

ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

VEDLEGG til revidert Østlandspakke

**Fylkeskommunenes uttalelser
til foreløpig versjon av revidert Østlandspakke**

juni 2011

Fylkeskommunenes uttalelser til foreløpig versjon av Revidert Østlandspakke

Akershus fylkeskommune

Saken ble behandlet i Akershus fylkesting 12. mai 2011 (sak 31/11) – med følgende vedtak:

1. Fylkestinget gir sin tilslutning til Østlandssamarbeidets uttalelser om en revidert Østlandspakke som innspill til rullering av Nasjonal Transportplan 2014-2023.
 - a. Transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et godt transportsystem her, med bane som hovedstammen i persontransporten, vil være et tiltak som gir størst effekt med tanke på å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp. Om 20 år vil det bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene. For å unngå store forsinkelser i transportsystemet – ikke bare på Østlandet, men i hele Norge – mener Fylkestinget at det er nødvendig med store investeringer både på veg, jernbane, gang- og sykkelveger og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet i årene som kommer.
 - b. Østlandssamarbeidet forutsetter at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

Stor befolkningsvekst og økning i transportbehovet, sammen med tidligere etterslep i investeringer, gjør at det i tillegg etter Fylkestingets mening må tilrettelegges for følgende:

- InterCity-Triangelet mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023.
- Finansieringen av kollektivtrafikken – både investeringer og drift – må bli et hovedtema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Oslo og Akershus – og i alle andre storbyregioner vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane.
- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen.
- Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.
- Grensekryssende transport på veg og bane, og spesielt godstransport, må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.
- Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet og utnyttelse av de lokale havnene vil være viktige virkemidler.
- Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og veg må forenkles og reformeres.

2. Fylkestinget gir sin tilslutning til Østlandssamarbeidets forslag om videre prosess og innspill.

3. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet om snarest – og senest i budsjettforslaget for 2012 – å fremme forslag som sikrer at Jernbaneverket får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av InterCity-triangelet innen 2023.

4. Fylkestinget vil i tillegg fremheve følgende viktige punkter i arbeidet med NTP:

- Akershus har i dag over 50 % av alle jernbanereiser i landet. Dette fordrer en god samordning mellom RUTERs kollektivtilbud og jernbanesystemet som Staten er ansvarlig for med bla. bussmating til viktige kollektivknutepunkter i Akershus. RUTER har i dag opparbeidet en betydelig kompetanse når det gjelder av kollektivtrafikkjenester fra ulike transportører. Det bør derfor vurderes om ikke RUTER bør overta oppkjøpansvaret for lokale- og regionale togreiser på vegne av Samferdselsdepartementet. Dette ville medføre en mer robust og effektiv samordning mellom de lokale og regionale togtjenestene med den øvrige kollektivtilbudet i regionen. Ved eventuelle togproblemer vil RUTER kunne lettere håndtere omdirigeringer og omdisponeringer av transportmateriell enn NSB i dag.
- E-18 er i dag en av de viktigste europavegene mellom Sverige og Norge og er stamvegen fra Stockholm til Stavanger via Oslo. Bompengeprojektet Oslofjordforbindelsen vil være ferdig nedbetalt i 2012. Dette innebærer at det vil bli mer attraktivt, spesielt i rushtiden, å benytte denne forbindelsen for E-18 trafikken både for trafikken fra Østfold/Akershus og Buskerud istedenfor å kjøre i gjennom Oslo sentrum og Bærum/Asker. Det bør derfor vurderes nærmere om ikke en forlengelse av Oslofjordforbindelsen til E18 øst (Follo) og E 18 vest (Drammen) kan utgjøre en del av en trafikkavlastende "Ringåre 4" syd for Oslo.
- Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges spesielt for transportkorridoren Oslo-Halden-Gøteborg og videre til Kontinentet som er Norges viktigste forsyningskorridor for landets eksport og import

Buskerud

Fylkestinget i Buskerud behandlet den 28.4.2011 i sak 27/2011 Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2014 — 23 og vedtok følgende:

Buskerud fylkeskommune slutter seg til de hovedprioriteringer som innspillet fra Østlandssamarbeidet foreslår. Den avlastningsstrategi som videreføres fra forrige Østlandspakke har øket relevans fordi befolkningsveksten i regionen ser ut til å bli enda sterkere enn tidligere beregnet. I Drammensregionen, Kongsbergregionen og Ringeriksregionen ligger forholdene godt til rette for å bidra i denne avlastningsstrategi.

Buskerud fylkeskommune vil imidlertid be om at følgende innspill blir innarbeidet;

1. De vedtatte stamveiprosjekter må sikres gjennomføring i hht vedtatte planer. For Buskerud gjelder dette E 134 Damåsen — Saggrenda, Rv 23 Dagslet - Linnes, E 16 mot Hønefoss og Rv 35 Hokksund — Jevnaker; alle vurdert i en 4 feltsstrategi. I tillegg må Rv 7 mot Bergen bli bygd ut til fullgod to felts standard.
2. Buskerud fylkeskommune støtter også den sterke prioritering av jernbanen som nå legges for å knytte byene på Østlandet raskere og bedre sammen. For å realisere avlastningsstrategien er det nødvendig at tilknyttede jernbanestrekninger til Intercity - trianglet blir oppgradert og bygget ut parallelt med utbygging av trianglet. For Buskerud gjelder dette Sørlandsbanen fra Drammen til Kongsberg med dobbeltspor og Spikkestadbanen. Banestrekningene må sikres regularitet, frekvens og kapasitet. På Kongsbergbanen må redusert reisetid og halvtimes avganger prioriteres.

Hedmark

Fylkestinget i Hedmark behandlet i møte 11-13.04.2011 forslag til revidert østlandspakke — innspill til NTP 2014-2023 og gjorde slikt vedtak:

1. Fylkestinget konstaterer at transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et godt transportsystem her, med bane og buss som hovedstammen i persontransporten, vil være et tiltak som gir størst effekt med tanke på å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp.

Hedmark fylkeskommune understreker betydningen av Østlandssamarbeidet, herunder Østlandspakka som et viktig grunnlag for å skaffe en balansert utvikling, hvor også Innlandet får en styrket positiv utvikling gjennom den forventede vekst.

Fylkestinget viser til befolkningsprognose at om 20 år vil det bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene. For å unngå store forsinkelser i transportsystemet — ikke bare på Østlandet, men i hele Norge — mener Fylkestinget at det er nødvendig med store investeringer både på veg, jernbane og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet i årene som kommer.

Fylkestinget forutsetter at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

Stor befolkningsvekst og økning i transportbehovet, sammen med tidligere etterslep i investeringer, gjør at det i tillegg etter Fylkestingets mening må tilrettelegges for følgende:

- InterCity-triangelet mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023. Reisetilbudet på øvrige jernbaner må forbedres i første omgang med bedre frekvens. Kongsvingerbanen bør bli en del av InterCity-satsingen, og infrastrukturen må bedres for å få redusert kjøretid og bedre frekvens både for regionaltrafikken Oslo-Kongsvinger og fjerntrafikken Oslo-Stockholm. Dette vil også bedre kapasiteten for godsframføring på banen.
- Finansieringen av kollektivtrafikken — både investeringer og drift — må bli et hovedtema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Oslo og Akershus — og i alle andre storbyregioner vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane.
- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen.
- Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprojekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.
- Grensekryssende transport på veg og bane, og spesielt godstransport, må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.
- Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet, utnyttelse av de lokale havnene og elektrifiseringen av jernbanen, herunder Røros- og Solørbanen, vil være viktige virkemidler.
- Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og veg må forenkles og reformeres.

- Det må utvikles en nasjonal infrastruktur av ladestasjoner for el-biler for å tilrettelegge for økt bruk av el-bil.
- Kollektivtilbudet dimensjoneres for sitteplass til alle. Krav om belte må også ivaretas.

2. Fylkestinget er kjent med at Kontaktutvalget i østlandssamarbeidets synspunkter, som er framhevet i punkt 1, er oversendt de statlige transportetatene og Samferdselsdepartementet som felles innspill til planfasen for NTP 2014-2023. Endelig versjon av revidert østlandspakke oversendes etter kontaktutvalgets behandling 10. juni 2011.

3. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet om snarest — og senest i budsjettforslaget for 2012 - å fremme forslag som sikrer at Jernbaneverket får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av InterCity-triangelet innen 2023.

4. Fylkestinget viser for øvrig til de prioriteringer som ble gjort i fylkestingssak 46/09, vedtak i punktene 1 til 8. (Gjengis nedenfor):

1. Fylkestinget er tilfreds med at de økonomiske rammene som er lagt fram i St.meld.nr.16 (2008 - 2009) blir fulgt opp i utkast til Handlingsprogram for riksveger 2010-2013 (2019).

2. Fylkestinget forutsetter at hele strekningen Rv 2 Kongsvinger-Slomarka blir ferdig utbygd i perioden 2010-2013 og at utbyggingen av strekningen Slomarka-Nybakk skjer kontinuerlig slik at hele strekningen Rv 2 Kløfta-Kongsvinger blir ferdig i 2015. Innen ferdigstillelse av RV 2 til Kongsvinger må det settes av midler til prosjektering og planlegging av fremtidig trafikkavvikling i og rundt Kongsvinger by. Det settes av midler til prosjektering og planlegging av RV20 og 4-felt RV2 forbi Kongsvinger til Riksgrensa.

3. Fylkestinget forutsetter at hele strekningen E6 Gardermoen-Kolomoen blir ferdigbygget i perioden 2010-13.

Fylkestinget er tilfreds med at det er satt av midler til oppstart av utbygging av firefelts motorveg på E6 nordover fra Kolomoen. Imidlertid må hele strekningen Kolomoen- Moelv bygges ut kontinuerlig fram til Moelv (senest 2015). Fylkestinget ber om at det avsettes tilstrekkelig med statlige midler til å få planlagt, prosjektert og finansiert denne utbyggingen.

4. Fylkestinget forutsetter at utbedring av Rv 3 gjennom Østerdalen blir utført i det omfang som er skissert i St.meld.nr. 16 (2008-2009) og i utkast til handlingsprogram for 2010-2013 (2019).

5. Fylkestinget ber om at Rv 25 på hele strekningen Hamar-Elverum klassifiseres som fremtidig riksveg og at hele strekningen utbygges til firefelt. Framtidig overordnet vegsystem gjennom Elverum må avklares i løpet av 2011.

6. Fylkestinget registrer at det planlegges å etablere flere hundre km med forsterket midtoppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller rumleriller. Dette er et godt tiltak som Fylkestinget støtter, men vi ber om at slik oppmerking ikke må gjøres på en måte som fører til et tilnærmet generelt forbikjøringsforbud. I utgangspunktet må denne form for oppmerking gjennomføres på en slik måte at forbikjøring fortsatt blir mulig der det tidligere var tillatt.

7. Trafikkstasjonene på Elverum og i Hamar skal ha likeverdige tjenestetilbud.

8. Fylkestinget vil påpeke at satsinga på nasjonale turistveier må fullføres/drives med egen finansiering over statsbudsjettet.

Oppland

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 03.05.2011 sak 71/11, og fattet slikt vedtak:

1. Fylkesutvalget viser til befolkningsprognose at om 20 år vil det bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene. For å unngå store forsinkelser i transportsystemet – ikke bare på Østlandet, men i hele Norge – mener Fylkesutvalget at det er nødvendig med store investeringer både på veg, jernbane og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet i årene som kommer.
2. Fylkesutvalget mener at Østlandspakka som innspill til NTP 2014-2023 må sette større fokus på betydningen av avstandskostnadene. Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader er viktig for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
3. Fylkesutvalget konstaterer at transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et godt transportsystem her, med bane som hovedstammen i persontransporten, vil være et tiltak som gir størst effekt med tanke på å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp.
4. Fylkesutvalget slutter seg til det framlagte forslaget til revidert Østlandspakke, og at dette oversendes de statlige transportetatene og Samferdselsdepartementet som felles innspill til planfasen for NTP 2014-2023, og vil i denne sammenheng presisere følgende:
 - IC-triangelet mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023.
 - For å oppnå regionforstørring og en flerkjernet utvikling må også de andre banestrekningene på Østlandet – inkl. Gjøvikbanen – snarest oppgraderes med dobbeltspor, og det må utredes hvordan Gjøvikbanen kan inngå i en helhetlig trafikkavvikling på Østlandet.
 - Konklusjon om framtidig høyhastighetsløsning bør avvente til høyhastighetsutredningen foreligger.
 - Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet.
 - For Oppland gjelder det veiene RV 4, E6, E16, E 136, RV 15 og RV 35
 - Betydningen og mulighetene av sammenkobling av Dovre- og Gjøvikbanen, må sterkere frem i Østlandspakka
 - Staten må ta et større ansvar for finansieringen av riksvegutbyggingen slik at trafikantene og næringslivet ikke får en uforholdsmessig belastning.
 - Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.
 - Finansieringen av kollektivtrafikken – både investeringer og drift – må bli et viktig tema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Mjøsområdet – og i alle andre storbyregioner – vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i infrastruktur og tilrettelegging for universell utforming.
 - Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet og utnyttelse av de lokale havnene vil være viktige virkemidler.
5. Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og veg må forenkles og reformeres.
6. Fylkesutvalget ber Samferdselsdepartementet om snarest – og senest i budsjettforslaget for 2012 – å fremme forslag som sikrer at Jernbaneverket får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av IC-triangelet innen 2023.

Oslo

Uttalelse fra Byråd for miljø og samferdsel 20.05.2011.

Østlandssamarbeidet er et nettverkssamarbeid mellom åtte fylkeskommune som i flere år har arbeidet offensivt og faglig godt med de store samferdselsutfordringene på Østlandet. Dette er svært positivt fordi andre landsdeler i lang tid har hatt et sterkere samlet engasjement for samferdselsoppgaver, spesielt veibygging.

Den foreliggende reviderte Østlandspakken som er et innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023, føyer seg godt inn i dette mønsteret. Innspillet fremhever samferdselsutfordringene på Østlandet på en offensiv måte og bør få betydning når Stortinget skal behandle planen. Siden pakken skal være et omforent innspill på vegne av åtte og til dels ulike fylkeskommuner, vil en del spesielle utfordringer knyttet til den enkelte fylkeskommune ikke komme frem i en slik sammenheng. Dette må man da komme tilbake til når fylkeskommunene får statsetatenes forslag til plan på ordinær høring våren 2012.

De samferdselspolitiske utfordringene i Oslo-området vil være vesentlige i årene fremover. En ren fremskrivning av folketallet bare innen Oslo kommunes grenser, tilsier en befolkningsvekst på 70.000 personer frem til 2020. I regionen vil veksten være omtrent det dobbelte. Disse demografiske endringene i landet må også få konsekvenser for statlig politikk. Behovene for investeringer i kapasitetssterk infrastruktur for kollektivtransport (T-bane) vil være store i hovedstadsområdet fremover og kan umulig bæres over fylkeskommunale budsjetter alene.

De store samferdselspolitiske utfordringene som man har i hovedstadsområdet, kan ikke løses uten et samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommuner. Dette er nødvendig både fordi oppgavene er fordelt på de ulike forvaltningsnivåene og også fordi oppgavene er så krevende og omfattende at det er nødvendig med en samlet felles innsats. Et vesentlig moment i denne sammenheng er at samferdselssystemet i Oslo har stor betydning for store deler av landet for øvrig, som gjennomfartsåre og som et kritisk ledd for jernbanedrift i hele nettet.

I de siste tjue årene er hovedveinettet i Oslo blitt bygget ut ved hjelp av bompenger. Veinettet er oppgradert på en rekke steder og denne ekstrasatsingen, kalt Oslo-pakken, må sies i hovedsak å være vellykket.

Behovet for betydelige investeringer i veinettet i Oslo-området har sammenheng med økt trafikk, blant annet som følge av økt befolkning i området, men også som følge av et aktivitetsmønster som følger velstandsutviklingen. Det er grunn til å understreke at de økte kostnadsbehovene har sitt motstykke i økte statlige bilavgiftsinntekter som følge av økt trafikk. Disse inntektene blir imidlertid ikke sett i sammenheng med samferdselspolitikken. Dette er en vesentlig svakhet ved Nasjonal transportplan og staten samferdselspolitikk som egentlig har som intensjon å se samferdselspolitikken i en helhetlig sammenheng.

Jeg mener ikke at alle statens avgiftsinntekter fra biltrafikken nødvendigvis bør gå til veiformål. Bilen er et egnet skatteobjekt fordi betalingsvilligheten er så stor og atferden endres så lite som følge av de fiskale avgiftene. Misforholdet mellom statens inntekter fra biltrafikken og statens bevilgninger til veiformål er imidlertid blitt altfor stor.

Enda vanskeligere blir det å forklare velgerne at de ikke bare må betale betydelige bilavgifter, men vi må også konstruere kostbare og upraktiske betalingsordninger som bompenger på eområde som i utgangspunktet er overfinansiert av bilavgiftsordninger, som i hvert fall er enkle å innkreve.

Det bør, fra mitt ståsted, være unødvendig å innføre supplerende finansieringskilder ved tytterligere beskatning av trafikantene, da statens inntekter fra bilhold og bruk allerede er stor og ikke står i sammenheng med bruken til samferdselsformål. Jeg vil også understreke at vegprising ikke er aktuell politikk i Oslo.

Oslopakke 3 er godt i gang, men det er en økende erkjennelse blant samarbeidspartnerne at Oslo-pakke 3 med svært lav andel statsbevilgninger, ikke kan løse de store utfordringene alene. Østlandspakken tar dette opp på en glimrende måte.

Jeg stiller meg imidlertid noe skeptisk til at det skal være mulig å avlaste Oslo-området med statlige virkemidler. Vi må nok heller erkjenne at veksten i Oslo-området vil øke sterkt og at utfordringene i hovedsak må løses her.

Telemark

Fylkestingets behandling i møte 27.04.2011 sak 17/11.

Telemark fylkesting tar forslag til revidert Østlandspakke, versjon 2. mars 2011, som innspelt til Nasjonal Transportplan 2014-2023, til orientering.

Fylkestinget ønsker å gjere desse presiseringane:

- Eidangerparsellen må byggast med dobbelspor for 250 km/t med første anleggsløyving på statsbudsjettet 2012.
- IC-triangelet på Austlandet må ferdigstillast innan 2023. Dette må gjerast i samsvar med den pågåande høgfarutgreiinga.
- Ny Servestbane, samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, må omtalast i NTP 2014-2023 og greiast ut i perioden.
- Kollektivtrafikken må få sterkare fokus i NTP 2014-2023, og staten må opprette langsiktige og forutsigbare finansieringsordningar for auka kollektivtrafikk.
- Det trengst ei sterkare satsing på utbygging av viktige riksvegar. Dette av omsyn til trafikktryggleik og betre framkome.
- Fylkeskommunane må, gjennom overføringar frå staten, bli sett i stand til å ta att etterslepet på fylkesvegnettet som har akumulert seg over ei årrekke.
- Grenland Hamn må reknast med som ei viktig avlastingshamn for Alnabru for å skape betre retningsbalanse mellom indre og ytre Oslofjord.
- Styresmaktene må ta i bruk prosjektfinansiering for å få til rask og effektiv gjennomføring spesielt av jernbaneprojekt. Planetatane må få tilstrekkeleg plankapasitet, og plansystemet må og forenklast og reformerast og ikkje stå i vegen for rask gjennomføring.

Vestfold

Behandlet i fylkestinget 10.05.2011, sak 31/11. Enstemmig vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til den reviderte Østlandspakke og at den oversendes de statlige transportetatene og Samferdselsdepartementet som felles innspill til planfasen for NTP 2014 – 2023
2. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet om snarest – og senest i budsjettforslaget for 2012 – å fremme forslag som sikrer at Jernbanelinjen får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av InterCity området innen 2023.

Østfold

Fylkestinget har i møte 28. april 2011 gjort følgende vedtak i fylkestingssaksnr 21/2011

Forslag til revidert Østlandspakke - høring:

1. Fylkestinget konstaterer at transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et godt transportsystem her, med bane som hovedstammen i persontransporten, vil være et tiltak som gir størst effekt med tanke på å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp.

Fylkestinget viser til befolkningsprognose at om 20 år vil det bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene. For å unngå store forsinkelser i transportsystemet — ikke bare på Østlandet, men i hele Norge — mener fylkestinget at det er nødvendig med store investeringer både på veg, jernbane og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet i årene som kommer.

Fylkestinget forutsetter at utbyggingsplanene i Nasjonal transpodplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

Stor befolkningsvekst og økning i transportbehovet, sammen med tidligere etterslep i investeringer, gjør at det i tillegg etter fylkestingets mening må tilrettelegges for følgende:

- InterCity-triangelen mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023.
 - Finansieringen av kollektivtrafikken — både investeringer og drift — må bli et hovedtema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Oslo og Akershus — og i alle andre storbyregioner vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane.
 - Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen.
 - Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
 - Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.
 - Grensekryssende transport på veg og bane, og spesielt godstransport, må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.
 - Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet og utnyttelse av de lokale havnene vil være viktige virkemidler.
 - Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og veg må forenkles og reformeres.
2. Fylkestinget er enig i at Kontaktutvalget i Østlandssamarbeidets synspunkter som er framhevet i punkt 1 oversendes de statlige transportetatene og Samferdselsdepartementet som felles innspill til planfasen for NTP 2014-2023.

Endelig versjon av revidert Østlandspakke oversendes etter kontaktutvalgets behandling 10. juni 2011.
 3. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet om snarest — og senest i budsjettforslaget for 2012 å fremme forslag som sikrer at Jernbaneverket får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av InterCity-triangelen innen 2023.



AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum,
N-0107 OSLO
Tel. +47 22 05 50 00
Fax +47 22 05 50 55
www.akershus.no



OPPLAND FYLKESKOMMUNE
Serviceboks,
N-2626 LILLEHAMMER
Tel. +47 61 28 90 00
Fax +47 61 28 94 95
www.oppland.org



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-3020 DRAMMEN
Tel. +47 32 80 85 00
Fax +47 32 80 85 08
www.bfk.no



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE
Svend Foynsgate 9,
N-3126 TØNSBERG
Tel. +47 33 34 40 00
Fax +47 33 31 59 05
www.vfk.no



HEDMARK FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-2325 HAMAR
Tel. +47 62 54 40 00
Fax +47 62 54 44 86
www.hedmark.org



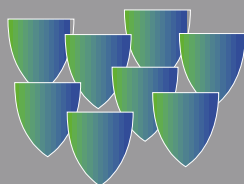
TELEMARK FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-3706 SKIEN
Tel. +47 35 58 42 00
Fax +47 35 52 99 55
www.telemark-fk.no



OSLO KOMMUNE
Rådhuset,
N-0037 OSLO
Tel. +47 02180
Fax +47 23 46 17 43
www.oslo.kommune.no



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Postboks 220,
N-1702 SARPSBORG
Tel. +47 69 11 70 00
Fax +47 69 11 70 70
www.ostfoldfk.no



ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

Postboks 1200 Sentrum, N-0107 OSLO, Tel. + 47 22 05 50 80, Fax + 47 22 05 50 88
E-mail: ostlandssamarbeidet@ostsam.no
www.ostsam.no