd. kr. (s. 116)

2. Utbygging av InterCity-triangelet

Full utbygging av InterCity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge - for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Jernbaneverkets konseptvalgutredning viser at dette er mulig i løpet av 10 år fra vedtak er fattet.

I stortingsmeldingen (s 54) heter det at Regjeringen vil prioritere utbyggingen av InterCity-strekningene høyt gjennom å:

- Ferdigstille nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) innen utgangen av 2020. Follobanen vil gi en betydelig forbedring av togtilbudet både for reisende med lokal- og IC-tog.
- Ferdigstille sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024.
- Legge opp til ytterligere tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen.
- Planlegge videre med sikte på ferdigstilling av IC-strekningene i 2030.

Regjeringens strategi for utviklingen av togtilbudet fram mot 2024 innebærer investeringer for om lag 63 mrd. kr. Regjeringen legger opp til nye tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Samlet sett innebærer tiltakene fram mot 2026 at det investeres om lag 73 mrd. kr på IC-strekningene. (s 62)

På s. 62 finnes følgende formulering om ferdigstilling:

Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av de utredninger som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo, elektrifisering av Røros- og Solørbanen mv.

Etterfølgende avsnitt på side 21 gir signaler om videre planprosess (men bare for det som skal være ferdigstilt innen 2026 om Jernbaneverkets tolkning er riktig): Jernbaneverket vil få i oppdrag å utvikle en utbyggingsstrategi for InterCity-utbyggingen som er forankret i stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023. I utbyggingsstrategien fastsettes en utbyggingsrekkefølge og framdriftsplan som sikrer at strekninger med høyest nytte realiseres først, samtidig som hensynet til effektiv planlegging og kostnadseffektiv utbygging ivaretas. Det tas sikte på at utbyggingsstrategien legges fram i budsjettproposisjonen for 2015, og at de enkelte prosjekt på InterCity-strekningene vil bli vurdert i tråd med ordningen for særskilt prioriterte prosjekt.

Andre jernbaner på Østlandet (s 64)

Ringeriksbanen prioriteres i siste seksårsperiode. Nåværende planer for Ringeriksbanen er gjennomført med utgangspunkt i enkeltspor og med en hastighetsstandard på 200 km/t. Samferdselsdepartementet legger opp til at det gjennomføres en ny KVU hvor det også skal vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor samt høyere hastighetsstandard, f.eks. 250 km/t.

Kapasiteten og togtilbudet på de øvrige banestrekningene på Østlandet (Sørlandsbanen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens Østre linje, Gjøvikbanen) utvides i takt med etterspørselen. På disse strekningene vil det være viktig å samordne kapasitetsbehovene innenfor person- og godstrafikken slik at kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor kommer begge markeder til gode. Stasjonstiltak vil kunne være aktuelt på enkelte av disse strekningene for å kunne kjøre lengre tog. Det vil bli satt i gang utredninger som fram mot rullering av NTP 2018–2027 vil gi bedre grunnlag for å prioritere tiltak på disse strekningene.

Bedre togtilbud i Østlandsområdet (s 118)

For å kunne videreutvikle togtilbudet i Østlandsområdet og for å kunne innfase nye tog, er det nødvendig med flere infrastrukturtiltak. Dette er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012).

Regjeringen setter av totalt 1,3 mrd. kr i de første fire årene av planperioden for å slutføre dette arbeidet.

For å slutføre fornyingen av kritisk infrastruktur på og rundt Oslo S, jf. siste omtaler i bl.a. Prop. 1 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2011–2012), vil regjeringen sette av en økonomisk ramme på totalt 300 mill. kr i de første fire årene av planperioden.

3. Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling. Det må lages forpliktende avtaler med varighet på 10 år eller mer mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Staten må bidra med økt finansiering til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene må sikres langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger – både til investeringer, vedlikehold og drift. Det må bli enklere å ta i bruk supplerende finansieringsordninger, tilpasset den enkelte byregion. Statens utvikling av jernbanetilbudet må inngå i de forpliktende avtalene, og med full statlig finansiering.

Planarbeidet for bygging av ny jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo må gis høy prioritet, da kapasiteten her er avgjørende for gods- og passasjertrafikken i hele Sør-Norge.

I stortingsmeldingen heter det at Regjeringen vil utvikle et transportsystem der veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Togtilbudet må samvirke best mulig med annen kollektivtransport, og ha en sentral rolle i å forbedre tilbudet for arbeidsreiser og lokal- og regionaltrafikk rundt de større byområdene.

Satsingen i byområdene innebærer en rekke tiltak (s 139):

- Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport.
- Sette av 26,1 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden som en ufordelt bypott til statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler og til Belønningsordningen. Den ufordelte bypotten utgjør 16,9 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) av totalbeløpet.
- Det åpnes for at midler fra bypotten også kan brukes til investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel skinnegående bytransport og høykvalitets busstilbud.

- Styrke Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene slik at det settes av totalt 9,2 mrd. kr i tiårsperioden.
- Prioritere 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden til tiltak for å bedre framkommeligheten for syklistene og fotgjengere i og utenfor byområdene.
- Sykkelsatsingen innebærer at det settes av statlige midler gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen for å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområder.
- Styrke utviklingen av kollektivknutepunkt og stamruter for kollektivtrafikken.
- Understreke betydningen av restriktive tiltak overfor personbiltrafikken for å nå målene i Klimaforliket og sikre et velfungerende transportsystem i byområdene.
- Vurdere felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens bompengesystem i by og regelverket for kjøprising.
- Forbedre tilbudet for arbeidsreiser ved å styrke lokal- og regionaltrafikken på jernbanen i og rundt de større byområdene.
- Utvikle kapasitetssterke transportårer på veg og jernbane som bidrar til effektiv transport mellom byområder og bedre framkommelighet i byområdene. Kapasiteten for kollektivtransport og næringstransport prioriteres og det tilrettelegges for syklistene og fotgjengere.
- Bedre det samlede kollektivtilbudet gjennom tettere samordning mellom togtilbudet og det øvrige kollektivtransporttilbudet.
- Utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten.
- Legge til rette for å doble sykkelandelen og bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for syklistene.
- Øke sikkerheten og framkommeligheten for fotgjengere langs vegnettet og i knutepunkt.

Om tidshorisont for bymiljøavtalene sies det (s 146) at det bør legges til grunn en tidshorisont på 10 til 20 år med rullering av avtalene hvert fjerde år. Videre sies det bl.a.:

- De helhetlige bymiljøavtalene baseres på mål- og resultatstyring
- Før avtaleinngåelse må det foreligge en finansieringsplan, og brukerbetaling må være avklart. Både investeringer i og drift av lokal kollektivtransport kan inngå i avtalene.
- Dagens ansvarsdeling for finansiering av kollektivtransport skal ligge fast, og de nye avtalene innrettes slik at denne ansvarsdelingen ikke undergraves. Partenes bidrag til finansiering avtales gjennom forhandlinger om hvilke resultater som skal oppnås.

Belønningsordningen styrkes med 500 mill. kr fram til og med 2014. Det kan åpnes for en sterkere satsing på miljøvennlige transportformer og avtaleinngåelse om belønningsordning med flere byer enn i dag. En slik satsing må være en del av en helhetlig bypolitikk fra statens side.

Handlingsplan for kollektivtransport (s 152)

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten. Utgangspunktet for planen er regjeringens mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområdene. Arbeidet vil bli koordinert med utarbeidelsen av

transportetatens handlingsprogram og ferdigstilles i løpet av 2013. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram hovedtrekkene i handlingsplanen i statsbudsjettet for 2014.

Jernbane- og T-bane tunnel gjennom Oslo (s 61)

Fram mot 2030 vil det være nødvendig å øke kapasiteten for å videreutvikle togtilbudet, først og fremst i lokaltogtrafikken rundt Oslo. Ifølge utredningsarbeidet må det settes i gang et arbeid for å vurdere grundig behovet for blant annet nye og omfattende infrastrukturtiltak både i jernbane- og T-banesystemet. Samlet planleggings- og byggetid er anslått til om lag 15–18 år og en ny tunnel vil derfor tidligst bli tatt i bruk rundt 2030.

Samferdselsdepartementet vil, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gi Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området.

4. Investerings- og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

(s 115) Det offentlige norske vegnettet består av om lag 10 400 km riksveg, 44 300 km fylkesveg og 38 950 km kommunal veg. Fylkesvegnettet har varierende tilstand, standard og trafikkmengder, og det er utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet.

Det har over tid oppstått et betydelig forfall på fylkesvegnettet. For å få en oversikt over det samlede behovet knyttet til forfall og tilhørende oppgraderinger, har Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, kartlagt forfallet. Denne kartleggingen er basert på ny metodikk og omfatter forfall pga. utilstrekkelig vedlikehold og kostnader for å gjøre tilhørende nødvendige oppgraderinger.

Kartleggingen – som ikke kan sammenliknes med tidligere undersøkelser – viser at det samlede behovet for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet ligger mellom 45 og 75 mrd. kr. Etterslepet varierer betydelig mellom fylkene. Av det totale behovet knytter om lag 35 pst. seg til vegoverbyggingen (vegfundament og vegdekker), 24 pst. til tunneler, 17 pst. til bruer og ferjekaier, 13 pst. til vegutstyr og miljøtiltak, og 11 pst. til drens- og avløpsanlegg.

Fylkeskommunene overtok i 2010 ansvaret for de fleste riksveger som ikke var stamveger, med den standard de hadde på overføringstidspunktet. Regjeringen viser til at forvaltningsreformen hadde som formål å sette fylkeskommunene i stand til å prioritere det regionale vegnettet.

Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble derfor økt med 1 mrd. kr utover rammeoverføringen fra Samferdselsdepartementets budsjett. I tillegg ble det i Nasjonal transportplan 2010–2019 opprettet en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det ble lagt til grunn en årlig låneramme på 2 mrd. kr, og med kompensasjon til fylkene for den tilhørende rentebelastningen.

Det er regjeringens vurdering at fylkeskommunene ikke vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, uten ekstraordinær statlig finansiering. På bakgrunn av dette vil regjeringen styrke rammetilskuddet slik at fylkene kan fornye og ruste opp

fylkesvegnettet. Rammen settes til 10 mrd. kr i perioden, og vil være del av det fylkeskommunale rammetilskuddet på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, fordelt over Tabell C. Midlene fordeles med 2,75 mrd. kr i første fireårsperiode og 7,25 mrd. kr i siste seksårsperiode. (s 115)

5. Utbyggingen av riksvegene

Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

Regjeringen vil legge opp til en økonomisk ramme på totalt 177 mrd. kr til investeringer i riksvegnettet i tiårsperioden. Det totale investeringsnivået vil være 72,6 mrd. kr – eller nær 70 pst. – høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 97 mrd. kr i annen finansiering – i all hovedsak bompenger. (s 111)

(Ingen signaler om opprettholdelse av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger)

6. Godstransport på bane

Utviklingen med en stadig økende andel godstransport på veg må snus. Transportetatenes arbeid med utbygging av terminaler og kryssingsspor er viktig for å få mer gods på sjø og bane, men i tillegg er det behov for en bredere analyse av muligheter og incentiver for å styrke intermodal godstransport.

Grensekryssende transport på veg og bane bør behandles langt mer omfattende enn i tidligere transportplaner og sees i sammenheng med EUs strategier for framtidig utvikling av transportpolitikken i våre naboland.

Godstransport på sjø og bane

Regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og jernbane. Regjeringens godsstrategi er todelt (s 179):

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Hovedgrepene i godsstrategien så langt er satsing på utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det vil også bli vurdert mulige endringer i rammevilkår, nye organiserings- og samarbeidsformer og modernisering av regelverk.

Regjeringen vil (s 176):

- Styrke framkommeligheten for godstransport på veg ved å forbedre eksisterende transportnett og bygge ut vegkapasiteten slik at den forventede trafikkveksten kan avvikles på en god måte.
- Legge til rette for økt godstransport på jernbane ved å øke driftsstabiliteten, samt bedre punktligheten og regulariteten. Videre vil regjeringen utvikle Alnabruterminalen samt bygge nye og forlenge eksisterende kryssingsspor. Med tiltakene i denne meldingen vil den samlede godskapasiteten på jernbanen øke med 20 til 50 pst.

Alnabru er navet for godstransporten på jernbanen i Norge og en viktig terminal for varer og tjenester som skal til Oslo-området. Det er mulig om lag å doble kapasiteten på terminalen innenfor dagens arealer. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å se på den videre utviklingen av Alnabru på kort og lang sikt. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for utbyggingsstrategien for Alnabru. Arbeidet er forventet ferdigstilt tidlig i planperioden. (s 185)

Innenfor rammen av nærskipfartsstrategien vil regjeringen bl.a. (s 187):

- Utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipfart.
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sette i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Arbeidet skal gjennomføres i regi av Sekretariatet for Nasjonal transportplan og målet er at arbeidet avsluttes sommeren 2015. (s 179)

I meldingen sier Regjeringen at det må satses på korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. De to utenlandskorridorene fra Østlandet omtales kort (s 240-241):

U1) Østlandsområdet – Sør-Sverige, Danmark, Østersjølandene og kontinentet

Korridoren er den viktigste landtransportforbindelsen til og fra Norge, med halvparten av vegtrafikken over grensen og en stor del av togtrafikken, med unntak av malmtransporten på Ofotbanen. Denne korridoren er en videreføring av korridor 1 Oslo – Svinesund. Sjøtransport til og fra Danmark øst for Skagen, Sverige og Østersjøen kanaliseres også i denne utenlandskorridoren.

U4) Østlandsområdet – Sverige, Finland, Baltikum og Russland

Denne korridoren har først og fremst betydning for godstransport til/fra de sentrale deler av Sverige, men også for transport videre mot Finland, Russland og de baltiske stater. Forbindelsen omfatter veg- og jernbaneforbindelser mellom Oslo og Stockholm, med ferjeforbindelse videre til Helsinki, Tallin og St. Petersburg. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» og inngår i TEN-T-nettverket. Forbindelsen er en forlengelse av korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor.

EUs TEN-T program (et stort program for utbygging av grensekryssende infrastruktur i Europa) omtales summarisk.

7. Andre sentrale momenter

- *Fylkeskommunene bør få en sterkere innflytelse på kjøp av persontransporttjenester på tog. I hovedstadsområdet bør muligheten for å overføre ansvaret for kjøp av lokal togtransport til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vurderes.*
- *Det er behov for en nasjonal politikk for utbygging av infrastruktur til klimavennlig drivstoff, spesielt gjelder dette ladeinfrastruktur for elektriske biler og hybridbiler.*

Persontransporttjenester på tog (s 151)

Kollektivtransportens samlede konkurranseevne kan styrkes gjennom bedre samordning av togtilbudet med øvrig kollektivtransport. Bedre samordning av tilbudet vil også bidra til bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet og ressurser.

Det kan også være en løsning å la deler av statens kjøp av persontransporttjenester med tog inngå som et element i helhetlige bymiljøavtaler mellom staten og lokale myndigheter.

En mulighet kan være å overføre ansvaret for persontransporttjenester med tog rundt de største byområdene til fylkeskommunene. Hovedpoenget med en overføring vil være at når inntektene tilfaller én og samme aktør, vil en unngå at transportmidlene konkurrerer mot hverandre framfor å bygge opp under hverandre.

Et bilateralt samarbeid mellom de operative aktørene (NSB og de lokale administrasjonsselskapene) er det minst kompliserte, mens en overføring av kjøpsansvaret er mest krevende. Samferdselsdepartementet viser til at det i Oslo-området er et etablert et samarbeidsprosjekt mellom Ruter AS og NSB AS om utviklingen av kollektivtilbudet i Sørkorridoren. Tilsvarende

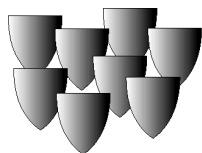
modeller kan være et utgangspunkt for samarbeid i de øvrige storbyområdene hvor toget inngår som en del av det samlede kollektivtilbudet.

Infrastruktur for klimavennlig drivstoff (s 214)

Regjeringen vil bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering og alternative drivstoff, bl.a. gjennom økte tilskudd til Transnova. Transnova vil i perioden prioritere etablering av hurtigladestasjoner i takt med det økte salget av el-biler.

Ved behandlingen av Klimameldingen vedtok Stortinget at dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Avgiftsfordelene er viktige for å stimulere til overgang til el-bil over hele landet. Her ligger politikken fast ut neste stortingsperiode.

Stortinget vedtok videre at andre virkemidler for å fremme nullutslippsbiler, slik som fritak fra bom- og ferjeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må ses i sammenheng med trafikkutviklingen i de store byene. I beslutninger om disse virkemidlene vil lokale myndigheters synspunkter veie tungt.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
12/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	26.04.2013

InterCity-utbyggingen – videre påvirknings- og planarbeid

Behandling

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg for synspunkter på videre påvirkningsarbeid ut over det som er omtalt i foregående sak og etterfølgende redegjørelse.

Synspunkter fra kontaktutvalget i møte 8. mars og oppfølging

Kontaktutvalget mener felles påvirkningsarbeid for InterCity-utbyggingen har gitt god effekt, og at fylkeskommunene fortsatt må stå sammen for å påvirke en full utbygging.

Fylkeskommunene må fortsatt tale med en stemme om dette tema når stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 blir framlagt 12. april 2013. Representanter fra Østlandsfylkene forutsettes å framføre felles budskap om betydningen av InterCity-utbyggingen når de møter i sine respektive landsmøter våren 2013.

Følgende vedtak ble fattet i sak 3/13:

Fylkeskommunene må fortsatt tale med en stemme om InterCity-utbyggingen når stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 blir framlagt 12. april 2013.

Følgende konkrete tiltak foreslås:

- *Østlandssamarbeidet kommer med en felles uttalelse om InterCity-utbyggingen når stortingsmeldingen kommer. Det lages også en beredskap i tilfelle informasjon om InterCity-utbyggingen blir offentliggjort før stortingsmeldingen foreligger.*
- *Kontaktutvalgets leder og nestleder, sammen med leder av fagpolitisk utvalg for samferdsel, gis fullmakt til å utforme Østlandssamarbeidets felles reaksjon på Regjeringens anbefaling om InterCity-utbygging.*
- *Fylkesordførerne innen Østlandssamarbeidet (inkl. fylkesrådsleder og byrådsleder) møtes i Oslo 12. april for å kunne gi og synliggjøre felles respons på stortingsmeldingens forslag om InterCity-utbyggingen.*
- *Østlandssamarbeidet ber Transport- og kommunikasjonskomiteen om å få ca. 10 minutter til felles argumentasjon for InterCity-utbyggingen i forkant av de fylkesvise møtene.*

Hovedtrekkene i regjeringens forslag om InterCity-utbyggingen ble offentliggjort i VG 12. mars. Hovedbudskapet var utbygging av dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad innen 2024, med dimensjonering for kjørehastighet opptil 250 km/t der det er mulig og ikke innebærer vesentlige merkostnader. Videre utbygging av dobbeltspor til Sarpsborg i 2026, samtidig flere avganger til Skien og bedre muligheter for godstransport på Dovrebanen og

Østfoldbanen. Dobbeltspor videre til Skien, Lillehammer og Halden ble omtalt som en ambisjon innen 2030.

Det ble gitt en felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet samme dag, jf. vedlegg 1, hvor hovedbudskapet var at det er bra at vi endelig har fått forståelse for viktigheten av å satse på jernbane på Østlandsområdet, men vi må få like klare forpliktelser for utbyggingen av ytre triangel, som vil strekke seg inn i neste NTP-periode.

I samråd med kontaktutvalgets leder ble det ved utsendelse av protokoll fra møtet 8. mars sagt at det synes lite aktuelt med felles oppmøte fra fylkeskommunenes politiske ledelse 12. april, når informasjonen om IC-utbyggingen allerede er offentliggjort.

Sekretariatet sendte 14. mars en henvendelse til leder av Transport- og kommunikasjonskomiteen med forespørsel fra de åtte fylkeskommunene på Østlandet om å kunne få ca 10 minutter felles for å framføre felles argumentasjon for InterCity-utbyggingen. Forespørsel er etterkommet, med 10 minutter til Østlandssamarbeidet 7. mai, i forkant av møtene med de enkelte fylkeskommuner eller grupper av fylkeskommuner.

Samme dag som stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 ble framlagt (12. april), ble det sendt ut en kort pressemelding fra Østlandssamarbeidet – godkjent av kontaktutvalgets leder og nestleder samt leder av fagpolitisk utvalg for samferdsel (vedlegg 2). I tillegg ble det 17. april sendt ut en felles uttalelse/innlegg fra den politiske ledelse i alle de åtte fylkeskommunene (vedlegg 3). Primær målgruppe for sistnevnte var lokale og regionale medier.

Forberedelse til planarbeid for InterCity-utbyggingen

Som omtalt i sak 8/13 til fagpolitisk utvalg, er det i etterkant av felles plankonferanse med Jernbaneverket (i november 2012), startet arbeid med det såkalte Gjennomføringsprosjektet, som har som intensjon å forberede den reelle planprosessen som skal startes umiddelbart etter Stortingets behandling av NTP 2014-2023 (i juni 2013). Kommunene og fylkeskommunene deltar i arbeids- og samarbeidsgrupper spesielt knyttet til to tema i Gjennomføringsplanen: planprosess og knutepunktsutvikling.

Det har vært flere møter i administrative grupper, og første møte i samordningsgruppa (hvor utvalgte fylkeskommuner og kommuner møter med politisk ledelse) ble holdt 4. mars 2013. Utkast til referat fra dette møtet vedlegges til orientering (vedlegg 4). Det er bred enighet om at det er viktig å identifisere mulige konflikter så tidlig som mulig, bl.a. gjennom bidrag og medvirkning fra fylkesmennene.

Nytt møte i samarbeidsgruppa skal holdes 19. april.

Vedlegg 1



Sluttdato for *hele* InterCity-utbyggingen må komme nå

Felles uttalelse fra fylkeskommunene på Østlandet

Regjeringen har i dag presentert sin plan for InterCity-utbyggingen. Dobbeltspor i indre triangel er bra, men ikke nok.

Regjeringen lover at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg skal stå klart i 2023. Samtidig tilkjenner den en «ambisjon» om å fullføre arbeidet i det ytre triangelet – til Halden, Lillehammer og Skien - innen 2030. Det mener de åtte Østlandsfylkene er for vagt.

- Det er bra at vi endelig har fått forståelse for viktigheten av å satse på jernbane på Østlandsområdet, for å hindre kollaps i transportsystemet, dempe presset i boligmarkedet og skape ny næringsutvikling i distriktene. InterCity-triangelet er kjernen i en velfungerende jernbane, både for hele Østlandet og for langdistansetogene som binder landsdelene sammen. Det er positivt at regjeringen legger frem en forpliktende plan for første del av utbyggingen, på veien til dobbeltspor helt frem til Skien, Halden og Lillehammer, sier fylkesordfører Ole Haabeth (Ap), som er leder for Østlandssamarbeidet.

Det som nå blir avgjørende er at vi får like klare forpliktelser for utbyggingen av ytre triangel, som vil strekke seg inn i neste NTP-periode. Det er først når dobbeltsporet går helt fra Lillehammer til svenskegrensa at vi kan flytte mer gods fra vei til bane, og det er først med dobbeltspor også mellom Oslo og Skien at Østlandet er knyttet sammen til ett arbeidsmarked, sier fylkesordfører Haabeth.

- Vi har ingen tid å miste. Jernbaneverket sier at utbyggingen kan gjennomføres på 10 år fra utbyggingsvedtak fattes. Det er avgjørende at det settes en klar sluttdato for utbygging av dobbeltspor i *hele* triangelet, sier fylkesordfører Nils Aage Jegstad (H), som er nestleder i Østlandssamarbeidet.

Alle de åtte Østlands-fylkene står samlet i denne saken. Dette er en historisk enighet. Også LO, NHO og en samlet miljøbevegelse står sammen bak kravet om en full utbygging av InterCity-triangelet.

Vedlegg 2



Pressemelding

Haster med full InterCity-utbygging

Østlandsfylkene er fornøyd med den tverrpolitiske forståelsen om å løse jernbaneutfordringene på Østlandet. At regjeringen legger opp til en ny prosjektfinansieringsmodell er det også tilfredshet med. Derimot er Østlandsfylkene skuffet over at regjeringen i Nasjonal Transportplan ikke setter en klar sluttdato for ferdigstilling av dobbeltspor i *hele* InterCity-triangelet.

Regjeringen går inn for at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg skal stå klart i 2024, og innen 2026 skal strekningen fram til Sarpsborg være klar. Regjeringen «tar sikte på» ferdigstilling av ytre triangelet – til Halden, Lillehammer og Skien - innen 2030. Østlandsfylkene mener det bør settes en konkret dato for fullføringen av *hele* InterCity-triangelet ved Stortingets behandling av meldingen.

- Dagens jernbanekapasitet er sprengt. For å unngå at hele trafikkveksten skal komme på allerede sterkt trafikkerte veier, er det avgjørende å få en klar forpliktelse på å bygge ut *hele* InterCity-triangelet til Halden, Lillehammer og Skien. Det er positivt at regjeringen legger frem en forpliktende plan for første del av utbyggingen, men vi er ikke fornøyd før dobbeltsporet er kommet helt frem til Skien, Halden og Lillehammer, sier fylkesordfører Ole Haabeth (Ap), som er leder for Østlandssamarbeidet.
- Det er først når dobbeltsporet går helt fra Lillehammer til svenskegrensa at vi kan flytte mer gods fra vei til bane, og det er først med dobbeltspor også mellom Oslo og Skien at Østlandet er knyttet sammen til ett arbeidsmarked. Østlandsfylkene mener det må være en mer forpliktende formulering enn at man «skal i utgangspunktet ta sikte på ferdigstilling i 2030», sier fylkesordfører i Akershus Nils Aage Jegstad (H), som er nestleder i Østlandssamarbeidet.

Regjeringen innfører en ordning hvor prioriterte prosjekter får mer forutsigbar og sikker finansiering, innenfor dagens budsjettssystem. Det betyr at når Stortinget vedtar prosjektet, vedtar de også når prosjektet skal være ferdigstilt. Samtidig gjøres det vedtak som betyr at det kan inngås kontrakter innenfor den vedtatte kostnadsrammen. InterCity-prosjektene nevnes som en aktuell kandidat til å organiseres på denne måten.

- Det er bra at man nå legger opp til mer helhetlig gjennomføring av store samferdselsprosjekt. Vi forutsetter at InterCity-utbyggingen legges opp som et slikt prosjekt, sier fylkesordfører Ole Haabeth (Ap), Østfold fylkeskommune.
- Vi er utålmodig etter å få dobbeltspor på *hele* InterCity-triangelet. Jernbaneverket har sagt at man kan fullføre hele InterCity-utbyggingen innen 2023. Derfor er det et minimumskrav at man sier klart at strekningen skal stå ferdig senest i 2030, sier fylkesordfører Nils Aage Jegstad (H), Akershus fylkeskommune.

Kontaktpersoner:

Ole Haabeth (Ap), leder for Østlandssamarbeidet,
Nils Aage Jegstad (H), nestleder i Østlandssamarbeidet,

telefon 908 58 708
telefon 976 71 961

InterCity-utbyggingen må fullføres før 2030

InterCity-utbyggingen er en forutsetning for å unngå kø, kork og kaos, for å skape et felles arbeidsmarked på Østlandet, for å få gods fra vei til bane og for å gi et bedre tilbud på langdistansetogene. Vi er fornøyd med at regjeringen satser på InterCity, men er skuffet over at ferdigstilling av *hele* triangelet skyves ut i tid.

Utbygging av dobbeltspor på *hele* InterCity-triangelet mellom Lillehammer, Skien, Halden og Oslo er et felles krav fra de åtte Østlandsfylkene i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023. Ved å løse transportutfordringene øker man også forutsetningene for å hindre en stadig raskere sentralisering til hovedstadsområdet.

Selv om satsingen på jernbane er historisk stor, er allikevel ikke ambisjonene og forpliktelsene så høye som vi mener er nødvendig. Regjeringen går inn for at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg skal stå klart i 2024, og innen 2026 skal strekningen fram til Sarpsborg være klar. Når det gjelder ytre triangelet – til Halden, Lillehammer og Skien, sies følgende i NTP: «Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling i 2030». Dette er langt mindre ambisiøst enn det Jernbaneverket har sagt at er mulig å få til i kommende NTP.

Dagens jernbanekapasitet er sprengt. For å unngå at hele trafikkveksten skal komme på allerede sterkt trafikkerte veier, er det avgjørende å få en klar forpliktelse om raskt å bygge ut *hele* InterCity-triangelet til Halden, Lillehammer og Skien. Det er først når dobbeltsporet går helt fra Lillehammer til svenskegrensa at vi kan flytte mer gods fra vei til bane, og det er først med dobbeltspor også mellom Oslo og Skien at Østlandet er knyttet sammen til ett arbeidsmarked.

Østlandsfylkene mener at full utbygging av InterCity-triangelet må skje så raskt som mulig. Vår oppfordring til Stortinget er derfor at man vedtar en utbygging med dobbeltspor helt frem til Skien, Lillehammer og Halden tidligere enn 2030.

Fremdrift i samferdselsprosjekter er en stor utfordring. Det er derfor positivt at regjeringen innfører en ny ordning der prioriterte prosjekter får mer forutsigbar og sikker finansiering. Jernbaneverket og Østlandssamarbeidet har satt i gang et eget arbeid for å få kommuner, fylkeskommuner og statlige aktører til å forbedre planarbeidet for utbygging av InterCity-strekningene, bl.a. med tidlig identifisering av mulige konflikter. Dette vil gi raskere og mer effektive planprosesser.

Nils Aage Jegstad, fylkesordfører i Akershus
Morten Eriksrød, fylkesordfører i Buskerud
Per Gunnar Sveen, fylkesrådsleder i Hedmark
Gro Lundby, fylkesordfører i Oppland
Stian Berger Røsland, byrådsleder i Oslo
Terje Riis-Johansen, fylkesordfører i Telemark
Per-Eivind Johansen, fylkesordfører i Vestfold
Ole Haabeth, fylkesordfører i Østfold



Møtereferat (utkast)

 Møte: **Samarbeidsgruppe gjennomføringsplan for IC - møte 1**

Sted: Jernbaneverket, Oslo

Møtedato: 4. mars 2013

Referent: Anne Siri Haugen

Antall sider inkl. denne: 2

Deltakere: Per-Eivind Johansen (fylkesordfører i Vestfold), Rune Høiseth (ordfører i Larvik), Ole Haabeth (fylkesordfører i Østfold), Thor Edquist (ordfører i Halden), Ivar Odnes (fylkesvaraordfører i Oppland), Morten Aspeli (ordfører i Hamar), Ola Elvestuen (byråd for miljø og samferdsel i Oslo), Sylvia Brustad (fylkesmann i Hedmark), Inge Brørs (Østlandssamarbeidet), Elisabeth Enger (Jernbanedirektør), Anita Skauge (etatsdirektør Plan- og utvikling, Jernbaneverket), Tom Stillesby (prosjektleder gjennomføringsplan IC, Jernbaneverket) og Anne Siri Haugen (koord. gjennomføringsplan IC, Jernbaneverket)

 Fravær: Nils Aage Jegstad (fylkesordfører i Akershus)

Kopi til:

Agenda

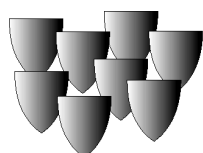
1. Kort om status KVV (orientering)
2. Gjennomføringsplan IC - oppgaven overordnet (orientering)
3. Tilnærming delprosjekter (drøfting)
 - a. Planprosess
 - b. Knutepunkter
4. Samarbeid og medvirkning (drøfting)
5. Eventuelt
6. Neste møte

Sak nr.:	Sak	Ansvar	Frist
1	Kort om status KVV Elisabeth Enger gjennomgikk, jf. foiler. Siste dato for Stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2014 - 23 er 18. juni.		
2	Gjennomføringsplan IC - oppgaven overordnet Elisabeth Enger gjennomgikk.		
3	Tilnærming delprosjekter 3a) Planprosess Delprosjektet skal gi		

	<ol style="list-style-type: none"> 1. En lettfattelig oversikt over hvilke planformer som er tilgjengelige i hht plan- og bygningsloven, og fordeler og ulemper ved hver av dem (relatert til planoppgavene som står foran oss) 2. Råd om hvordan få til effektive planprosesser, blant annet hvordan identifisere og håndtere mulige "showstopperer" tidlig 3. Oversikt over hvilken type planform / planprosess som er egnet for de ulike parsellene på IC-strekningene <p>* Generelt tilslutning til råd fra arbeidsgruppa om at det er viktig å identifisere mulige konflikter tidlig, at dialog er viktig, at det bør være færrest mulig trinn og fordeler ved å bruke velkjente planformer og at det mest sannsynlig ikke er samme plantype og -prosess som er egnet for alle de gjenstående parsellene.</p> <p>* Eksisterende samarbeidsfora bør benyttes, og fylkeskommunene kan spille en viktig rolle selv om regional plan ikke velges.</p> <p>* Viktig å få de statlige instansene til å samarbeide tidlig. Brustad tar opp hvordan fylkesmennene kan bidra, og om det er aktuelt med et møte om dette med JBV, når fylkesmennene samles om to uker.</p> <p>Videre samarbeid og medvirkning</p> <p>Til neste møte i samarbeidsgruppa sendes oversikt så langt over del 1 om planformene. JBV skal sammen med eksisterende samarbeidsfora jobbe med innhenting av faktorer som er avgjørende for anbefaling av videre planform og -prosess, så som planstatus, mulige og sannsynlige konflikter, om det er flere gjenstående alternativer for trasekorridor og knutepunktslokalisering, slik at det i neste møte er mulig å gå mer konkret inn i dette.</p>	<p>Brustad</p> <p>JBV</p>	
--	--	---------------------------	--

	<p>3b) Knutepunktsutvikling</p> <p>Utgangspunkt: Utviklingen rundt knutepunktene er viktig for at jernbanesatsingen skal være vellykket. I delprosjektet skal det lages en enkel oversikt over hvilke funksjoner det er ønskelig at etableres i og rundt knutepunktet, hvilke aktører som må være involvert i arbeidet og hvordan prosessen må organiseres for at vi i felleskap skal få til det vi ønsker.</p> <p>Drøfting av hvordan få til et konstruktivt og forpliktende samarbeid mellom aktørene som har virkemidler til å påvirke utviklingen, og forventninger til JBV. Innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> * JBV må gi tydelige signaler ang. fremtidige behov. Og søke arealer til hensetting etc utenfor de mest attraktive arealene. * Selv om knutepunktene / byene er av ulik størrelse, er nærheten til og tettheten av boliger, arbeidsplasser, kultur og servicefunksjoner m.v viktig. Tydeliggjør vekstpotensialet. Viktig at knutepunktene er attraktive å reise til. * Forpliktene avtaler vil være nødvendig. Intensjonsavtalene som er i ferd med å etableres i Vestfold også til inspirasjon for andre strekninger? * Områderegulering kan være et aktuelt verktøy, åpner for at samme plan gir detaljering av eksempelvis jernbanearealet og ser mer på senere byggetrinn, og angi rekkefølger. * Fylkeskommunene er de som skal peke ut hvem som får koordineringsansvaret og skal sitte i førersetet for hvert enkelt knutepunkt. <p>Samling av funn og råd i delprosjektet så langt legges frem for samarbeidsgruppen for innspill i neste møte.</p>	JBV	
4	Samarbeid og medvirkning		

	Behandlet sammen med 3a, se over.		
5	Eventuelt		
6	<p>Neste møte</p> <p>Neste møte bør avholdes like etter at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-23 er offentliggjort.</p> <p>Under forutsetning om at Stortingsmeldingen har kommet innen den tid er følgende tidspunkt aktuelle: 19.04 kl 13 eller 23.04 kl 13.</p> <p>Separat møteinvitasjon vil bli sendt</p>	JBV	



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	26.04.2013

Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken

Behandling

Fagpolitisk utvalg bes på grunnlag av de orienteringer som blir gitt i møtet 26. april diskutere mulige fellestrekk og erfaringer som fylkeskommunene kan nyttiggjøre seg i sin koordineringsrolle i forhold til utvikling av knutepunkter i eget fylke. Videre om det evt. er ønskelig med erfaringer fra flere knutepunktsprosjekter i neste møte.

Bakgrunn

Opplegg for utvikling og finansiering av knutepunkter i kollektivtrafikken er ett av innsatsområdene i Østlandssamarbeidets handlingsprogram for samferdsel 2012-2013. I omtalen av dette punktet heter det:

Både i revidert Østlandspakke og i forslag til NTP 2014-2023 fra transportetatene er det foreslått at fylkeskommunene bør ha en koordinerende rolle i arbeidet med utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken. Dette er et arbeid som bør involvere parter fra alle forvaltningsnivåene, ROM Eiendom og andre eiendomsutviklere. I første omgang kan det være aktuelt at fagpolitisk utvalg får en gjennomgang av noen utbyggingsprosjekter som er på gang eller er gjennomført, som grunnlag for en diskusjon om erfaringer og mulige modeller for slike samarbeidsprosjekter.

Knutepunkter i fokus også ved InterCity-planleggingen

Forslaget til dette tema i handlingsprogrammet ble laget ut fra fokus på økning av kollektivtrafikken, og behovet for gode knutepunkter i et effektivt kollektivnett. I det samarbeidet som er innledet mellom bl.a. Jernbaneverket, fylkeskommunene og kommunene når det gjelder gjennomføringsplanen for utbygging av InterCity-triangelet, er utvikling av knutepunkter ett av de sentrale samarbeidstema.

Samferdselsgruppa diskuterte utvikling av knutepunkter i møte 19. mars

Samferdselsgruppa mener det er viktig å diskutere fylkeskommunens rolle og ansvar i ulike tilfelle. Selv om situasjonen kan være ulik fra knutepunkt til knutepunkt, er det viktig å få på plass noen prinsipper for fylkeskommunens rolle i forhold til andre sentrale aktører. Forholdet til overordnede planer må være en vesentlig del av dette.

Samferdselsgruppa anbefaler at dette tema søkes belyst gjennom erfaringer fra flere fylkeskommuner. I møtet i fagpolitisk utvalg 26. april legges det opp til å belyse tema og utfordringer med utgangspunkt i erfaringer fra to fylkeskommuner og noen utvalgte knutepunkter:

- Oppland fylkeskommune og erfaringer fra modernisering av skysstasjonene i Lillehammer og Gjøvik. Orientering vil bli gitt av rådgiver Magne Flø fra Oppland fylkeskommune.
- Østfold fylkeskommune med spesielt fokus på planarbeid omkring ny jernbanestasjon i Moss. Orientering vil bli gitt av Kari Ottestad fra samfunnsplanavdelingen i Østfold fylkeskommune og kommuneplanlegger Terje Pettersen, Moss kommune.

I et senere møte kan det være aktuelt med innspill fra Vestfold fylkeskommune og utviklingen av Holmestrand som knutepunkt, eventuelt også Akershus fylkeskommune og Ski tettsted.

Lillehammer skysstasjon

«Morgendagens skysstasjon» åpnet 13. desember 2011. Visjonen for prosjektet var:
”Lillehammer skysstasjon skal i 2011 fremstå som Norges mest moderne og tidsriktige informasjons- og reisesenter med godt omdømme, med klar identitet, med sterk miljøprofil og med god lokal forankring.”

Mål for prosjektet:

- Et funksjonelt kollektivknutepunkt med kunden i fokus og med universell utforming
- Gode forbindelser mellom alle reisemidler (tog, buss, taxi)
- Kortids- og innfartsparkering, HC plasser, sykkelparkering
- Målpunkt for reiser, turisme, service, overnatting, opplevelser
- Et godt kommersielt konsept
- Effektiv utnyttelse av eiendommen
- Tilrettelegge for robusthet og fleksibilitet i forhold til fremtidige endringer
- Høy miljøprofil
- Felles terminalfunksjoner

Utbyggingen av ”Morgendagens skysstasjon” var et samarbeidsprosjekt mellom Rom Eiendom AS, Jernbaneverket, NSB AS, Statens vegvesen, Lillehammer Turist AS, Lillehammer

kommune og Oppland fylkeskommune.

Gjøvik skysstasjon

Arbeidet med ombygging av stasjonen startet i januar 2013 og stasjonsbygget skal være ferdigstilt i november 2013. Ombyggingen skal sikre at det blir en moderne skysstasjon for å gi et bedre tilbud til de reisende.

Prosjektet etablerer en skysstasjon hvor fasiliteter for reisende med tog, buss og taxi samlokaliseres. Stasjonsbygget skal rehabiliteres og ombygges innvendig.

Rom ruster opp Gjøvik stasjon til et moderne kollektivknutepunkt. Prosjektet er en del av opprusting av Gjøvik sentrum. Oppland trafikk og Veivesenet bygger ny gateterminal for busser, og Gjøvik kommune ruster opp parkområdet.

Eksisterende kioskgbygg utvides med nye publikumsarealer og vil inneholde venterom, toalett og kafé og vil fremstå som en moderne skysstasjon i løpet av 2013.

Stasjonsbygget er leid ut til Gjøvik Næringsråd, Gjøvikbanen, Jernbaneverket og Gjøvik Taxi.

Gjøvik stasjon er endestasjon på Gjøvikbanen og et viktig knutepunkt for kollektivtrafikken i hele Mjøsregionen.

Ny Moss stasjon

Jernbaneverkets konsept for to nye spor gjennom Moss er klart, og det foreligger flere utredninger om utvikling av Moss stasjon som et funksjonelt og attraktivt knutepunkt med best mulig tilgjengelighet til stasjonen både for syklist, gående, buss og bil, samtidig som det legges opp til byutvikling med fortetting med boliger og arbeidsplasser tett opp mot stasjonsknutepunktet.

Utbygging av Mossetunnelen (dobbeltspor Sandbukta-Kleberg) med ny stasjonsplassering sør for dagens stasjon ligger inne i nåværende NTP, med oppstart i første periode og fullføring 2014-2019. Ved siden av å fjerne en barriere i bystrukturen, åpner utbygging av jernbanetunnel for omlegging av RV 19 mellom Moss havn og E6. Dette er ønskelig for å løse trafikkutfordringer i byen knyttet til Moss havn.

Det er lagt opp til utbygging av 3400 boliger i inneværende planperiode av kommuneplanen i Moss. Moss nord er utpekt som boligakse, men en god utnyttelse av tilgjengelige arealer ved Kanalen nord og jernbane- og havneområdet vil sørge for fortetting i bykjernen nært nytt stasjonsområde. Dette er en forutsetning for god knutepunktutvikling. En annen forutsetning er flytting av hovedbussterminalen som i dag ligger nord i sentrum. Det er lite areal til ny parkering på bakkeplan i umiddelbar nærhet til stasjonen dersom dette skulle være ønskelig, men det er muligheter for etablering av p-hus.

Gang- og sykkelvegnettet er i dag heller ikke tilstrekkelig utviklet for å støtte opp om ny stasjonsplassering. Oppdatering av forslag til hovedveinnett for gang- og sykkelsti i Moss og Rygge, og oppfølging av denne planen blir viktig for å sikre god og sikker tilgjengelighet til det nye stasjonsområdet.

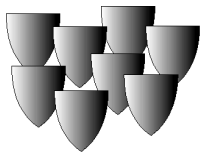
Sentrale dokumenter:

- Ny Moss stasjon – tilgjengelighet og knutepunktsanalyse. Rapport 7. september 2011 fra Asplan Viak, på oppdrag for Jernbaneverket og Statens vegvesen.
- Vurdering av stasjons- og knutepunktutvikling. Konseptvalgutredning IC-strekningen Oslo – Halden. Rapport 9. januar 2012 fra Norconsult på oppdrag fra Jernbaneverket.
- Konseptvalgutredning for hovedvegssystemet i Moss og Rygge. Rapport fra Statens vegvesen Region øst 27. september 2012.

Nye Holmestrand stasjon

Holmestrand er en by i rivende utvikling, ikke minst som følge av dobbeltsporet jernbane og ny stasjon i fjellet. En rekke prosjekter er under utvikling for å øke byens attraktivitet og få flere unge til (tilbake til) Holmestrand. En avgjørende faktor for satsingen er ny stasjon i Holmestrandsfjellet, der framtidens høghastighetstog skal kunne passere hverandre i 250 km i timen. Stasjonsprosjektet inkluderer to adkomsttunneler til stasjonen; en beliggende nær Holmestrand sentrum og en nær dagens stasjon hvor det bygges ny kollektivterminal ute i friluft. Hovedtyngden av bebyggelsen i Holmestrand befinner seg oppe på fjellet over den nye stasjonshallen, og høydeforskjellen mellom de to bydelene er på inntil 100 m. Det er planlagt en heis mellom bebyggelsen oppe på fjellplatået og stasjonen inne i fjellet. Heisen vil fungere både som adkomst til stasjonen og som gang-/sykkelforbindelse mellom Holmestrand's to bydeler.

Fylkestinget i Vestfold gikk enstemmig inn for heis i fjell i nye Holmestrand stasjon, da tinget behandlet saken 14. februar 2013. Heis i Holmestrand - et fyrtårn for miljøvennlig transport – var en av karakteristikkene av heisprosjektet. Prosjektet har en total kostnad på 48 millioner kroner. Fylkeskommunen bidrar med 19 millioner kroner. Heis og tog i Holmestrand er viktig både som samferdselstiltak og for utvikling av byen Holmestrand. Det ble også vist til at et positivt vedtak i heissaken var å følge opp den nylig vedtatte [ambisjonserklæring](#) for knutepunktutviklingen i Vestfold.



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Saksnr	Utvalg	Møtedato
16/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	26.04.2013

Neste møte i fagpolitisk utvalg – 20. september 2013

Er det spesielle tema fagpolitisk utvalg ønsker det skal sette spesielt fokus på i dette møtet?