



HADELAND

**VEDLEGG
TIL SAKSLISTE**

REGIONRÅDET FOR HADELAND

Røysumtunet - Gran

26.04.2013

SAKENE 7/13 til 16/13



Gran
kommune



Jevnaker
kommune



Lunner
kommune



Oppland
Fylkeskommune

Møte mellom rådmenn og regionadministrasjonen 2. april. 2013.

Sted, tid: Gran rådhus Kl. 10.00 – 11.00.

Til stede:

Fra kommunene: Rådmann Tore M. Andresen, Lunner kommune
Rådmann Arne Skogsbakken, Gran kommune

Fra reg.adm: Regionkoordinator Edvin Straume

Ellers møtte: Kristin Molstad, Klimapådriver for Hadeland - til sak 6/13

Sak 6/13 Klimapådriver – Godkjenning av prosjektplan og arbeid med EPC og mulig deltakelse i EU-prosjektet EUROPEBILD.

Godkjenning av prosjektplan.

Rådmennene er styringsgruppe for prosjektet «Klimapådriver Hadeland».

Forslag til prosjektplan, revidert etter innspill fra møtet 29. januar, var sendt ut sammen med innkallinga til møtet. Klimapådriver gikk raskt gjennom prosjektplanene med vekt på endringene som var gjort siden sist, spesielt justeringene av visjonen og delmålene.

Den framlagte prosjektplanen ble drøftet.

Konklusjon:

Den framlagte prosjektplanen godkjennes og legges fram som sak for regionrådet 26. april.

Mulig deltakelse i EU-prosjektet EUROPEBILD.

Fylldig og oppdatert notat om saken var sendt ut sammen med innkallinga.

Det ble vist til rådmannsmøtet 5. mars hvor konklusjonen var at rådmennene ønsket å avvente konklusjonen fra strategimøte for EPC 12. mars.

Prosjektleder gikk gjennom rammene og intensjonen for prosjektet og muligheten dette vil kunne innebære.

Kort kan dette oppsummeres slik:

- Regionen har fått tilbud fra Aberdeenshire Council i Skottland om å være partner i EU-prosjektet EUROPEBILD.
- EUROPEBILD er et IEE-prosjekt (Intelligent Energy Europe) som er EUs teknologiske program for energieffektivisering og konvertering til fornybar energi.
- EUROPEBILD (Energy Upgrade Refurbishment of Public Buildings) ønsker å identifisere de mest kostnadseffektive løsningene for energieffektivisering av offentlige bygg slik at de oppfyller NZEB (Nearly Zero Energy Buildings) standarder.
- EPC kan være en slik løsning. Dersom kommunene velger å delta i EPC-arbeidet vil vår rolle være å rapportere fra denne prosessen.
- Prosjektet er 3-årig og dersom søknaden blir innvilget kan oppstart skje på nyåret 2014.
- I prosjektet ligger det forslag om at hver av deltakerregionene får prosjektmidler fra IEE tilsvarende 75 % av prosjektkostnader. Enova kan gjennom sin finansieringsordning støtte med inntil 25 % av godkjent prosjektkostnad. Det betyr at prosjektkostnadene kan fullfinansieres gjennom eksterne midler. Søknadsfrist til Enova er 4. april.
- Projektmidlene kan benyttes til å opprette en treårig prosjektstilling som vil få rollen som prosjektkoordinator for EPC og ellers være kommunenes pådriver og ressursperson for arbeidet med energisparing. Forslag til arbeidsoppgaver for en slik stilling var innarbeidet i notatet
- Sør-Østerdal har opprettet lignende prosjektstilling, finansiert på tilsvarende måte og har oppgitt dette som en suksessfaktor i arbeidet sitt.

Tilbakemeldingen fra strategimøtet for EPC 12. mars var at alle kommunene trolig vil delta i et felles EPC-prosjekt. Dersom dette blir tilfelle var deltakerne på dette møtet enige om at en vil ha stor nytte av å delta i EUROPBUILD og få en prosjektkoordinator for EPC.

Prosjektleder understreket at en søknad om midler fra Enova ikke er det samme som å si ja til deltakelse i prosjektet. Kontraktsforhandlinger med EU/EEI skjer først etter at søknaden evt. er innvilget, tidligst i begynnelsen av 2014. Det er da vi må ta endelig stilling til om vi ønsker å delta. Det vil være en stor fordel om muligheter til midler fra Enova er avklart innen den tid.

Konklusjon.

Det søkes Enova om medfinansiering av prosjektstilling til IEE-prosjektet EUROPBUILD. Årlig projektramme ble diskutert.

Det tas endelig stilling til deltakelse i prosjektet EUROPBUILD når godkjenning av prosjektet foreligger fra EU.

Sak 7/13 IS- møtet 19. april.

Pga. studiebesøk til Larvik har voksenopplæringa bedt om å få drøfting av sitt IS-samarbeid lagt til slutten av dagen.

Regionkoordinator fikk i oppdrag å innarbeide dette i juster dagsorden for møtedagen. Justeringen bør skje slik at voksenopplæring og flyktningetjenesten kommer etter hverandre som opprinnelig foreslått.

Sak 8/13 Saker til møtet i regionrådet 26. april.

Regionkoordinator orientert om at det foreløpig lå an til behandling av følgende saker:

- Handlingsprogram for fylkesveger + Handlingsplan for trafikkikkerhet. Drøftingsmøte med representanter for kommunene er avtalt 8. april.
- Hadeland - Nært og Naturlig. Godkjenning av prosjektplan – bevilgning partnerskapsmidler.
- Klimapådriver. Godkjenning av prosjektplan – bevilgning av partnerskapsmidler
- Nasjonalt Glassmuseum – bevilgning av partnerskapsmidler.
- Årsmelding.

Sak 9/13 Eventuelt

Neste møte lagt til Raufoss.

Rådmann Tore M. Andresen viste til henvendelse fra Vestre Toten kommune om å delta på spennende foredrag om LEAN på Raufoss 7. mai.

Dersom en skulle få dette til vil den beste løsningen være å legge neste ordfører-/rådmannsmøte dit. Det var enighet om å ta dette opp med ordførerne seinere på dagen.

EDS

11.04.13

Møte mellom ordførere, rådmenn og regionadministrasjonen 2. april 2013

Tid, sted: Gran rådhus. Kl.11.30 – 14.40.

Tilstede:

Fra Gran: Ordf. Knut M. Lehre og rådm. Arne Skogsbakken

Fra Jevnaker: Fung. ordf. Svein Magnussen

Fra Lunner: Ordf. Harald Tyrdal og rådm. Tore M. Andresen

Fra reg. adm: Prosjektmedarbeider Vibeke Buraas Dyrnes - til sak 20/13
Reg.koord. Edvin Straume

Ellers møtte: Lars Haakenstad forsikringsansvarlig Jevnaker - til sak 30/13
Morten Gausen forsikringsansvarlig Gran - til sak 30/13
Dagfinn Edvardsen daglig leder Hadelandshagen - til sak 31/30

Sak 20/13 Hadeland – Nært og naturlig.

Behandling av forslag til prosjektplan.

Forslag til prosjektplan, revidert etter innspill fra møtet 29. januar, var sendt ut sammen med innkallinga til møtet.

Prosjektet er nå spisset og avgrensningen mot andre prosjekter er presentert tydeligere.

Prosjektplanen ble drøftet.

Konklusjon.

Den framlagte prosjektplanen godkjennes og legges fram for behandling i regionrådet 26. april.

Kommunikasjonsstrategi.

Prosjektleder orienterte om arbeidet som er igangsatt for å lage en bedre kommunikasjonsstrategi for prosjektet. Konsulentfirmaet Axcept er valgt som samarbeidspart i dette arbeidet.

Nøkkelpersoner vil bli intervjuet. En vil også forsøke å få gjennomført en work shop før sommerferien.

Sak 21/13 Felles formannskapsmøte 24. mai.

Regionrådets virksomhet og IS-samarbeidet er faste tema på felles formannskapsmøte. Dette er innarbeidet i reglementet til regionrådet og i håndboka for IS-samarbeidet.

Tema i tillegg ble diskutert. Flere forslag ble drøftet.

Det var enighet om at drøfting av Regional plan for Hadeland bør være hovedtema. Som eksternt innleder vil det være fint om en fikk noen fra sekretariatet for arbeidet med Areal- og transportplan for Buskerudbyene.

Regionkoordinator følger opp og forbereder møtet.

Sak 22/13 Partnerskapsmidler - bruk av avsatt reserve.

Etter at Regional plan for kulturarv er skrinlagt er reserven på 325 000 kr.

Bronsebukkene.

Skriftlig henvendelse fra Friluftsteateret Bronsebukkene lå vedlagt innkallinga til møtet.

Bakgrunn:

Regionrådet deltar ikke lengre med egen bevilgning til Friluftsteateret Bronsebukkene. De vil i år motta midler gjennom prosjektet «Hadeland – Nært og naturlig», men midler derfra vil også bli faset ut i løpet av få år.

Friluftsteateret er ikke tilfreds med publikumsoppslutningen til forestillingen. Det ble tatt kontakt med regionkoordinator i høst for å drøfte muligheten for bidrag til å utarbeide en markedsføringsstrategi. Saken ble ikke fulgt opp fra Bronsebukkens side og ble derfor ikke innarbeidet i forslag til bruk av partnerskapsmidler for 2013.

Friluftsteateret Bronsebukkene mener nå å ha funnet en god prosjektleder for et slikt prosjekt og har på den bakgrunn tatt ny kontakt. Det søkes i første omgang om et bidrag på 245 000,- kr. Etter å ha drøftet saken ble en enig om følgende:

Konklusjon:

Sett på bakgrunn av den betydning arrangementet har for regionen vil en gå inn for at saken legges fram for regionrådet med forslag om å tildele partnerskapsmidler til å utarbeide en markedsstrategi for arrangementet. Bedre markedsføring er nødvendig dersom en skal øke publikumstilstrømningen. Arrangementets betydning for barn og unge som får anledning til å være med, ble også vektlagt. Hele beløpet kan ikke imøtekommes. Leder av regionrådet og regionkoordinator vil drøfte seg fram til anbefalt beløp

Tynningsfiske etter sik i Randsfjorden.

Fra Randsfjordforbundet og Randsfjorden Grunneierforening har det kommet henvendelse om bidrag til fortsatt tynningsfiske etter sik. Kopi av søknad sendt Oppland fylkeskommune, sammendrag med oversikt over resultat av tynningsfiske i perioden 2007-2012 og tilsagn om midler fra Gjøvikregion lå vedlagt innkallinga.

Bakgrunn for henvendelsen er at Landbruks- og matdepartementet, som til nå har støttet prosjektet med betydelige midler, ikke lengre disponerer midler til det. I prøveperioden er fisken blitt stadig bedre, men ikke så bra som en skulle ønske seg. Målet var å fiske opp et kvantum på 150 tonn i prøveperioden. Til nå er det fisket opp ca. 135 tonn.

Randsfjordforbundet og Randsfjorden Grunneierforening ønsker å fortsette tynningsfisket. De mener det er godt håp om at sikbestanden kan forbedres betydelig, slik at den kan bli grunnlag for næringsfiske og få betydning for reiselivet.

Gjøvikregionene har gjennom sitt næringsråd bevilget 50 000 kr til fisket i 2013.

Konklusjon

Det var enighet om å legge sak fram for regionrådet med anbefaling om bruk av partnerskapsmidler på tilsvarende nivå som bevilgningen fra Gjøvikregionen.

Sak 23/13 Søknad fra HLF Oppland.

Regionrådet har fått søknad fra Hørselshemmedes Landsforbund Oppland om økonomisk støtte på 20 000 kr. til dagskonferanse som planlegges på Hadeland Glassverk 14. juni.

Regionrådet disponerer ikke midler til slik virksomhet.

Dette meddeles HLF Oppland.

Sak 24/13 Dialog StatBedrift.

Dialog StatBedrift er et partnerskap mellom 10 statlige etater med målsetting om å gjøre hverdagen enklere for næringslivet i møte med etatene. Regionrådet har mottatt forespørsel om innspill til partnerskapet.

Det var enighet om å sende forespørselen videre til Hadelandshagen, Hapro v/adm.dir. og kommunens næringsrådgivere.

Sak 25/13 Medlemskap i Norsk Kulturarv

Det vises til vedtak i regionrådet 26. okt. og drøfting i rådmannsmøte 6. nov. Notat fra arbeidsgruppa som ble nedsatt for å drøfte forslag til avtale var vedlagt innkallingen til møtet.

Fra konklusjonen i notatet siteres:

«Arbeid som setter kulturarven og kulturhistorien på dagsorden kan det med fordel gjøres mer av i Hadelandskommunene. Etter arbeidsgruppas mening er arbeidet Norsk Kulturarv gjør som interessepolitisk organisasjon positivt for Hadelandsregionen.

Arbeidsgruppa kan allikevel ikke se at regionen har mye å hente på et medlemskap.»

Det er begrunnet i 8 pkt.

Saken ble drøftet. Det kom fram ulike syn. Disse kan oppsummeres slik:

- Arbeidsgruppa mener det ikke er noe å hente i et slikt medlemskap. Vi bør derfor ikke melde oss inn.
 - Regionrådet har vedtatt at vi tar kontakt «med sikte på medlemskap». Arbeidsgruppa skulle derfor ikke vurdere medlemskap, men drøfte hvordan forslag til avtale bør være.
- Det ble også opplyst at Norsk Kulturarv hadde kontaktet flere av ordførerne om saken.

Konklusjon:

Saken legges på nytt fram for regionrådet.

Sak 26/13 Regional plan for Hadeland.

Ordførerne er arbeidsutvalg for planarbeidet.

Et foreløpig forslag til kapittel om Tettstedsutvikling ble lagt fram.

Regionkoordinator/prosjektleder har tidligere orientert om at det arbeides for å finne dekkende beskrivelse for planlagt utvikling av tettstedene Brandbu og Roa. I det framlagte notatet var følgende innarbeidet:

Lokale utviklingsområder:

Brandbu

Roa

- Brandbu – utviklingsområde for nærservice og bolig.
- Roa – utviklingsområde for plasskrevende og transportbasert virksomhet (Logistikk-næringer)

Arbeidsutvalget sluttet seg til at forslaget legges fram for styringsgruppa/regionrådet.

Sak 27/13 Vg.3 Dataelektronikerfaget ved Hadeland vgs.

Det ble orientert om møte mellom leder for Opplæringskontoret for Håndverk- og industrifag på Hadeland Kent Arntzen, ordførerne og regionkoordinator. Bakgrunnen for møtet var faren for nedleggelse vg.3 dataelektronikerfaget ved Hadeland vgs. På bakgrunn av møtet har regionkoordinator skrevet et notat om saken. Ordførerne vil benytte seg av dette notatet i oppfølging mot Yrkesopplæringsnemnda som har møte 4. april

Sak28/13 Saker til møtet i regionrådet 26. april.

Regionkoordinator orienterte om at følgende var under forberedelse:

- Handlingsprogram for fylkesveger.
- Handlingsplan for trafikksikkerhet.
Drøftingsmøte, om begge planene, vil bli holdt med kommunen 8. april.
- Hadeland - Nært og Naturlig. Godkjenning av prosjektplan – bevilgning partnerskapsmidler.
- Klimapådriver. Godkjenning av prosjektplan – bevilgning av partnerskapsmidler.
- Nasjonalt Glassmuseum – bevilgning av partnerskapsmidler.
- Årsmelding.

I tillegg kommer tre saker som er drøftet tidligere på møtet:

- Bronsebukkene – markedsføringsstrategi.
- Tynningsfiske etter sik i Randsfjorden.
- Medlemskap i Norsk Kulturarv.

Sak 29/13 Fra rådmannsmøtet tidligere på dagen.

Regionkoordinator orienterte kort om:

- Klimapådriver for Hadeland.
- Godkjenning av prosjektplan.
- Mulig deltakelse i EU-prosjektet EUROBUILD og søknad til ENIOVA i den forbindelse.
- Forberedelse til IS-møtet 19. april.

Rådmennene i Gran og Lunner orienterte om foredrag om LEAN på Raufoss 7. mai og invitasjon fra Vestre Toten kommune. Det var tilslutning til å takke ja til invitasjonen og legge neste ordfører-

/rådmannsmøte dit. En forsøker å få tilgang til møterom i rådhuset på Raufoss og starte møtet kl. 9.00.

Sak 30/13 Forsikringsstrateg.

Rådgiver Per Kristian Ubøe orienterte.

Han er faglig rådgiver for forsikringssamarbeidet FOKSO som omfatter kommunene i Gjøvikregionen og på Hadeland. Tilsvarende orientering er gitt for Gjøvikregionene.

Noen av hovedpunktene i presentasjonen var: Forsikringsordningens oppgaver - Viktige økonomiske forhold – Rammebetingelser – Endringer – Hvordan møte utviklingen?

Han understreket at forsikringssamarbeidet i FOKSO fungerte godt, men at det kunne være tjenlig å utrede løsninger på prioriterte områder.

Orienteringen ble etterfulgt av spørsmålsrunde og kort drøfting.

Konklusjon:

Det er av interesse å få utredet løsninger på prioriterte områder innenfor arbeidsområdet til FOKSO. Hva som bør være gjenstand for nærmere utredning må avgjøres in fellesmøte med Gjøvikregionen.

Sak 31/13 Hadelandsmessa/Hadelandskonferansen

Dagfinn Edvardsen, daglig leder av Hadelandshagen, orienterte.

Overskuddet fra arrangementet i fjor var på 134 000 kr og erfaringene var i det alt vesentlige gode.

Av overskuddet er 58 000 kr avsatt til planlegging og gjennomføring av årets arrangement.

Planlegging av årets arrangement er i gang. Hadelandskonferansen vil bli arrangert fredag 15. nov.

Hadelandsmessa 16. og 17. nov.

Hadelandshagen ønsker å ha ansvaret for messa. De representerer hele næringslivet på Hadeland og mener derfor dette er naturlig. Hadelandsmessa ønsker de å utvikle i nært samarbeid med Hadeland-Ringerike reiseliv. Det pågår drøftinger for å avklare samarbeid om arrangementet.

Sak 32/13 Eventuelt.

Flytting av 110-sentralen.

Det er opplyst at prosessen med å sentralisere 110-sentralene vil bli stilt i bero. Vedtaket om at 110-sentralen for Vest-Oppland skal legges ned og overføres til felles sentral i Elverum blir derfor ikke gjennomført i tråd med planlagt framdrift.

Det var enigheten om å sende brev til Justis- og beredskapsdepartementet og til Kommunal- og regionaldepartementet der en gjør oppmerksom på høringsuttalelse fra Gran og Lunner hvor bl.a. følgende er Innarbeidet:

«Ved opprettholdelse av vedtak om å etablere felles 110-sentral på Elverum ønsker Lunner og Gran kommuner å søke samarbeide om 110 tjeneste med Oslo brann og redningsetat.»

Møtested for regionrådet 26. april.

Kommunestyresalen i Gran er opptatt 26. april. Møtet i regionrådet må derfor legges et annet sted denne dagen. Leder av regionrådet tar beslutning om møtested i møte med regionkoordinator mandag 8. april.

Sak 33/13 Stor-Oslo Nord.

Bilag til Dagens Næringsliv.

Regionkoordinator orienterte om at det er nedsatt arbeidsgruppe for å koordinere arbeidet med stoff til bilaget.

NTP

St.melding om NTP vil bli lagt fram 12. april. Regionrådet for Gjøvikregionen har møte denne dagen. Det er ønske om å samles i etterkant av dette møtet for å komme med felles utspill på vegne av Stor-Oslo Nord.

Dette lar seg dessverre ikke gjøre siden ordførerne i Gran og Lunner begge er i Tyskland. Det ble derfor avtalt å holde god kontakt pr. tlf. og e-post denne dagen.

EDS
15.4.13

Referat fra styremøte i Osloregionen, 19.03.2013 (utkast)

Formannskapssalen, Oslo rådhus

Dato: 22.03.13

Arkivkode: 014

Arkivnr. 2013 – 333

Saksansv.: Theis Juell Theisen

e-post: theis.theisen@osloregionen.no

TILSTEDE:

Byrådsleder Stian Berger Røsland, Oslo kommune (leder)
Ordfører Anders Østensen, Øvre Romerike Utvikling
Fylkesordfører Morten Eriksrød, Buskerud fylkeskommune
Ordfører Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen
Ordfører Tore Opdal Hansen, Drammensregionen
Ordfører Terje Bråthen, Regionrådet for Midt-Buskerud
Ordfører Lene Conradi, Vestregionen
Ordfører Tage Pettersen, Regionrådet for Mossregionen
Ordfører Are Tomasgard, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
Fylkesordfører Nils Aage Jegstad, Akershus fylkeskommune
Ordfører Knut Lehre, Regionrådet for Hadeland (for Harald Tyrdal)
Ordfører Knut Espeland, Regionrådet for Indre Østfold
Ordfører Rune Kjølstad, Region Hurum, Lier, Røyken
Ordfører Sven Tore Løkslid, Kongsbergregionen
Ordfører Per Berger, Rådet for Ringeriksregionen
Ordfører Tonje A. Olsen, Follorådet (fra kl.15.00)

FORFALL:

Ordfører Harald Tyrdal, Regionrådet for Hadeland (nestleder)
Fylkesvaraordfører Per I. Bjerknes, Østfold fylkeskommune
Ordfører Thor Edquist, Halden kommune/Haldenregionen
Ordfører Jon-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd
Ordfører Alf Johan Svele, Region Nordre Vestfold

DESSUTEN MØTTE:

Oslo kommune: Hallvard Lunde
Østfold fylkeskommune: Kjersti Helene Garberg
Akershus fylkeskommune: Øyvind Michelsen
Follorådet: Kari Marie Swensen
Vestregionen: Nina Solberg
Øvre Romerike Utvikling: Kurt Gøran Adriansen
Samarbeidsrådet for Nedre Romerike: Hans Hagene
Indre Østfold: Alf Johansen
Sekretariatet: Theis Juell Theisen, Bjarte Frøyland

Sakskart styremøte 19. mars 2013

Sak 9/13: Godkjenning av innkalling

Innkalling med sakskart og vedlegg ble utsendt pr. e-post 11. mars.

Vedtak:

Innkalling til møtet 19.03.13 godkjennes.

Sak 10/13: Godkjenning av referat fra møte 22. januar

Utkast til referat fra styremøte 22. januar ble utsendt pr e-post 29. januar, og var også vedlagt møteinnkallingen. Det var ikke merknader til referatet.

Vedtak:

Referat fra møte 22.01.13 godkjennes.

**Sak 11/13: Felles plattform for internasjonal profilering av Osloregionen
Resultater fra aktørkartleggingen**

Vedlagt møteinnkallingen var saksfremlegg med presentasjon av aktørkartleggingen som gjennomføres knyttet til prosjektet "Felles plattform for internasjonal profilering av Osloregionen". Vedlagt var også en rapport med resultatene av aktørkartleggingen.

Prosjektleder Bjarte Frøyland presenterte kartleggingsarbeidet i møtet. Sentrale punkter i hans presentasjon var bl.a.:

- Aktørkartleggingen synliggjør at det er svært begrenset hva kommunale og fylkeskommunale myndigheter i Osloregionen i dag bedriver av internasjonal næringsprofilering. Heller ikke næringsaktørene driver i noen særlig grad med internasjonal profilering som fokuserer på Osloregionen, selv om enkelte bransjer- og klynger gjennomfører prosjekter og tiltak av begrenset omfang.
- Eksemplene fra andre storbyregioner viser at her satses det langt mer på systematisk internasjonal profilering. De viser også at det er mulig å etablere funksjonelle samarbeid på tvers av forvaltningsgrenser og mellom offentlig og privat virksomhet.
- Fra deler av næringslivet uttrykkes vilje til å være med på spleiselag i forhold til internasjonal profilering, men primært innen avgrensede områder og på prosjektbasis. Man ønsker at det offentlige tar føringen og utvikler en helhetlig tilnærming.

Lysark benyttet av Frøyland vedlegges referatet.

Vedtak:

Styret tar resultatene av aktørkartleggingen til orientering.

**Sak 12/13: Osloregionens prinsipper og praksis for betaling knyttet til
prosjektdeltakelse**

Vedlagt møteinnkallingen var saksfremlegg om prinsipper og praksis for betaling knyttet til deltakelse i samarbeidsalliansens prosjekter. Saken ble lagt fram for styret på bakgrunn av en drøfting i administrativ koordineringsgruppe knyttet til etableringen av prosjektgruppen i prosjektet "Felles plattform for internasjonal profilering av Osloregionen".

Vedtak:

Styret tar saken til etterretning.

Sak 13/13: Årsrapport 2012, med regnskap

Vedlagt møteinnkallingen var forslag til årsrapport for samarbeidsalliansens for 2012. Styret hadde tidligere behandlet teksten. Det fremlagte endelige

forslag inneholdt i tillegg regnskap og revisorerklæring, forord og billedmateriale.

Vedtak:

Styret godkjenner Osloregionens årsrapport og regnskap for 2012. Årsrapporten legges frem som sak til orientering for samarbeidsrådet på møte 28.05.13.

**Sak 14/13: Osloregionens rådsmøte 2013, Moss
Foreløpig utkast til program**

Vedlagt møteinnkallingen var foreløpig utkast til program for konferansedelen av Osloregionens rådsmøte, 28. mai i Moss. Det var foreslått to hovedtema for konferansedelen, Osloregionen som næringsregion, og areal- og transportutvikling.

Sekretariatet informerte om at det jobbes med innledere, og at det kunne bli justeringer i programmet. Det ble i den forbindelse signalisert at man burde invitere samferdselsministeren, alternativt også leder for Stortingets transport- og kommunikasjonskomite.

Vedtak:

Arbeidet med program for rådsmøte 2013 videreføres i tråd med det fremlagte utkastet.

Sak 15/13: Orienteringssaker

- *Studietur til Hamburg.* Det ble gjort oppmerksom på at dersom det ennå skulle være fler som ønsker å melde seg på studieturen, så bør dette meldes til sekretariatet så raskt som mulig. Dette av hensyn til mulighetene for å skaffe flybilletter og hotellrom.
- *MIPIM 2013, foreløpig rapportering:* Styrets leder ga en kort muntlig rapport fra Osloregionens stand på eiendomsmessen MIPIM, som ble gjennomført 12.-15. mars. Han la vekt på at man i år hadde svært god deltakelse fra næringslivet, og at stand og standprogram var vellykket. En video produsert til MIPIM med presentasjon av Osloregionen ble vist i styremøtet. Sekretariatet informerte om at det legges opp til en formell sak med evaluering av årets MIPIM til neste styremøte, 25. april.
- *Ny direktør Osloregionens sekretariat, tiltredelse.* Det ble informert om at ny direktør i Osloregionens sekretariat, Øyvind Såtvedt, vil tiltre stillingen 1.april.

Sak 16/13: Runde rundt bordet

Styrets medlemmer orienterte om aktuelle politiske saker fra sin region/fylkeskommune.



HADELAND

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
13/00623-2
edst

Arkiv
---, A4, &13

Deres ref.

Vår dato
17.04.2013

Strategiplan for videregående opplæring

Det vises til brev fra Oppland fylkeskommune av 19. februar der det orienteres om at det er fattet vedtak om å lage en helhetlig strategiplan for videregående opplæring i Oppland fylkeskommune. Mål og strategier «skal inneholde en oversikt over aktiviteten og organisering av videregående opplæring og gi føringer for prioriterte satsingsområder. Planen skal blant annet gi en avklaring av framtidig skolestruktur og linjetilbud. Målet om bedre kvalitet og økt gjennomføring i videregående opplæring skal ligge til grunn.»

Rektor, tillitsvalgte på skolen og leder av regionrådet er bedt om å drøfte saken og gi tilbakespill innen 20. mars.

Saken er drøftet i møte mellom leder av Regionrådet for Hadeland Knut Lehre og rektor ved Hadeland vgs. Soon Elisabeth Øhring mandag 8. mars.
Fra drøftingene kan følgende konklusjoner presenteres.

- Hadeland er en del av Osloregionens bo- og arbeidsmarked.
Det er svært viktig at Hadeland vgs. har et bredt og godt utdanningstilbud som er konkurransedyktig med skoler i naboregionene, *både i og utenfor fylket*. Med ny flott skole skulle ligge godt til rette for å utvikle et slikt tilbud.
- Kvalitet på undervisningen.
At det er økt søkning til den nye videregående skolen på Hadeland oppleves som positivt. Det er viktig at eksisterende tilbud utvikles slik at denne utviklingen fortsetter. Skolen må ha god kvalitet på undervisningen både i fellesfag, studieforberegende og i yrkesfagene.
Rekruttering og skoloring av undervisningspersonell er trolig en nøkkelfaktor.
- God finansieringsordning.
Skal dette være mulig må ressursene til drift av skolen være tilstrekkelig. En finansieringsordning som ivaretar læreplaner, kvalitet og aktivitet er derfor nødvendig. Nåværende ordning kan synes å favorisere skoler med nedgang i elevtallet, noe som vil gå på bekostning av skoler hvor elevtallet øker.



- Tilbud som lokalt næringsliv etterspør.
Regionrådet for Hadeland har fått innarbeidet følgende resultatmål i årets RHP:
«Arbeide for å få god søkning til linjer ved Hadeland vgs som lokalt næringsliv og offentlig sektor etterspør. (Se side 10 - 2.4.1. Hadeland).
For regionen er dette et viktig mål å få oppfylt.
- Samarbeid mellom partene før utlysning.
Skal punktet over bli oppfylt må skole samarbeide godt med representanter for næringslivet. For å ivareta næringslivet behov for rekruttering vil det være viktig at kontakten med opplæringskontorene utvikles. Skolen, yrkesopplæringsnemnda, opplæringskontorene og næringslivet må i felleskap drøfte seg fram til forslag om tilbud som skal utlyses. Det samme må gjelde for tilbud som skal igangsettes.
- Samarbeid med naboskoler.
Til fag hvor søkning er liten vil det være aktuelt å samarbeide med naboskoler, slik at skolene kan utvikle et komplimentert tilbud. Dette kan være utfordrende for Hadeland, siden flere elever kan komme til å velge tilbud i nabofylker, og ikke bare i nærliggende skoler i fylket. I noen tilfeller vil dette være private tilbud.
- Behov for justering av tilbudet.
Det vil alltid være behov for å justere tilbudet ved en skole.
ved Hadeland vgs vurderes dette behovet til nå å være størst for:
 - Tilbud i Data og elektronikk/ Dataelektronikerfaget
 - Tilbud til elever som har gått Vg1 Design og håndverk
 - Tilbud i Medier og kommunikasjon

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Hadeland videregående skole

(sign.)
Knut Lehre
leder

(sign)
Soon Elisabeth Øhring
rektor

Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.
-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Strategi for skog- og tresektoren i Hedmark og Oppland 2013 - 2016



Prosjektutkast ny Mjøsbru i tre - Statens Vegvesen

Skogen skal gi vekst i Innlandet



Fylkesmannen i Oppland



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE



Fylkesmannen i Hedmark



OPPLAND
fylkeskommune

FORORD

Strategi for skog- og tresektoren i Hedmark og Oppland 2013-2016 er et samarbeid mellom Fylkesmannen i Hedmark, Fylkesmannen i Oppland, Hedmark fylkeskommune og Oppland fylkeskommune.

Skog- og trenæringen i Innlandet har vært involvert underveis gjennom faggrupper, bedriftsbesøk og høringsrunder. Det legges opp til samarbeid med kommuner, næring og andre interesser i forbindelse med utarbeidelse og gjennomføring av handlingsplaner. Vi vil takke alle som har vært med på arbeidet.

Strategien er vedtatt i fylkestingene for Hedmark og Oppland i desember 2012.

Hamar / Lillehammer, _____

Per-Gunnar Sveen

Hedmark fylkeskommune

Sylvia Brustad

Fylkesmannen i Hedmark

Gro Lundby

Oppland fylkeskommune

Kristin Hultvalla

Fylkesmannen i Oppland



En ny generasjon tar over. Foto: Berit Sanness

Innhold

1. Bakgrunn	6
2. Skogbasert verdiskaping	11
2.1 Videreforedling og bruk av tre	12
2.2 Bioenergi.....	13
2.3 Skogproduksjon	14
3. Infrastruktur	16
3.1 Transport	16
3.2 Rekruttering, kompetanse og forskning.....	18
4. Klima og miljø	19
4.1 Skogbrukets klimabidrag	19
4.2 Skogbrukets miljøansvar.....	21
5. Vedlegg – fylkestingenes vedtak.....	22



Furuskog. Foto: Tor Henning Støldal

Innlandet skal:

- bli ledende på bruk av tre
- være ledende på utvikling og bruk av skogbasert bioenergi
- øke den langsiktige produksjonen og utnyttelsen av skogsråstoffet
- redusere skogbrukets og skogindustriens transportkostnader
- ha den beste kompetansen som grunnlag for utvikling i skog- og tresektoren
- bidra til å nå nasjonale klimamål
- basere sin virksomhet på et bærekraftig skogbruk og ta vare på miljøverdiene

1. Bakgrunn

Hedmark og Oppland (Innlandet) er landets største og viktigste skogregion og skog- og tresektoren har stor betydning for økonomi, velferd og folkehelse.

Innlandet har:

- 28 % av landets skogressurser
- 40 % av landets avvirkning for salg
- 42 % av landets samlede verdiskaping innen primærskogbruket
- 26 % av landets samlede verdiskaping innen trelast- og trevareindustri

(Kilde: SSB 2009)

Skog- og trenæringen er en av bærebjelkene i næringslivet i Innlandet. En verdiskapingsanalyse utført av Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF-rapport 2012-1) viser følgende:

- en total verdiskaping fra primærskogbruket i Innlandet på 1,4 mrd. kr
- en total verdiskaping fra skogbasert industri i Innlandet på 3 mrd kr
- primærskogbruket sysselsetter direkte 1 800 personer
- primærskogbruket med ringvirkninger gir grunnlag for 7 500 sysselsatte
- hver sysselsatt i primærskogbruket genererer 4,2 sysselsatte i ringvirkninger



Tømmerhogst i Ringsaker. Foto: Tore Holaker

For de regionale myndighetene er det et mål å bidra til økt verdiskaping og utvikling innenfor næringene, samtidig som viktige samfunnsoppgaver blir ivaretatt. Det må sikres gode rammebetingelser regionalt og nasjonalt som grunnlag for næringenes vekst og utvikling. Skog- og trenæringene i Innlandet skal være den viktigste premissgiveren for utvikling av den nasjonale skogpolitikken, og en sentral premissgiver innenfor skogbasert industri, transport, miljø og klima.

Hovedmålet for strategi for skog- og tresektoren i Hedmark og Oppland 2013-2016 er:

Skogen og de skogbaserte næringene skal gi økt verdiskaping i Innlandet, og bidra til å løse viktige samfunnsoppgaver innen miljø og klima.

Skog- og trenæringene har vært delaktig i utformingen av strategien og i samarbeid



Kabelkrandrift i Øyer. Foto: Jon Sigurd Leine

med disse har en valgt å ta for seg følgende temaer i strategien:

- *trebruk*
- *bioenergi*
- *skogproduksjon*
- *transport*
- *rekruttering og kompetanse*
- *klima*
- *miljø*

Organisering

Fylkesmennene og fylkeskommunene er eiere av strategien og ansvarlig for gjennomføringen i henhold til årlige handlingsplaner. Handlingsplanene vil bli utarbeidet i samarbeid med kommuner, næring og andre interessegrupper, og vil være det operative dokumentet for oppfølging og gjennomføring. I handlingsplanene gjøres det en fordeling av ansvar og oppgaver og det forventes et samarbeid mellom strategieeierne og næringen for å nå målene.

Til grunn for hele strategiarbeidet ligger en forutsetning om at skogressursene i Innlandet forvaltes i henhold til gjeldene lovverk og standarder for bærekraftig skogbruk.

Nasjonal skogpolitikk

Den nasjonale skogpolitikken er trukket opp i **St.meld. nr. 9 (2011-2012)**

Landbruks- og matpolitikken.

Regjeringen vil legge til rette for å styrke skogens bidrag til verdiskaping i hele landet og til å nå viktige energi-, klima- og miljømål. Hovedmålene i skogpolitikken bygger opp under dette gjennom satsing på økt bruk av trevirke til ulike former for trebruk og til energiformål, og en aktiv utnytting av skogen i nærings- og klimasammenheng.

Dette forutsetter et lønnsomt og bærekraftig drevet skogbruk, bedret tilgjengelighet til skogressursene og konkurransedyktige verdi-kjeder. Skognæringen arbeider innenfor et uskjermet verdensmarked med svingende etterspørsel etter trevirke. For å møte eventuell økt etterspørsel etter råstoff fra skogen skal det legges til rette for økt

bærekraftig avvirkning og uttak av skogbiomasse, og økt oppbygging av skog.

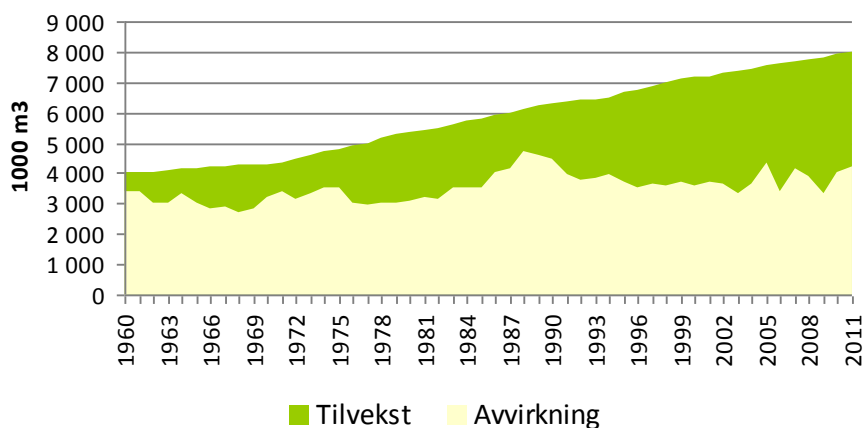
Samtidig er skogen viktig for en rekke miljøverdier som biologisk mangfold, naturtyper, karbonopptak og som utgangspunkt for friluftsliv og bedre folkehelse. Økt aktivitet skal kombineres med bedre kunnskap om miljøverdiene i skog og styrkede miljøhensyn i skogbruket i tråd med St. meld. nr. 39 (2008-2009) Klimautfordringene – landbruket en del av løsningen.

Både Fylkesmannen og fylkeskommunen har et ansvar for gjennomføring av skogpolitikken regionalt.

Ressursgrunnlaget

Innlandet har 20,8 mill dekar produktivt skog-areal. Stående volum er 200 mill m³, fordelt på 125 mill m³ i Hedmark og 75 mill m³ i Oppland. Det avvirkes hvert år til sammen rundt 3,3 mill m³ til industrielle formål, fordelt med 2,3 mill og 1 mill m³ på Hedmark og Oppland (figur 1). Årlig tilvekst er om lag 7,9 mill m³ som betyr potensial for økt avvirkning på lengre sikt.

Tilvekst og avvirkning i Innlandet 1960-2011

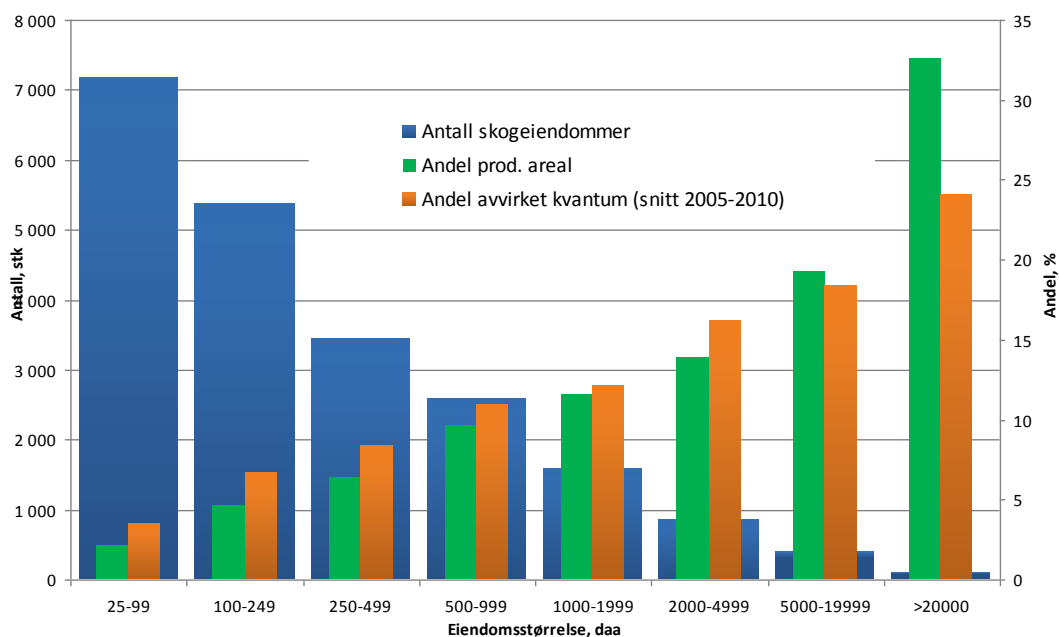


Figur 1: Utvikling i tilvekst og avvirkning i Hedmark og Oppland fra 1960 til 2011 basert på tall fra Landsskogtakseringen. Tilvekst for 2003-2011 er estimert. (Kilder: Norsk institutt for skog og landskap og Fylkesmannen i Hedmark)

Den produktive skogen i Innlandet eies av 23.000 skogeiere. Enkelt personer eier 65 %, det offentlige gjennom stat og kommuner eier 18 % og resterende 17 % eies blant annet av bygdeallmenninger, sameier og aksjeselskaper.

Innlandet har en stor andel mindre skogeiendommer, og opp mot 75 % av eiendommene er under 500 daa produktivt skogareal (figur 2).

Når det gjelder avvirkning så står 25 % av eiendommene for 80 % av volumet som avvirkes. I 2010 var det avvirkning på 4 445 av Innlandets skogeiendommer. Tidligere analyser (Skog og landskap 2007) viser at det ligger et potensial i økt avvirkning på mindre skogeiendommer.



Figur 2: Antall eiendommer fordelt på ulike størrelseskategorier, og andelen av totalt produktivt skogareal og andel av gjennomsnittlig avvirkning i årene 2005-2010 fordelt på størrelseskategoriene. (Kilde: SSB2012)

Innlandet kan videreføre mer tømmer

Tradisjonelt har Innlandet foredlet sitt sagtømmer selv. Fortsatt foredles om lag 85 % av sagtømmeret i Innlandet, mens det resterende fordeler seg likt på eksport til andre fylker og til Sverige (figur 3). Når det gjelder massevirke er situasjonen motsatt, over 90 % av dette virket blir foredlet utenfor regionen.

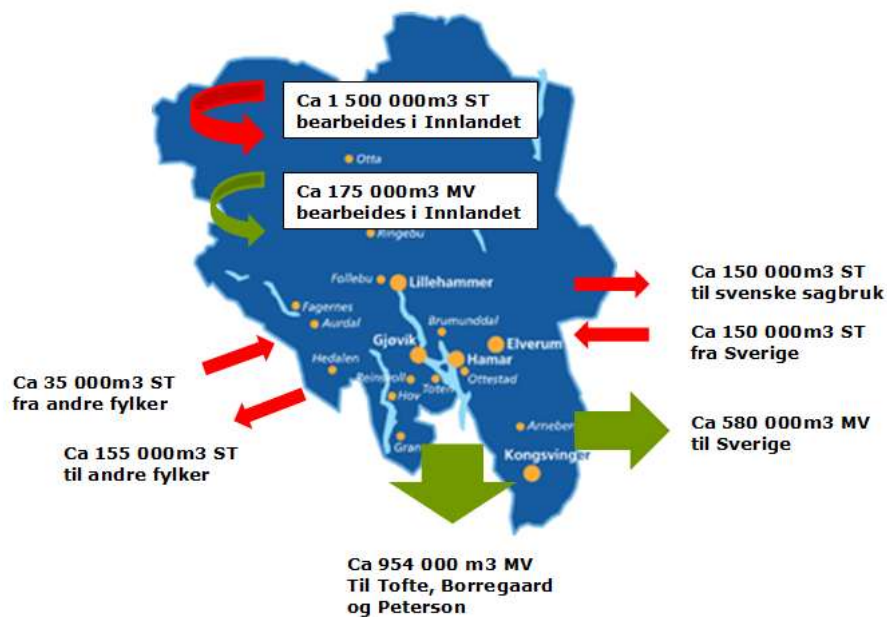
Resultater fra *Virkesanalyse for Hedmark og Oppland* antyder at med dagens status og utvikling i norsk treforedlingsindustri, vil massevirke i økende grad overføres fra

norsk industri ved Oslofjorden til svensk industri nær Karlstad. Reduserte transportkostnader er derfor viktig for å øke fleksibiliteten for salg av både sagtømmer og massevirke fra Innlandet fremover.

For å sikre mest mulig stabile og robuste avsetningsforhold for innlandsskogbruket også i et lengre perspektiv, vil det i tillegg være viktig å legge til rette for og styrke utviklingen av regional foredlingskapasitet. Da må det skapes nye produkter og produksjonsmuligheter som kan styrke den eksisterende industrien og som

stimulerer til innovativ ny virksomhet. Innlandet har utviklingsaktører, utdannings- og forskningsinstitusjoner som til sammen utgjør en god grunnmur for framtidig forskning, utvikling og rekruttering. Det er et stort potensial i at

ulike aktører i større grad utnytter hverandres kompetanse og fortrinn og at man sikrer kompetanseflyt både innen skogsektoren og mot andre næringssektorer. Det vil bidra til økt verdiskaping og gi flere arbeidsplasser regionalt.



Figur 3: Virkesflyt inn og ut av Innlandet i 2011, status for sagtømmer (ST) og status for massevirke (MV). (Kilde: Virkesanalyse for Hedmark og Oppland. Kortprosess 2012)



Skogsbilvei Trysil. Foto: Tore Holaker

2. Skogbasert verdiskaping

Verdiskaping basert på skogressursene har lange tradisjoner i Innlandet. Førstehåndsverdien på salgsavvirkingen i Innlandet i 2011 var om lag 1,4 mrd. kroner. Fra foredling til ferdig produkt øker tømmerråstoffets verdi mange ganger. Komplette verdikjeder med lønnsomhet i alle ledd og avsetning for alle sortimenter, er det beste utgangspunktet for høy verdiskaping og innovasjon.

Nasjonale mål på området

Regjeringen vil:

- *Legge til rette for økt bruk av tre, herunder utrede trebruk i statlig sektor under ledelse av Statsbygg*
- *Legge til rette for økt bruk av skog råstoff til bioenergi og arbeide for å utvikle storskala pilotprosjekter for biovarme nær viktige befolkningskonsentrasjoner.*
- *Møte eventuell økt etterspørsel etter råstoff fra skogen ved å legge til rette for økt bærekraftig avvirking og uttak av skogbio-masse, og økt oppbygging av skog.*

(Meld. St.9. (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken)



Bygging med massivtre Opaker Gård Grue. Foto: Holz 100 Norge

2.1 Videreforedling og bruk av tre

Økt regional videreforedling og bruk av tre har et stort potensial i forhold til å sikre skogbasert verdiskaping i Innlandet. Viktige satsingsområder for å utløse dette potensialet er utvikling av nye innovative løsninger for økt bruk av tre i samarbeid mellom regionalt næringsliv og det offentlige. I den sammenheng er det viktig at man i et langsiktig perspektiv utvikler en høyteknologisk treforedling med utgangspunkt i offensiv satsing på forskning og utviklingstiltak. En slik satsing vil også være viktig i et klima- og miljøperspektiv.

I tillegg er det behov for å utvikle rasjonelle metoder for å fremskaffe, foredle og omsette kvalitetsmaterialer for bruk i blant annet bygningsvern og andre spesialsortimenter. Både Hedmark og Oppland fylkesting har fattet vedtak om økt bruk av tre i fylkeskommunale bygninger. I denne sammenheng kan både Fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunen som planmyndighet og veileder bli mer aktive for å fremme bruk av tre som materiale. Ny landbruksmelding har også ambisjoner om økt bruk av tre og Statsbygg skal lede en utredning om økt bruk av tre i statlig sektor.

Innlandet har flere viktige kompetansemiljøer innen trebruk og treindustri. Blant annet har Moelven Limtre og Statens Vegvesen Region Øst gjennom samarbeid blitt internasjonalt ledende på bruk av tre i bruer. Satsing på disse viktige kompetansemiljøene er en forutsetning for å drive aktivt og innovativt FoU-arbeid innen produktutvikling.

Mål:

Innlandet skal bli ledende på videreforedling og bruk av tre.

Strategier:

- Bruk av tre skal vurderes i forbindelse med alle offentlige byggeprosjekter.
- Bidra til forsknings- og utviklingsprosjekter som sikrer økt bruk av tre og større regional videreforedling av massevirke.
- Stimulere til tverrfaglig samarbeid innen forsknings- og kompetansemiljøer for å fremme bruk av tre.



Kjøllsæter bru i Åmot. Foto: www.broer.no

2.2 Bioenergi

Hedmark og Oppland har vedtatt mål om å øke bioenergiens andel av den stasjonære energibruken fra 20 % til 30 %. Langsiktige og målrettede rammebetingelser er en forutsetning for å nå målene. I tillegg kan skogressursene i Innlandet forsyne andre deler av landet med foredlet skogbasert energi. Dette gir mulighet for å ta en ledende posisjon på utvikling av nye produkter, rasjonelle høstingsformer og gode logistikkløsninger. For å lykkes kreves det at markedet utvikles ved at det etableres flere større varmesentraler basert på bioenergi. Det bør sees på andre utnyttelsesmuligheter innen skogbasert energi. Et eksempel på dette kan være produksjon av biodrivstoff.

Mål:

Innlandet skal være ledende på utvikling og bruk av skogbasert bioenergi.

Strategier:

- Øke næringsrettet forskning og utvikling innen produksjon og utnyttelse av skogbasert energi.
- Arbeide for etablering av stor-skala bioenergianlegg på Østlandet for å øke avsetningen av bioenergiråstoff fra Innlandet.
- Styrke landbruket som bruker og leverandør av bioenergi.
- Arbeide for langsiktige rammebetingelser som sikrer lønnsomhet i produksjon og bruk av bioenergi.



Flishogging i Eidskog: Foto: Eiliv Sandberg

2.3 Skogproduksjon

Innlandet har råstoff, treindustri og kompetanse, og det er mulig å øke produksjonen og foredlingen av skogsråstoff i regionen for å oppnå høyere verdiskaping. Det er mulig å øke avvirkingen med 1 mill m³ utover dagens 3,3 mill m³.

Dette er mulig ved en høyere ressursutnyttelse på vanskelig tilgjengelige arealer, på mindre eiendommer og i form av mer tynningshogster. Norsk institutt for skog og landskap har i sin rapport «Muligheter og aktuelle strategier for økt avvirking» fra 2006 pekt på strategier i forhold til å stimulere til økt avvirking. Flere av punktene er fulgt opp i denne strategien.

Dagens investeringer i skogkultur må økes dersom en også i framtida skal ha et høyt avvirkningsnivå. Investeringer i økt tilvekst forutsetter langsiktige rammebetingelser som gjør dette interessant. Blant annet er ordningen med skogfond sentral for å få til dette, men denne ordningen kan brukes enda mer aktivt av skogeierne enn i dag. Her har den private og offentlige veiledningstjenesten en viktig rolle for å øke kunnskapen om og bruken av skogfond.



Kontrollrommet hos Mjøsbuket. Foto: Berit Sanness

Klimaendringer gir også utfordringer i forhold til skogforvaltningen. Blant annet vil valg av plantemateriale og skogbehandling være sentrale utfordringen i forhold til å utnytte skogens produksjonspotensial og hindre skader på skog. I tillegg til faren for klimarelaterte skader har betydelige arealer i dag uakseptable beiteskader på ungskog på grunn av en for stor elgstamme.

For å sikre en aktiv forvaltning av skogressursene er næringas eget veiledningsapparat sentralt. Det er også viktig å sikre et kompetent og tilgjengelig myndighets- og veiledningsapparat på kommune og fylkesnivå.

Mål:

Den langsiktige produksjonen og utnyttelsen av skogsråstoffet skal øke for å møte framtidig etterspørsel.

Strategier:

- Sikre en aktiv forvaltning av skogarealene med hensyn til økt skogproduksjon.
- Bidra til effektive tiltak for å forebygge og redusere skader på skog.
- Bidra til høyere ressursutnyttelse på vanskelig tilgjengelige arealer og på mindre eiendommer.
- Bidra til at skogeierne har tilgang til et aktivt og kompetent veiledningsapparat.



Ungskogpleie i Ringsaker. Foto: Anne Mæhlum

3. Infrastruktur

Sentrale forutsetninger for økt verdiskaping innen skog- og tresektoren er kostnadseffektiv transport og tilgang til den beste komp-tansen. Skog- og tresektoren er en betydelig transportbruker og derfor er konkurransedyktige rammebetingelser på transport avgjørende. Videre er rekruttering og kompetanse viktig for å møte de framtidige utfordringene i skog- og tresektoren.

Nasjonale mål på området

Regjeringen vil:

- Utvikle skogbrukets infrastruktur innenfor rammene av målrettede miljøhensyn og ivaretagelse av naturmangfoldet, for å gi bedre adkomst til skogressursene som grunnlag for økt skogbasert verdiskaping
- Arbeide for å styrke kompetansen og rekrutteringen i til landbruksyrkene og til industri som baserer seg på landbrukets råvarer

(Meld. St.9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken)

3.1 Transport

Skogsbilvegnettet i Innlandet er stort sett godt utbygd, men det vil fortsatt være behov for nybygging som supplement til eksisterende vegnett. Ressursene bør rettes mot økt satsning på vedlikehold og ombygging av veier. Flaskehals, inklusive bruer, og stedvis dårlig standard på kommunale og fylkeskommunale veier samt deler av riksveinettet begrenser muligheter for kostnads- og miljøeffektiv transport. Gjeldende regler for vogntogstørrelse, i form av lengde og totalvekt, er en utfordring for tømmertransport.

Ved langtransport av skogsvirke er jernbanen det beste alternativet med hensyn til økonomi, miljø og trafiksikkerhet. Jernbanen er en forutsetning for at det fortsatt skal drives skogbruk i områdene med lengst avstand til foredlingsindustrien. De neste årene vil en større andel av massevirke og flis blir transportert over lengre avstander enn tidligere. Det forutsetter rasjonell drift av etablerte terminaler, bygging av nødvendige side- og krysningsspor og generell kapasitetsøkning på jernbanen. Rapporten "*Økt virkestransport på jernbane*", som ble utarbeidet av Statens landbruksforvaltning og Jernbaneverket i 2010, foreslår mange tiltak som vil bedre kapasiteten for transport av tømmer og flis på jernbanen i Innlandet.

Mål:

Redusere skogbrukets og skogindustriens transportkostnader.

Strategier:

- Stimulere til økt transport av tømmer og flis på bane gjennom investeringer i og utvikling av jernbanenett og terminaler.
- Øke investeringer i skogsvegnettet, spesielt vedlikehold av eksisterende vegnett og ombygging av skogsbilvegnettets hovedveger til standard som tåler helårsbruk.
- Opprustingen av det offentlige vegnettet videreføres i henhold til flaskehalsanalyser og 56 tonn totalvekt og 24 m lengde for vogntog innføres som standard. Innføring av 60 tonn totalvekt og 25,25 m lengde for tømmertransport på alle strekninger der vegstandarden gir rom for det.



Tømmertog på Elverum stasjon. Foto: Tore Holaker

3.2 Rekruttering, kompetanse og forskning

Innlandet har et stort og aktivt miljø innen offentlig forvaltning, praktisk skogforvaltning, treindustri og andre skogbaserte næringer. I tillegg har Innlandet utviklingsaktører, utdannings- og forskningsinstitusjoner som til sammen utgjør en god grunnmur for framtidig forskning, utvikling og rekruttering. Det er et stort potensial i at ulike aktører i større grad utnytter hverandres kompetanse og fortrinn og at man sikrer kompetanseflyt både innen skogsektoren og mot andre næringssektorer.

I gjeldende FoU-strategi for Innlandet er bl.a. industriutvikling og bioenergisatsing løftet opp som satsingsområder. Dette danner grunnlag for Regionale forskningsfond Innlandet (RFF Innlandet) sine prioriteringer innen treindustri og bioenergi.

Landbruket i Innlandet har utfordringer med rekrutteringen, og synkende interesse for utdanning innen primærnæringene. Ikke minst er skogbruket avhengig av å ha et entreprenørapparat som økonomisk, teknisk og bemannings-

messig er i stand til å videreutvikles. Det er også en utfordring med en økende andel skog-eiere uten skogfaglig kompetanse og uten et aktivt forhold til skogressursene. I tillegg er det en økende gjennomsnittsalder både blant private skogeiere/-forvaltere og innen offentlig forvaltning.

I et marked der ungdommen i dag har mange valgmuligheter er det viktig med en positiv omdømmebygging for å gjøre skog- og trenæringen mer interessant som karriereveg. Man må skape attraktive utdanningsløp tilpasset næringens og det offentliges behov. Sikring av arbeidsmuligheter etter endt utdanning er viktig. Det er også en utfordring for sektoren som helhet å bli mer attraktiv for kvinner.

Mål:

Innlandet skal ha den beste kompetansen som grunnlag for utvikling i skog- og tresektoren.

Strategier:

- Sikre rekruttering til skog- og trebaserte næringer gjennom målrettede tiltak og prosjekter tilpasset næringens behov.
- Sikre framtidsrettede og kvalitativt gode studietilbud i Innlandet.
- Etablere muligheter for arbeids erfaring, utplassering og lærlingsplasser i samarbeid med næringen.
- Videreutvikle undervisningsopplegg om skog, tre og klima i skoleverket.

4. Klima og miljø

Skogen og skogbasert virksomhet danner historisk sett grunnlag for stor nasjonal verdiskaping. I tillegg er skogen viktig for bevaring av biologisk mangfold, som arena for friluftsliv og rekreasjon og ikke minst for

opptak og binding av CO₂ som et bidrag til løsning av klimautfordringene.

Nasjonale mål på området:

Regjeringen vil:

- Legg til rette for en mer målrettet miljøinnsats i skogbruket, herunder styrke kunnskapen om natur- og kulturverdier i skog og styrke ivaretagelse av slike verdier i forbindelse med planlegging og drift, miljøregistreringer, frivillig vern, samarbeidsavtaler og bruk av de nye virkemidlene i naturmangfoldloven. Jfr. Også St.meld nr. 39 (2008-2009)
(Meld. St.9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken)
- Opprettholde eller øke karbonlagret gjennom aktiv, bærekraftig skogpolitikk blant annet gjennom styrket innsats innen skogplanteforedling, økt plantetetthet og gjeninnføring av forbudet mot hogst av ungskog, samt å styrke skogvernet.
- Bedre insentivene til uttak av råstoff fra skogen til bioenergi, med særlig vekt på skogsavfall (GROT).
(Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk)
- Regjeringen vil prioritere tiltak som har positiv effekt for å motvirke klimaendringer og positiv eller akseptabel effekt for bevaring av naturmangfold og andre miljøverdier.



Liggende død ved skal spares ved hogst. Foto: Jørn-R. Follum

4.1 Skogbrukets klimabidrag

Skogens har i dag en viktig rolle i klimasammenheng i forhold til opptak og lagring av CO₂. På nasjonal basis tar skogen opp omlag halvparten av våre samlede årlige utslipp av klimagasser, og det er et stort potensial i å øke denne andelen gjennom en langsiktig bærekraftig forvaltning av skogen. Regjeringen sier derfor at de med bakgrunn i internasjonale klimaforhandlinger og i skogens reelle rolle for binding av karbon i Norge, vil føre en aktiv skogpolitikk gjennom tiltak som øker skogens karbonlager. Samtidig som man bygger opp karbonlagre i stående skog skal skogressursene bl.a. brukes til å produsere mer fornybar energi, klimavennlige byggematerialer og nye videreforedledede produkter.

Skogen i Innlandet, som har en tilvekst på 7,3 mill m³ i året, binder ca. 6,5 mill tonn CO₂ekv pr år. Dette betyr at skogen i Innlandet binder 2,5 ganger samlet utslipp

av klimagasser fra innlandet og 12 % av Norges samlede utslipp av klimagasser (kilde: SSB). Skogbruket i Innlandet skal gjennom aktiv bærekraftig forvaltning gi viktige bidrag til å nå nasjonale klimamål. Dette kan i første rekke gjøres gjennom arbeid for å øke den skogbaserte verdiskapingen i form av økt skogproduksjon, økt bruk av tre i bygg, økt bruk av bioenergi og økt videreforedlingsgrad av skogråstoff i form av f.eks. biodrivstoff.

Innlandet som Norges største skogregion har et særlig ansvar, og store muligheter for i større grad å utnytte skogressursene i klimasammenheng gjennom de tiltakene som ligger i strategien

Skogen og skogproduktene klimafortrinn i forhold til andre materialer og energibærere bør i sterkere grad framheves som en markedsfordel og derigjennom styrke skogproduktene posisjon i forhold til valg av bl.a. byggemateriale og energiløsninger.



Høgstubbe – «fleretasjes trehus» Foto: Jørn-R. Follum

Mål:

Utnyttelse av skogressursene i Innlandet skal bidra til å nå nasjonale klimamål.

Strategier:

- Øke produksjonen og bruken av biomasse fra skogen i Innlandet
- Aktiv bruk av kommunale og fylkeskommunale energi- og klimaplaner

4.2 Skogbrukets miljøansvar

Skogbrukets miljøansvar omfatter hensyn til det biologiske mangfoldet, friluftslivet, landskapet og kulturminnene. Dette er formelt ivaretatt i lovverk og forskrifter og gjennom skognæringens egen miljøsertifisering.

Skogbruksloven med tilhørende forskrifter er styrende for skogbehandlingen, men også naturmangfoldloven, vannressursloven og friluftsløven gir føringer for denne.

Skognæringen er i dag sertifisert etter ISO 14001 og de krav som det ble enighet om ved revisjonen av Levende Skog i 2006 og som senere er videreført gjennom Norsk PEFC Skogstandard.

Av miljøverdiene har sikring av arts- mangfoldet fått mest oppmerksomhet. Om lag halvparten av de truede og nær truede artene i Norge lever i skog, og for 1 400 av disse artene er skogbruk antatt å ha en negativ påvirkning. Det er et nasjonalt mål at status for arter i skog som er i nedgang skal være forbedret innen 2020.

Skogeier skal, i henholdt til skogbruksloven, ha oversikt over miljøverdiene i egen skog. Dette gjøres gjennom egne miljøregistreringer hvor det i etterkant velges ut områder som får restriksjoner i forhold til avvirkning. I Hedmark er 89 % av den produktive skogen miljøregistrert, og det resterende arealet vil være det i løpet av få år. Arealene som har fått restriksjoner etter miljøregistreringene utgjør i Hedmark 1,2 % av det produktive skogarealet.

Kunnskapsgrunnlaget er derfor i stor grad på plass og det er viktig at dette er tilstrekkelig kjent for skogeierne. I *Riksrevisjonen undersøkelse av bærekraftig forvaltning av norske skogressurser (dokument 3:17 (2011-2012))* påpekes det at en betydelig andel av skogeierne opplever at de får for lite informasjon om sitt ansvar for å ha oversikt over miljøverdiene og at de ikke er godt kjent med disse miljøverdiene. I praksis settes ofte planlegging og gjennomføring av skogkulturtiltak og avvirkning bort til andre aktører. Det er derfor avgjørende at disse har nødvendig kunnskap og rutiner som sikrer at miljøhensynene blir ivaretatt.

Mål:

Innlandet skal basere sin virksomhet på et bærekraftig skogbruk og ta vare på miljøverdiene.

Strategier:

- Utvikle og vedlikeholde kompetanse om hvordan miljøhensyn kan ivaretas i skogbruket.
- Skape arenaer for informasjon, dialog og samarbeid for å sikre et bærekraftig skogbruk.

5. Vedlegg – fylkestingenes vedtak

Vedtak Hedmark 10.-12.12.2012:

Fylkestinget slutter seg til det utarbeidede utkastet til Skog- og trestrategi for Hedmark og Oppland 2013 – 2016 med følgende tillegg:

1. Redusere skogbrukets og skogindustriens transportkostnader ved økt tømmertransport over på jernbane og rammevilkår som er konkurransedyktige.
2. Fylkestinget vil understreke at kompetansetiltak i alle ledd av skog- og trenæringen er hovednøkkelen til videreutvikling av næringen. Dette må tydeliggjøres i de årlige tiltaksplanene som skal iverksette strategien.
3. Bruk av tre skal vurderes i alle fylkeskommunale byggeprosjekter.

Vedtak Oppland 11.12.2012:

Fylkestinget fattet slikt enstemmig vedtak:

Fylkestinget vedtar Strategi for skog- og tresektoren i Hedmark og Oppland 2013 – 2016 med slike endringer:

1. Som ledd i skog- og trestrategi skal skogbruket foran de årlige prioriteringer på veg , gjennom både skogeiesamvirkene Viken og Mjøsen, trekkes aktivt med i kartleggingen av flaskehalsen på fylkesvegnettet som hindrer effektiv tømmertransport.
2. Rammebetingelsene for skogbruket endres raskt og det må legges opp til et kortere intervall enn 3 år for revidering av strategi for skog og tresektoren.
3. Skogbruket i Oppland er delt i to hovedområder knyttet til hhv Viken og Mjøsen skogeierforeninger. Det er til dels forskjellige utfordringer knyttet til disse to områdene. Ved neste revidering av skog- og trestrategien må dette også skje i samarbeid med Buskerud.
4. Oppland fylkeskommune må som del av arbeidet for skog og tre invitere skogeiersamvirkene til kartlegging av bestemmelser i nasjonalt lov- og regelverk, slik som PBL, som det bør arbeides med å få endret for å redusere næringens utgifter.



Kunnskap videreføres mellom generasjoner. Foto: Jørn-R. Follum



HADELAND

PROSJEKTPLAN 2013

Hadeland -nært og naturlig

– Regionrådet for Hadeland sitt bo- og etableringsprosjekt

Prosjekteier	Regionrådet for Hadeland
Prosjektansvarlig	Regionkoordinator Edvin Straume
Prosjektleder	Vibeke Buraas Dyrnes

Innholdsfortegnelse:

1. Innledning.....	2
2. Bakgrunn for prosjektet/ forankring.....	2
3. Formål	3
4. Mål (hva skal konkret leveres av prosjektet).....	3
5. Omfang og avgrensning.....	4
6. Hovedinnhold og faser, varighet og sluttidspunkt.....	5
7. Suksessfaktorer.....	8
8. Rammebetingelser.....	8
9. Organisering med prinsippansvarskart, roller og ansvar.....	8
10. Budsjett.....	9
VEDLEGG.....	10

1. Innledning

Hadeland har et stort vekstpotensial i kraft av regionens sentrale beliggenhet i forhold til Osloområdet, Gardermoen og Ringerike. Vekst i form av både befolkningsutvikling og ny næringsetablering er både mulig og ønskelig.

Prosjektet "Hadeland – nært og naturlig" er en tung regional satsing for å bistå kommunene med å nå målene i kommunalplaner og regionale planer /Fylkesdelsplan. Prosjektet startet opp i 2007. Prosjektet er hele tiden dynamisk og under utvikling, og derfor revideres prosjektplanen/ mandatet årlig.

2. Bakgrunn/forankring

Prosjektet "Hadeland – nært og naturlig" er en regional satsing forankret i flere planer.

- Fylkesdelplan for Hadeland 2004 – 2015¹
- Regionalt handlingsprogram 2013 fra OFK
- Kommuneplanene til Jevnaker, Lunner og Gran
- Arbeidet med ny regional plan for Hadeland

Det er ulike utfordringer i regionen som det er ønskelig at prosjektet «Hadeland – nært og naturlig» jobber for:

- Profilering og synliggjøring av Hadeland for å oppnå økt bevissthet blant befolkningen på Østlandet om Hadeland som attraktiv bo- og etablererregion, med kort vei til Oslo, Hønefoss og Gardermoen.
- Videreføring av regionens fokus på fornybar energi og bærekraftig utvikling
- Stimulering til flere lokale arbeidsplasser som etterspør høy kompetanse
- Stimulering til god, gjennomtenkt og bærekraftig stedsutvikling

Befolkningsvekst:

Per 1.1.2012 var total befolkning på Hadeland 28752². Alle kommunene har nå et mål om 1,5 % befolkningsvekst per år. Veksten de siste årene har totalt vært mye lavere enn dette, og vil vi ikke nå målet fra Fylkesdelsplanen om 31 000 innbyggere i 2015.

Det er derfor viktig med tiltak for å stimulere til å øke befolkningen på Hadeland.

¹ Det jobbes med ny Regional plan for Hadeland, som erstatning for denne Fylkesdelsplanen

² <http://www.ssb.no/folkemengde/tab-2012-02-23-07.html>

Historie

Det ble gjennomført et forprosjekt i 2006-2007, og hovedprosjektet "Bo- og etablererregion Hadeland" ble startet opp i oktober 2007. Våren 2011 skiftet prosjektet navn til «Hadeland – nært og naturlig»³.

Målgruppe

Den prioriterte målgruppen for prosjektet vil være barnefamilier som ønsker å flytte fra byen til et rolig grønt og bærekraftig bomiljø, med lave boligkostnader, full barnehagedekning og gode fritidstilbud. I tillegg er høyt utdannede og gründere i alle aldre i målgruppen for de som vi ønsker skal bosette seg på Hadeland.

3. **Formål** (hvorfor, hva skal oppnås)

Formålet med prosjektet er å bidra til at:

«Hadeland blir den mest attraktive tilflyttings- og etablererregion på Østlandet for den som vil leve i takt med naturens bæreevne».

4. **Mål** (hva skal konkret leveres av prosjektet)

Hovedmål for «Hadeland – nært og naturlig» er å bidra i prosesser og tiltak som jobber for at Hadeland skal bli en attraktiv og grønn bo- og etablererregion, og at befolkningstallet og antallet lokale arbeidsplasser øker. Prosjektet har selv ikke kapasitet eller ressurser til å nå målene på egen hånd. Det er derfor viktig å spille på lag med andre som jobber mot samme mål, og gjøre andre gode.

I kommende år vil «Hadeland – nært og naturlig» ha hovedfokus på følgende delprosjekt:

1) Synliggjøre og markedsføre Hadeland som attraktiv, grønn og bærekraftig region.

- Mål:
- Hadeland skal bli kjent utover regionens grenser
 - Hadeland skal få ønsket befolkningsvekst
 - Befolkningen på Hadeland skal omtale regionen i positive ordelag, og selge regionen til alle de snakker med.
 - Regionen skal oppfattes som næringsvennlig/etablerervennlig/attraktiv i forhold til sammenlignbare regioner.
 - Stimulere til at regionen blir ledende for bærekraftig samfunnsutvikling, og at den er et godt eksempel for bærekraftig miljøbruk i alle ledd, hvor bruk av fornybar energi skal prioriteres.

³ For mer info om hva som har skjedd tidligere, se prosjektplan for 2012

I tillegg vil prosjektleder bidra i følgende prosesser:

- 2) Bidra i arbeidet med stedsutvikling: at det etableres tilgjengelige, bærekraftige og attraktive bomiljøer og regionsenter.
- 3) Bidra i arbeidet med å få flere til å etablere kompetansebaserte virksomheter på Hadeland, og til å få utviklet et næringsliv i takt med naturens bæreevne.

5. Omfang og avgrensning

Hadeland- nært og naturlig er ikke et enkeltstående prosjekt, men en overordnet organisering av flere delprosjekter som skal jobbe for formålet nevnt over.

Prosjektet handler først og fremst om «å gjøre andre gode», dvs at mange av målene kun kan oppnås gjennom samarbeid med andre aktører, ikke gjennom egne tiltak. Det er viktig å fungere som døråpner og nettverksskaper.

Prosjektet må hele tiden vurderes og justeres ut fra hva som synes mest hensiktsmessig innenfor rammene vedtatt av Regionrådet for Hadeland. Prosjektet vil tjene på en dynamisk gjennomføring.

Prosjektet støtter opp om relaterte prosjekter. Det kan være prosjekter initiert eller støttet av Regionrådet for Hadeland, av kommunene, næringshagen, private utbyggere og andre, som også jobber for at Hadeland skal være en god bo- og etablererregion. Disse prosjektene kan i ulik grad være med å oppfylle målsettingene til prosjektet.

En kan i løpet av prosjektperioden se for seg at det utvikles flere prosjekter som vil få konsekvenser for ”Hadeland – nært og naturlig”. Se vedlegg 2 for oversikt over en del relaterte prosjekter.

<p>Velkomstskilt på hovedinnfartsårene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utplassering av det siste skiltet i Jevnaker • Oppfølging av vedlikehold 	Jevnaker kommune	VBD	?
	Mesta	VBD	Vinter 2013
<p>Ambassadør-ordning⁵</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avklare om dette er noe vi ønsker å få til • Avklare hensikt/mål og rekruttere • Avklare mandat/ansvar for den enkelte ambassadør 		VBD	Høst 2013
<p>Hadelandsvert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage utkast til et slikt prosjekt • Avklare om dette er noe vi ønsker å få til • Evt gjennomføring fase 1 	Kommunene og lokalt næringsliv	VBD	Sommer 2013 Høst 2013 Vinter 2013/14
<p>Markedsføre regionen gjennom å delta i Osloregionens profileringsgruppe</p>	Osloregionen	VBD	Løpende

⁵ Med ambassadør-ordning menes profilerte personer el “kjendiser” som via sosiale medier og sine nettverk binder seg til å “selge” Hadeland som en attraktiv bo- og etablererregion

DELPROSJEKT 2 - Bidra i arbeidet med å etablere tilgjengelige, bærekraftige og attraktive bomiljøer og regionsenter, og jobbe for at det satses på energisparende bolig- og næringsbygg:

Tiltak	Samarbeid med	Ansvar	Når
Forbedre, oppdatere og vedlikeholde nettstedet «ledigtomt.no»	Digital Arena	VBD	Løpende
Bidra i stedsutviklingsprosjekter som tar sikte på bærekraftig, funksjonell og estetisk bolig- og næringsutvikling. <ul style="list-style-type: none"> • Harestua – stedsutviklingsveileder + arbeidsgruppe kommunale bygg • Framtidas bygder prosjektet – Lunner kommune • Jevnaker 2020 • Stedsutviklingsprosjekter i Gran kommune – Brandbu og Gran sentrum 	Lunner kommune/ Lunner Almenning	VBD	Løpende
	Jevnaker kommune/ Ringerike Utvikling	VBD	Løpende
	Gran kommune	VBD	Løpende

DELPROSJEKT 3 - Bidra i arbeidet med å få flere til å etablere virksomheter på Hadeland, og til å få næringsaktører til å utvikle og synliggjøre grønt engasjement:

Tiltak	Samarbeid med	Ansvar	Når
Markedsføre lokalt næringsliv via hjemmesiden og gjennom Osloregionens profileringsgruppe	Osloregionen/ næringslivsaktører	VBD	Løpende
Bidra i arbeidet med planlegging og gjennomføring av Hadelandskonferansen og Hadelandsmessa 2013	Hadelandshagen		Vår-høst 2013
Samarbeide med næringsansvarlige i kommunene og Hadelandshagen om markedsføring av næringsarealer	Kommunene/ Hadelandshagen		Løpende

7. Suksessfaktorer

- At regionen klarer å markedsføre seg godt for å nå opp i konkurranse med sammenliknbare regioner
- At kommunene tilrettelegger godt for samarbeid med prosjektet
- At kommuner og andre aktører tar målet om bærekraftig utvikling på alvor, slik at regionen kan vise konkrete eksempler og ikke bare «tomme ord»
- At næringslivsaktører er villig til å samarbeide med prosjektet
- At kommunene har vilje til å utvikle forpliktende samarbeid og entusiasme innad i regionen
- At det samarbeides bra med relaterte prosjekter og andre relevante samarbeidspartnere
- At det bevilges nok penger til ulike tiltak i prosjektet

8. Rammebetingelser

Prosjektet er vedtatt å være en av regionens hovedsatsinger tom 2015. «Hadeland – nært og naturlig» er utviklet til å bli regionens spissede profil. Dette krever tilstrekkelige satsing. For at det skal bli rom for gjennomføring av noen egne tiltak, i tillegg til lønnsutgifter til prosjektleder må kostnadsrammen være på minimum 1 000 000 – 1 200 000 kr pr år.

9. Organisering med prinsippansvarskart, roller og ansvar⁶

Prosjekteier	Regionrådet for Hadeland v/leder Knut Lehre
Prosjektansvarlig	Regionkoordinator Edvin Straume (PA)
Prosjektleder	Vibeke Buraas Dyrnes
Styringsgruppe	Ordførere og rådmenn i Jevnaker, Lunner og Gran og Regionkoordinator

⁶ Se også Vedlegg 1

10. Budsjett

Element/aktivitet	2013
Prosjektleder lønn (inkl. adm. kostnader, sos.utg. og husleie)	640 000
Drift og markedsføring av www.regionhadeland.no	10 000
Drift og markedsføring av www.ledigtomt.no	10 000
Vedlikehold av skilt v/adkomstveier til Hadeland	20 000
Ungdomssatsing	50 000
Markedsførings-/ kommunikasjonsstrategi/ evaluering– ekstern konsulentbistand	200 000
Profileringsutstyr – bodyer, pins osv	40 000
Opplæring/ nettverksbygging/møter	30 000
Støtte til friluftsteateret «Bronsebukkene»	100 000
Reserve	100 000
Sum	1 200 000

Det settes av 700 000 kr fra partnerskapsmidler, i tillegg overføres ca 500 000 i ubrukte midler fra tidligere år⁷.

Det vil være nødvendig med justeringer, og det foreslås at det ved årsslutt legges fram en oversikt over prosjektets regnskap og forslag til budsjett for kommende år.

⁷ De ubrukte midlene skyldes i stor grad mindre lønnskostnader pga langvarig sykmelding av prosjektleder i 2012

VEDLEGG 1:**Prinsippansvarskart som avklarer de ulike instansenes rolle og ansvar i prosjektet**

Funksjoner/roller	Ansvar	Hovedoppgaver	Hvem
Oppdrags-giver/ Prosjekteier	Prosjekteier -øverste ansvarlige for gjennomføringen av prosjektet, resultatansvarlig	-godkjenner prosjektmandatet -utpeker prosjektansvarlig -forankrer prosjektet i linjen og i politiske fora -rekrutterer styringsgruppe	Regionrådet for Hadeland v/ leder Knut Lehre
Prosjekt-ansvarlig	Overordnet ansvar for gjennomføring av prosjektet, resultatansvarlig	-rekrutterer prosjektleder og øvrige medlemmer til prosjektoorg (samarb med styringsgruppa og linjeleder) -utarbeider prosjektmandat -sikrer ressurser -sikrer forankring i ulike fora -avklarer tillitsvalgtes deltakelse, ev brukermedvirkning, sikre likestilling -leder styringsgruppa -innkaller til styringsgruppemøter -følger opp prosjektleder -gjør avtaler med bidragsyterne om ressursinnsats -rapporterer til prosjekteier	Region-koordinator Edvin Straume
Styrings-gruppa	Overordnet ansvar for gjennomføringen av prosjektet, resultatansvarlig Fungerer på vegne av prosjekteier Månedlige møter	-vedtar strategier, milepælplan og andre rammer -sikrer framdrift og resultatoppnåelse -sikrer ressurstilgangen og overvåker ressursbruken -følger opp spesielle utfordringer/usikkerhet -tar viktige beslutninger -rapporterer til prosjekteier -sikrer god underveis- og sluttevaluering	Ordførere og rådmenn i Jevnaker, Lunner og Gran
Prosjekt-leder	Daglig leder for prosjektet Ansvarlig for framdrift og	-leder prosjektgruppa og arbeidsprosessene (planlegging, gjennomføring og oppfølging) -sekretær for styringsgruppa -følger opp styringsgruppas	Vibeke Buraas Dyrnes

	resultatoppnåelse	beslutninger -rapporterer til styringsgruppa og linjeleder	
Referanse- gruppe	Ingen formell eller forpliktende rolle	Involvering Gir råd og faglige innspill	Gunnar Haslerud, Trond H Krågsrud, Ole Dæhlen og Kristin Molstad
Konsulenter		Bistår i arbeidet med utarbeidelse av kommunikasjonsstrategi for prosjektet	Axsept AS

VEDLEGG 2: RELATERTE PROSJEKTER OG SAMARBEIDSPARTNERE:

Under følger et utvalg prosjekter og samarbeidspartnere. Lista er ikke fullstendig. Dette er aktører/ prosjekter vi samarbeider med og støtter opp under, også for å unngå dobbeltarbeid.

Prosjekter	Beskrivelse	Ansvarlig
Klimapådriver	Kommunenes prosjekter – etterleve kommunene sine energi- og klimaplaner	Prosjektleder, klimapådriver Kristin Molstad
Jevnaker 2020	Jevnaker 2020 er et samarbeidsprosjekt mellom Jevnaker Næringsdrivende og Jevnaker kommune/ Ringerike Utvikling – jobbe sammen for Jevnakers utvikling	Asbjørn Moen
Harestua – stedsutvikling	På Harestua jobbes det for utbygging av boliger og utvikling av næring i sentrum samt langs RV 4. Det lages en veileder for hvordan stedsutviklingen bør foregå.	Lunner kommune v/ bo- g næringsrådgiver Ole Dæhlen, samt Lunner Almenning
Framtidens bygder	Nasjonalt prosjekt der Harestua/Lunner kommune er en av 7 piloter som skal bidra til økt kunnskap og eksempler på hvordan bærekraftig- og klimavennlig stedsutvikling kan gjøre bygdene til gode forbilder.	Prosjektleder Alf Waage i NAL Ecobox
Prosjekt Gran sentrum	Det jobbes for å sikre en god og langsiktig utvikling av Gran sentrum	Gran kommune v/ Øyvind Sørli
Granavollen regionale pilegrimssenter	Et av 6 regionale pilegrimssenter langs pilegrimsleden Oslo-Trondheim	Prosjektleder Jane Dahl Sogn
Tiltak for ungdom	“Trygt hjem for en 50-lapp” og “Kultur og fritidstiltak for ungdom på Hadeland 2013: Filmfokus og Aktiv Sommer ”	Kulturkontorene og Regionrådet
Hadeland og Ringerike Reiseliv	Samarbeid med Hadeland og Ringerike Reiseliv, som til nå har gjennomført profileringsarbeid for regionen. HR reiseliv har nå en intensjonsavtale om samarbeid med Gjøvikregionen.	Kontakten per d.d. styreleder Morten Mo

Næringshage på Hadeland - Hadelandshagen	Hadelandshagen AS ble stiftet 1.des 2008. Driftstøttes fra OFK og Gran/Lunner kommuner i en 4 års periode.	Styret i Hadelandshagen AS og daglig leder Dagfinn Edvardsen
Hadelandsmessa	Næringslivsmesse for markedsføring av regionen	Hadeland og Ringerike Reiseliv, Hadeland VGS og Hadelandshagen
Hadelandskonferansen	Konferanse for å fremme næringslivet på Hadeland	Hadelandshagen
Etablererveiledning	Veiledning for nyetablerere.	Etablererveileder i Gran og Lunner - Kari Ingingrud Ringerike Etablerersenter - Svein Eystein Lindberg
Bronsebukkene	Teateroppsetning	Friluftsteateret Bronsebukkene v/Per Sønsteby
Temakart Hadeland	Utarbeidelse av web-baserte temakart for ski- og turløyper, gang- og sykkelstier	Gran kommune v/ kulturkontoret
Hadelandsbonden 2020	Prosjektet har som mål å bevare Hadeland som levende bygd, med matproduksjon og vakkert kulturlandskap. Flere seminar og samlinger for å rekruttere til grønt næringsliv i 2011.	Landbrukets fagråd Hadeland v/ Anne Okkenhaug Berntsen, Pål Arne Oulie m.fl.
Lokale arrangementer	Lokale arrangementer som Potetfestivalen, Kistefossfestivalen med mer. Lokale arrangementer som er med og markedsfører Hadeland og det mangfoldet som finnes.	
Energigården	Energigården er et informasjonssenter for bioenergi og annen fornybar energi.	Erik Eid Hole
Lokal transport på Hadeland	Prosjektet skal jobbe for redusert klimagassutslipp fra privatbilbruk ved utvalgte skoler og arbeidsplasser og dokumentere dette	Prosjektleder Elisabeth Raastad Kjørven
Skilting av turstier/ løyper/ sykkelruter	Prosjekt som søker støtte hos OFK for oppsetting av nye skilt. Hensikten er enhetlig og oversiktlig merking av turstier/ løyper og sykkelruter på Hadeland.	Lokale lag og foreninger, grunneiere, OFK

18. april 2013

Glasslåven	Målet er å bygge om den verneverdige 1880-talls låven på Granavollen til et senter for skapende kunst, kunsthåndverk og håndverkstradisjoner.	Randi Thorsen
------------	---	---------------



HADELAND

PROSJEKTPLAN 2013

Klimapådriver Hadeland

Prosjekteier	Regionrådet for Hadeland
Prosjektansvarlig	Regionkoordinator Edvin Straume
Prosjektleder	Kristin Molstad

1. Mål og rammer

1.1 Bakgrunn/mandat

I februar 2007 ble Gran, Lunner og Jevnaker kommune, sammen med Oppland fylkeskommune, utpekt til de aller første grønne energikommunene av Kommunal- og regionaldepartementet. Som et resultat av prosjektet «Grønne energikommuner», gikk de tre Hadelandskommunene sammen om å ansette en egen klimapådriver i perioden 01.08.09 – 31.07.11. Klimapådrivers sluttrapport og kommunenes erfaringer viser at det er behov for en ny klimapådriver. Det nye klimapådriverprosjektet vil bygge videre på sluttrapporten og kommunenes erfaringer.

Klimapådriveren vil være prosjektleder for prosjektet «Klimapådriver Hadeland».

Ny prosjektleder, Kristin Molstad, startet i stillingen 13.11.12.

Prosjektleder skal motivere og tilrettelegge for at kommunene når målene som er nedfelt i klima og energiplanene. Prosjektleder skal også bistå kommunene med å revidere og samordne kommunenes klima- og energiplaner. Videre skal klimapådriver drive holdningsskapende arbeid og bidra til kunnskapsformidling og mobilisering for energi- og klimaarbeidet i lokalsamfunnet. Samarbeid med allerede eksisterende prosjekter og samarbeidspartnere i klima og energispørsmål vil være en viktig del av arbeidet.

Rådmennene vil være styringsgruppe for prosjektet og ha ansvaret for at arbeidet til klimapådriveren forankres godt i kommunenes administrasjon.

Prosjektets varighet: 1.8.2012 – 31.12.2015.

Prosjektet «Klimapådriver Hadeland» er en regional satsing forankret i flere planer;

- Kommunenes klima- og energi-planer
- Kommunenes samfunnsdelplan
- Arbeidet med ny regional plan for Hadeland
- Arbeidet med ny regional plan for energi og klima for Oppland

Profil

Energi- og klimapolitikk krever prinsipiell, helhetlig og langsiktig tankegang som videre krever stor grad av tverrfaglighet, dialog og evne til å tilpasse seg nye metoder og målsetninger for samfunnsutviklingen. Derfor blir formidling av kunnskap og holdningsrettede tiltak en prioritert oppgave for klimapådriver.

Prosjektet har en bred målgruppe som omfatter kommunens politikere og administrasjon, primærnæringen, skoleverket, næringslivsaktører, og innbyggere. Energi- og klimaplanen berører alle disse gruppene på ulike måter, og mange punkter krever god og tydelig kommunikasjon til og mellom målgruppene for å oppnå målsetningene og gjennomføre tiltakene i kommunens energi- og klimaplaner.

Klimapådriver ønsker å motivere til energi- og klimaarbeidet ved å møte og formidle det som en mulighet for innovasjon, fornying og verdiskaping.

1.2 Prosjektmål

Visjon

«Hadeland – en region med vekt på livskvalitet, innovasjon og verdiskaping i takt med naturens bæreevne».

Denne visjon beskriver det overordnede målet med prosjektet. Det er likevel nødvendig å utforme effekt- og aktivitetsmål som gjør det mulig å evaluere om visjonen blir nådd. Det er derfor utarbeidet tre delmål for prosjektet;

1	Klimapådriver skal drive holdningsskapende arbeid og bidra til å øke kunnskap om og styrke mobilisering for energi- og klimaarbeid i lokalsamfunnet.
2	Klimapådriver skal inspirere og være en pådriver for at kommunene når målsettingene i klima og energiplanene. Det skal oppnås konkrete resultater for energieffektivisering, energiomlegging og reduksjon av klimagassutslipp.
3	Klimapådriver skal bistå i arbeidet med å revidere kommunenes energi- og klimaplaner og bidra til at disse er godt kjent og forankret i kommunenes administrasjon.

1.3 Rammer

Klimapådrivers oppgave er å være en motivator og yte bistand til kommunens klima- og energiarbeid, samt å være initiator for å drive prosesser på tvers av kommunegrensene. Klimapådriver skal ikke behøve å bruke ressurser på å skape tilslutning til sitt arbeid i kommunene. Kommunene har derfor et særlig ansvar for å legge til rette for en effektiv utnyttelse av prosjektlederens ressurser, og må sørge for tilstrekkelig forankring av prosjektet både politisk og administrativt.

For å kunne realisere prosjektets delmål og tiltak er det viktig at klimapådriver jobber aktivt med nettverksbygging og kunnskapsinnhenting/formidling innenfor relevante kompetansemiljøer, samarbeidsnettverk og virkemiddelapparat.

2. OMFANG OG AVGRENSNING

2.1 Omfang og avgrensninger

Målsetninger og tiltakene som er utarbeidet for prosjektperioden 2013-2015 bygger videre på sluttrapporten fra forrige klimapådriver. Denne sluttrapporten er senere behandlet i møter mellom ordførere, rådmenn og regionkoordinator. Konklusjoner og anbefalinger fra disse drøftingene ble presentert for regionrådet i møter i november 2011 og januar 2012.

Prosjektet består av flere delmål og tiltak som samlet kan bidra på veien mot målet. Tiltak som gir positiv synergieffekt for alle tre kommunene skal prioriteres. Tiltakene må gjennom hele prosjektperioden vurderes og justeres ut fra hva som synes mest hensiktsmessig innenfor rammene av kommunenes energi- og klimaplaner.

2.2 Metode

Pådriverrollen skal prioriteres og prosjektet skal ha fokus på «å jobbe med det som virker». Prioritering av arbeidsområder og valg av metode er derfor vesentlig. Her har kommunenes representanter i ressursgruppa en viktig rådgivningsrolle. I tillegg er fleksibilitet til å følge opp nye arbeidsområder viktig. Innenfor enkelte områder vil det være nødvendig å hente inn ekspertise utenifra.

3. ORGANISERING AV PROSJEKTET

3.1 Prosjektledelse

Prosjekteier	Regionrådet for Hadeland v/leder Knut Lehre
Prosjektansvarlig	Regionkoordinator Edvin Straume
Prosjektleder	Kristin Molstad
Styringsgruppe	Rådmenn i Jevnaker, Lunner og Gran og Regionkoordinator

Prosjektleder plasseres organisatorisk hos regionrådet, med en kontordag/arbeidsdag pr uke i hver kommune.

Regionkoordinator er nærmeste overordnede for prosjektleder.

Rådmennene er styringsgruppe, og har sammen med regionkoordinator, styringsansvar for prosjektet.

Hver kommune oppnevner en kontaktperson, helst sentralt plassert i kommunenes administrasjon, fortrinnsvis en med erfaring fra energi- og klimaarbeid. Kontaktpersonene i utgjør, sammen med regionkoordinator, en ressursgruppe for prosjektet.

Ressursgruppa består i 2013 av Heidi Bergom (Jevnaker kommune), Kari-Anne Steffensen Gorset (Lunner kommune) og Øyvind Sørli (Gran kommune).

3.2 Relaterte prosjekter og Samarbeidspartnere

Prosjektet handler først og fremst om å mobilisere og tilrettelegge for at andre aktører utvikler langsiktig gode klima- og energiløsninger. Flere av tiltakene kan kun oppnås gjennom samarbeid med andre aktører og prosjekter. Følgende prosjekter og samarbeidspartnere anses som viktige for å oppnå klimapådrivers delmål og tiltak:

Prosjekt/Aktør:	Kontaktperson:	Samarbeide om:	Kommentar
Energiråd Innlandet	Gaute Gangås, energirådgiver	EPC Energirådgivning Forbrukerbrosjyre	Fast månedlig møte
Energigården	Erik Eid Hohle, daglig leder Emma Otervik, prosjektleder i Sustainco	SUSTAINCO prosjekt Klimakutt-kampanje for landbruket Energidagen v/Regnmakerne	
Oppland Fylkeskommune	Christen Ness, energirådgiver	Regional plan for klima- og energi i Oppland Biogass Klima-regnskap	
Fylkesmannen i Oppland	Knut Roland, prosjektleder/energirådgiver	EPC	
HRA	Amund Bø, daglig leder	Bioenergi Avfall/Resirkulering	
Hadeland Energi (HEV)		LEU (= Lokal energiutredning) Energirådgivning	
NSB/Gjøvikbanen	Emil Eike, daglig leder	Miljøtoget (Klimaskolesekken)	
Regnmakerne	Hamar Naturskole v/Hans Christian Johnson	Klimaskolesekken	
Oppland Skogselskap	Ingfrid Hellerud Ola Gram Dæhlen	Energidagen v/Regnmakerne	
Landbrukskontoret for Hadeland	Gudbrand Johannessen, landbrukssjef Helge Midttun, spesialkonsulent skog	Klimakutt-kampanje i landbruket	
Økoløft/Jøtt Godt	Kristin Swärd, prosjektleder	Økologisk og kortreist mat	
Folkehelsearbeid i kommunene	Folkehelsekoordinator Sven Sandvik (Gran kommune) Frisklivssentralen i Jevnaker		
Interkommunalt Innkjøpssamarbeid	Steinar Elnes, innkjøpsleder	Kommunal elbilpark Økologisk og kortreist mat	
Grønn Bil	Gabriel Wergeland Krogh, rådgiver	Innkjøp av elbiler	
Miljøfyrtårn		Miljøsertifisering	

Naturvernforbundet i Oppland/ Lokallag for Jevnaker	Bjørn Frøsaker, fylkesleder Jan Wilhelm Holst, lokallagsleder	Oljefri-prosjektet Vedløftet Energirådgivning	Lokallaget i Gran og Lunner er for tiden ikke aktiv.
Hadeland – Nært og Naturlig	Vibeke Buraas Dyrnes, prosjektleder		
Lokal transport på Hadeland.	Elisabeth Raastad Kjørven, prosjektleder	Lokal transport	

4. BESLUTNINGSPORTER, RAPPORTERING OG OPPFØLGING

4.1 Beslutningsporter

	Beslutningspunkter	Dato	Beslutningsgrunnlag
BP1	Regionrådsmøte	06.09.2012	
BP2	Revidering av prosjektplan etter ansettelse av prosjektleder Kristin Molstad	04.03. 2013	
BP2	Godkjenning av prosjektplan av styringsgruppa	04.03. 2013	
BP2	Vedtar prosjektplan i Regionrådet	15.03.13	
BP3	Underveisrapport/justering av prosjektplan i Regionrådet	Vinter 2014	
BP4	Levering av sluttrapport	01.12.15	

4.2 Rapportering & Oppfølging

Statusmøter	Rapport/Dato
Det legges opp til en kontinuerlig statusoppdatering til styringsgruppa.	Kort statusoppdatering til styringsgruppa hver 3.mnd (mars, juni, september, desember).

Rapportering

Prosjektleder rapporterer løpende til regionkoordinator. Det rapporteres skriftlig (enkel oversikt) til rådmannsmøtet første uke i februar, mai og oktober gjennom prosjektperioden. Ved avslutning av prosjektperioden skal det utarbeides sluttrapport som gjøres rede for oppnådde resultater.

Evaluering

Løpende evaluering av prosjektet gjøres av prosjektleder i samarbeid med ressursgruppa. Dersom dette resulterer i konkrete forslag til vesentlige endringer i prosjektet, legges dette frem til styringsgruppa for godkjenning.

5. STRATEGI FOR GJENNOMFØRING

5.1 Hovedaktiviteter/tiltak

Følgende tiltak og aktiviteter vil prioriteres:

Delmål 1	I samarbeid med	Ansvar	Når
Klimapådriver skal drive holdningsskapende arbeid og bidra til å øke kunnskap om og styrke mobilisering for energi- og klimaarbeid i lokalsamfunnet.		Klima- pådriver (selvstendig ansvar)	2013-2015
Tiltak			
Opprette en ordning for energirådgivning som stimulerer til bygging/renovering av boliger og bygg som er energieffektive, miljøvennlige og brukervennlige.	Energiråd Innlandet Energigården HEV Entelligens	KM	2013-2015
Formidle informasjon og synliggjøre oppnådde resultater i kommunene gjennom sosiale medier (Regionrådets hjemmeside, kommunenes hjemmeside, EIs nyhetsbrev).	«Hadeland – Nært & Naturlig» Energiråd Innlandet Energigården Fylkesmannen i Oppland Oppland Fylkeskommune	KM	2013-2015
Sørge for regelmessig mediedekning av gode klima- og energitiltak i kommunene.	Avisa Hadeland, Ringerikes Blad, Oppland Arbeiderblad Radio/TV	KM	2013-2015
Utarbeide informasjonsmateriell om bærekraftig forbruk, transport, energibruk og fornybar energi som skal sendes ut til innbyggerne 4 ganger i løpet av prosjektperioden.	Energiråd Innlandet HRA/HEV Cicero Grønn Hverdag m.fl.	KM	Høst 2013, vår 2014, høst 2014, vår 2015
Videreutvikle Klimaskolesekken til å bli et godt forankret og solid faglig undervisningsopplegg i grunnskolen som involverer, engasjerer og vekker interessen for energi- og klimaspørsmål hos barn og unge (f.eks. Miljøtoget ¹ og Regnmakerne ²).	Grunnskolen Oppland Skogselskap Hamar Naturskole (Regnmakerne) Energigården NSB/Gjøviksbanen (Miljøtoget)	KM	Høst 2013- Vår 2014

¹Miljøtoget gir grunnskoleklasser en helhetlig miljøopplevelse, med toget som klasserom og opptakten til et besøk på enten Vitensenteret Innlandet eller Teknisk museum. På toget får klassen en egen kupé og en dedikert miljøkonduktør. Miljøkonduktøren formidler praktiske og nære miljøutfordringer, og på en engasjerende måte blir elevene invitert til å bidra med løsninger. Miljøtemaet følges opp på vitensenterene. Det pedagogiske opplegget er utarbeidet i samarbeid med Miljøagentene og de nevnte vitensenterene: <http://www.nsb.no/gjoevikbanen/reis-med-miljoetoget-paa-gjoevikbanen-article38462-4795.html>

² Regnmakerne er en nasjonal satsning i samarbeid med Naturfagsenteret som tilbyr 4. - 7. trinn i grunnskolen et undervisningsopplegg om klima og energi: <http://www.regnmakerne.no/forsiden>

Delmål 2	I samarbeid med	Ansvar	Når
Klimapådriver skal inspirere og være en pådriver for at kommunene når målsettingene i klima og energiplanene. Det skal oppnås konkrete resultater for energieffektivisering, energiomlegging og reduksjon av klimagassutslipp.		Klima-pådriver (pådriverfunksjon)	2013-2015
Tiltak			
Ta initiativ og tilrettelegge for at de tre Hadelandskommunene samarbeider om å innføre Energisparekontrakter (EPC).	Energiråd Innlandet Kjell Gurigard AS Enova Teknisk/Drift/Eiendom EUROBUILD-prosjektet	KM Lars Haakenstad (Jevnaker) Teknisk/Drift /Eiendom	2013-2014
Felles skolering av alle med driftsansvar i energisparetiltak og generelle klimatiltak, og initiere fagdager/nettverkssamarbeid på tvers av kommunene.	Energigården Energiråd Innlandet Oppland Fylkeskommune	KM	2013-2014
Øve press på at kommunene prioriterer miljøvennlige produkter og tjenester ved innkjøp, og øker innkjøpsandelen av økologiske matvarer. (Eks. innkjøp av elbiler til kommunal bilpark, innføre kostnadsart for økologisk mat)	Innkjøpsleder Innkjøpsansvarlige Økoløft/Jøtt Godt Økonomi-avd. Grønn Bil	KM Innkjøpskoordinator	2013-2015
Opparbeide en ordning for miljøfyrtårnsertifisering (konsulenter/sertifiserer).	Miljøfyrtårn	KM	Vår 2013
Tilrettelegge for og støtte opp om eksisterende tiltak og kampanjer for å redusere energiforbruket og klimagassutslipp i kommunene.	Energigården (Klimakutt-kampanje, Sustainco-prosjekt) EUROBUILD-prosjekt Landbrukskontoret (Biogassanlegg på gårdsbruk) HRA «Hadeland – Nært og Naturlig» Lokal transport-prosjekt Folkehelsekoordinator (Gå/sykkel-kampanje) Oppland Fylkeskommune Fylkesmannen i Oppland	KM	2013-2015

Delmål 3:	I samarbeid med	Ansvar	Når
Klimapådriver skal bistå i arbeidet med å revidere kommunenes energi- og klimaplaner og bidra til at disse er godt kjent og forankret i kommunenes administrasjon.	Anne Grønvold (Lunner) Hans Tollef Solberg (Jevnaker) Leif Arne Vesterås/Øyvind Sørli (Gran)	Rådmann	Vår 2013- Vår 2014
Tiltak			
Bidra til å samordne kommunenes energi- og klimaplaner slik at de blir et godt verktøy for å oppnå konkrete mål.			
Arrangere rådslag for å bringe til veie informasjon og innspill til revidering av klima- og energiplan.			
Jobbe for at energi- og klimaarbeid inngår i samtlige av kommunenes planprosesser og utviklingsprosjekter.		Rådmann Kommunalsjef Kommunenes klima- og energirådgivere	
Sørge for at energi- og klimaplanen inneholder tydelige målsetninger og ansvars plassering, konkrete tiltak og gode rapporteringsverktøy. Målkonflikter skal synliggjøres. Synergieffekter skal vektlegges.	KS Fylkesmannen i Oppland		
Øve press på at energi- og klimaplanen signaliserer at regionen skal være ledende for bærekraftig samfunnsutvikling, og være et godt eksempel for bærekraftig miljøbruk i alle ledd. Bruk av fornybar energi og reduksjon av klimagasser skal prioriteres.			

I tillegg arbeides det med å utvikle følgende tiltak:

Tiltak	I samarbeid med
Benytt landsbruksarrangementer (f.eks. Landbrukshelga Innlandet, Hadelandsbonden 2020) som kanal for formidling av kunnskap om økologisk landbruk, bærekraftig skogbruk og energieffektivisering/omlegging på gården.	Landbrukskontoret/Landbrukets Fagråd Økoløft/Jøtt Godt Norges Bondelag Bondelagene i Oppland/Hedmark Hadelandshagen
Ta initiativ til arrangementer, konkurranser og kampanjer som har til hensikt å vekke oppmerksomhet, skape engasjement og øke	Hadelandskonferansen/Hadelandsmessa

kunnskap om energi- og klimaspørsmål (F.eks. «Pimp my bike» kampanje, Klimagalla m/klimaprisutdeling, «Miljøambassadør»)	
Samarbeide med Hadeland videregående skole om å øke kompetanse og kunnskap om energi- og klimaspørsmål blant elevene.	Grønn Generasjon Hadeland videregående skole Ung@Miljø (Representanter fra Hadeland vdg. i Ungdomsrådet)
Arrangere gågatedager i sentrumsområder.	Jevnaker 2020 v/Asbjørn Moen Gran Handel & Håndverk v/Ole Vidar Lien Helge Midtun (Brandbu)

6. RISIKOHÅNDTERING OG KVALITETSSIKRING

6.1 Kritiske risikofaktorer

Faktorer	Tiltak/aksjoner
<ul style="list-style-type: none"> Dårlig tilrettelegging fra kommunene 	Styringsgruppemøter
<ul style="list-style-type: none"> Manglende vilje til å utvikle forpliktende samarbeid innad i regionen 	Regionrådsvedtak Styringsgruppemøte
<ul style="list-style-type: none"> Målkonflikt i kommuneplaner. Klima- og energihensyn ikke tilstrekkelig prioritert. 	Dialog om prioritering/vektlegging.
<ul style="list-style-type: none"> Manglende entusiasme i kommunene 	Ansvarliggjøring, forankring, revisjon av prosjektplan.
<ul style="list-style-type: none"> Manglende finansiering av prosjektet 	Finne alternative finansieringskilder? Kutt i tiltak
<ul style="list-style-type: none"> Manglende samarbeid og samordning med næringsliv, skole etc. 	
<ul style="list-style-type: none"> Manglende verktøy for registrering og synliggjøring av effekt/resultater 	Fylkesmannen i Oppland jobber med felles metode for å føre klimaregnskap i kommunene (MiSA/KS)
<ul style="list-style-type: none"> Manglende forskning og erfaring som viser effektiviteten av klima- og energitiltak 	
<ul style="list-style-type: none"> Tiltak krever samhandling på regionalt og nasjonalt nivå 	

7. ØKONOMI

Finansiering (i 1000 kr)

	2012	2013	2014	2015
Totalbudsjett	166 000	850 000	850 000	850 000
Egenandel komm	30 000	175 000	175 000	175 000
Skjønnsmidler fra FM	136 000	335 000	335 000	335 000
Partnerskapsmidler fra regionrådet		200 000	200 000	200 000
Fond/Tidligere bevilgninger ³		140 000	140 000	140 000
Nasjonale prosjektmidler ⁴				
Evt. midler fra EU-prosjekt				

Element/aktivitet	Årlig i 2013-2015
Lønnskostnader, prosjektleder (inkl. adm. kostnader, sos.utg. og husleie)	580 000
Midler til tiltak	270 000
Sum	850 000

Tildeling av midler til prosjektet i 2012

- Skjønnsmidler til omstillings- og fornyingsprosjekter fra Fylkesmannen i Oppland: 150 000 kr
- Partnerskapsmidler fra Regionrådet for Hadeland: 300 000 kr

³ Disse midlene består av resterende beløp fra Grønne Energikommune-fondet, partnerskapsmidler fra Regionrådet fra 2012 og skjønnsmidler fra Fylkesmannen fra 2012.

⁴ Det vil bli tatt kontakt med Fylkesmannen for å avklare muligheten for å få nasjonale prosjektmidler til klimapådriverprosjektet.



HADELAND

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
13/00663-4
edst

Arkiv
124

Deres ref.

Vår dato
16.04.2013

Handlingsprogram for fylkesveger 2014 - 2017. Høringsuttalelse fra Regionrådet for Hadeland.

God standard på det totale fylkesvegnettet er en av de viktigste faktorene for en regions utviklingsmuligheter. Å prioritere tilstrekkelig midler til dette vegnettet er blant fylkeskommunens viktigste tiltak for å fylle rollen som regional utviklingsaktør.

Fylkesvegen er:

- Viktig for næringslivet – fordi den ofte er vegen mellom bedriften og riksvegnettet.
- Viktig for innbyggerne – fordi den ofte er vegen mellom hjemmet og riksvegen.
- Viktig for barna – fordi den ofte er skoleveg.

Fylkesvegnettet i Oppland er omfattende og behovet for midler til drift og investeringer er stort. Det er svært bekymringsfullt at etterslepet på vedlikehold øker, selv med den forsterkede innsatsen som planen legger opp til. At midler til dekkelegging nesten må tredobles for å kunne fornye i tråd med beregnet levetid, er et godt eksempel på dette.

Det gis følgende tilbakemelding på det utsendte høringsutkastet:

Presentasjon av fylkesveger som krysser fylkesgrensa og som binder riksvegnettet sammen.

Regionrådet for Hadeland er svært overrasket over at Fv 241 Jevnaker – Norderhov ikke er nevnt blant disse vegene. På forespørsel til SVV har en fått opplyst at vegen har ADT på ca. 2800. Sett i forhold til gjennomsnittlig trafikk på fylkesveger i Oppland er dette svært høyt.

Det vises for øvrig til regionrådets uttalelse til inndeling av fylkesveger i funksjonsklasser. Her påpekte vi at denne vegen uten tvil er den viktigste fylkeskryssende fylkesvei på Hadeland og at vegen er anbefalt kjørerute for trafikk fra Gjøvikregionen og Hadeland mot Drammen, Vestfold og Sørlandet.

Prioritering av kollektivtrafikk.

Skal Oppland fylkeskommune lykkes med å få flere til å reise kollektivt må en ha større oppmerksomhet på kollektivtrafikk med buss som krysser fylkesgrenser. Det vises i den forbindelse til innspill regionrådet gav til fylkeskommunens notat om å øke antall kollektivreisende i Oppland. Her påpekte regionrådet at det er ca. 3 800 som daglig krysser fylkesgrensa mot Akershus og nesten 1 900 som krysser grense mot Buskerud. En vil anta at dette er blant de største trafikkstrømmene i Oppland.



Fylkeskommunens mål for kollektivtrafikk bør derfor justeres: Samarbeid med nabofylker må innarbeides. Følgende foreslås som ny målformulering for kollektivtrafikk (s. 21)

- Kollektivtrafikken skal prioriteres gjennom arealplanlegging, god framkommelighet, samarbeid med nabofylker og utvikling av knutepunktfunksjoner som er universelt utformet.

Gang- og sykkelveger.

At kommuner har ansvar for å drifte 60 km av gang- og sykkelvegene langs fylkesvegnettet er ikke akseptabelt. Fylkeskommunen må overta dette ansvaret.

Betydelige strekninger av fylkesvegnettet på Hadeland er betegnet som farlig skoleveg. Det vil derfor være viktig å få sikret flere skoleveger enn det planen legger opp til.

Målet må være å få til et gjennomgående gang- og sykkelvegnett på Hadeland.

Fv 34.

Denne vegen er viktig, først og fremst for innbyggere i Land og Etnedal, men også for Hadeland.

Bruk av bompenger på strekningen Grime – Vesleelva, kan ikke være avgjørende i forhold til utbedring av resten av strekningen. Planarbeid på strekningen Jaren – Svingvold må forsøres slik at tiltak kan igangsettes i planperioden.

Fv 245

Fv 245 Jevnaker N – Kolbjørnhus, er spesielt nevnt som en av fire vegstrekninger med store kostnader forbundet med forfall på fundament og fast dekke. At vegen ikke følges opp med noen tiltak framstår for regionrådet som underlig og uakseptabelt.

Fast dekke på fylkesvegene.

Flere fylkesveger på Hadeland mangler fast dekke. Regionrådet etterlyser en plan for oppgradering og dekkelegging på disse vegene.

10 tonns helårs bæreevne.

En betydelig del av fylkesvegnettet har ikke 10 tonns helårlig bæreevne. Slik bæreevne er av stor betydning for næringslivet i kommunene våre, spesielt for skogbruket. Bare i Gran vil en slik oppgradering redusere skogbrukets transportbehov med 500 tømmerbil lass pr år. Regionrådet for Hadeland ber derfor om at det utarbeides en plan for hvordan prioriterte fylkesveger kan oppgraderes til 10 tonns helårlig bæreevne.

Ut over dette henviser regionrådet for Hadeland til uttalelser avgitt av den enkelte kommune på Hadeland.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Knut Lehre
leder
Saksbehandlers telefon: 61 33 83 55

Kopi til:

Lunner kommune	Sandsvegen 1	2740 ROA	
Gran kommune	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
Jevnaker kommune	Kirkegata 6	3520 JEVNAKER	



OPPLAND
fylkeskommune

Oppland fylkeskommune
Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017
Høringsutkast

Innhold

1. Innledning	5
2. Status for vegnettet	7
2.1 <i>Oversikt over fylkesvegnettet</i>	7
2.2 <i>Omtale av vegnettet</i>	8
2.3 <i>Vegstandard</i>	12
2.4 <i>Ulykkesituasjonen</i>	14
3. utfordringer og behov	17
4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål	20
4.1 <i>Nasjonale mål</i>	20
4.2 <i>Fylkeskommunens mål</i>	21
5. Økonomiske rammer	22
5.1 <i>Totalrammer</i>	22
5.2 <i>Rammer til drift/vedlikehold og investeringer</i>	22
6. Drift og vedlikehold	24
6.1 <i>Drift, vedlikehold og driftskontrakter – definisjoner</i>	24
6.2 <i>Handlingsprogram for drift og vedlikehold</i>	26
6.3 <i>Strategi for å styrke vedlikeholdet</i>	28
7. Investeringer	30
7.1 <i>Investeringene – fordeling mellom områdene</i>	31
7.2 <i>Strekingsvise/større tiltak</i>	31
7.3 <i>Mindre utbedringer</i>	34
7.4 <i>Gang- og sykkelveger</i>	39
7.5 <i>Trafikksikkerhetstiltak</i>	43
7.6 <i>Miljø og service</i>	46
7.7 <i>Kollektivtiltak og universell utforming</i>	47
7.8 <i>Andre investeringsposter</i>	48
7.9 <i>Skredsikring</i>	50
8. VEDLEGG	52

Forord

1. Innledning

Fylkestinget i Oppland vedtok i desember 2009 som sak 43/09 Handlingsprogram for fylkesveger 2010 – 2013. Etter Stortingets vedtak om forvaltningsreformen omfattet dette handlingsprogrammet både tidligere fylkesvegnett og øvrige riksveger som fra 1. januar 2010 ble overført fra staten til fylkeskommunen. Hele vegnettet ble betegnet som fylkesveger, men i innledende drøftinger og ved fordeling av økonomiske rammer, ble vegnettet delt mellom nåværende og nye fylkesveger. Dette skillet er ikke lenger aktuelt og betegnelsen er i dag fylkesveger for hele det regionale vegnettet – totalt 3020 km. Riksvegnettet i Oppland er på totalt 725 km.

I det gjeldende handlingsprogrammet for 2010-2013 var det fire prioriterte innsatsområder:

- Trafikksikkerhet
- Regional utvikling og framkommelighet
- Miljø – med hovedfokus på klimautfordringen
- Universell utforming

Disse var forankret i vedtatte nasjonale målsettinger og la viktige premisser for hvilke tiltak som ble prioritert i Handlingsprogrammet for 2010 – 2013.

Fylkesutvalget i Oppland behandlet opplegget for utarbeidelse av nytt handlingsprogram 2014 – 2017 i møtet 20. desember 2011 som sak 180/11.

I saken ble det redegjort for utfordringene knyttet til et omfattende vegnett med variasjon i standard og et stort vedlikeholdsetterslep, framkommelighet for kollektivtransport, ambisiøse mål for trafikksikkerhet – særlig trygg skoleveg, og kostnadsveksten i både driftskontraktene og investeringsprosjekter.

Et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet er en stor utfordring. I dette handlingsprogrammet foreslås det i noen utvalgte prosjekter å fire på de optimale «kravene» til vegbredde og svingradius, og samtidig kombinere bruk av investerings- og vedlikeholdsmidler. Prinsippet om «godt nok» på strekninger der dette kan aksepteres gjør det mulig å få mer veg utbedret for de pengene vi har til rådighet.

I den nye politiske organiseringen ble fylkestinget delt i tre komitéer og det ble vedtatt at samferdselskomitéen skulle være styringsgruppe for planprosessen, mens fylkesutvalget skulle informeres ved viktige milepæler. En faglig prosjektgruppe har bestått av representanter fra KS-Oppland og Vegforum Innlandet, i tillegg til ansatte i Statens vegvesen Region øst (SVRØ) og Oppland fylkeskommune (OFK).

Sammen med leder av samferdselskomitéen har SVRØ og OFK i løpet av vinteren 2012 hatt møter med alle kommunene for å drøfte aktuelle problemstillinger og for å gi anledning til å komme med innspill og prioriteringer til planarbeidet. Prosjektene som er vurdert tar utgangspunkt i dette materialet. Det er i tillegg tatt med enkelte prosjekter som ikke er prioritert av kommunene.

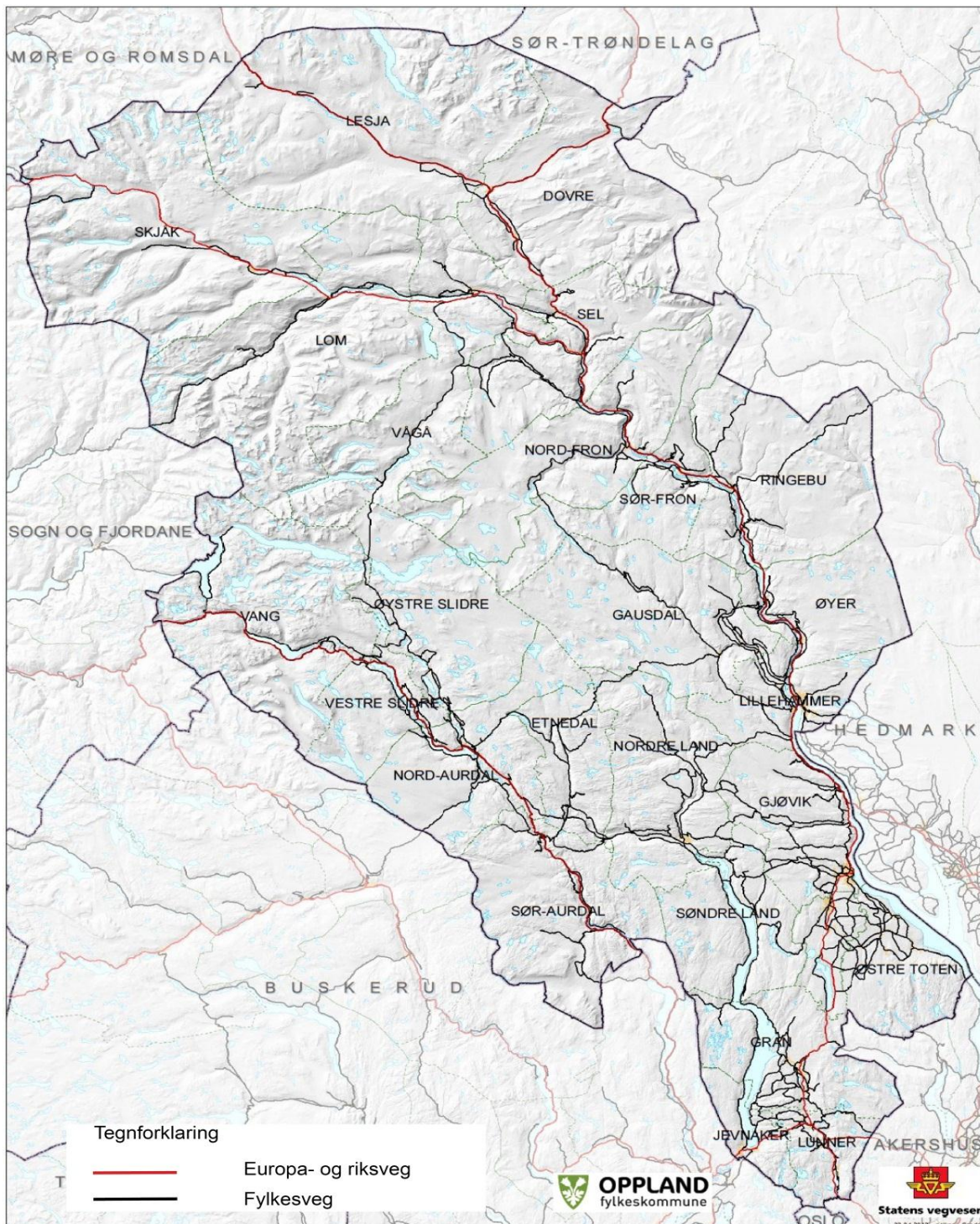
Gjennom hele planprosessen har samferdselskomitéen vært en aktiv styringsgruppe som har drøftet de ulike problemstillinger lagt fram av prosjektgruppa. I prioriteringene av de enkelte tiltak har komitéen hatt en viktig rolle.

Stortinget vil sommeren 2013 vedta Nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023. Transportetatens forslag forelå vinteren 2012 og OFK avga sin uttalelse etter behandlingen i fylkestinget i juni 2012. NTP gir viktige føringer for arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegene. Primært er NTP en plan for den statlige infrastrukturen, men også fylkesvegene blir omtalt, og fylkeskommunen har i sin uttalelse særlig pekt på skjevfordelingen mellom økonomiske rammer og fylkesvegnettets omfang.

Ny handlingsplan for trafiksikkerhet 2014-2017 er under utarbeidelse av Oppland fylkes trafiksikkerhetsutvalg (FTU), med sikte på behandling i fylkestinget i oktober 2013. Arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesveger blir samordnet med utarbeidelsen av trafiksikkerhetsplanen.

2. Status for vegnettet

2.1 Oversikt over fylkesvegnettet



Figur 1: Fylkes- og riksvegnettet i Oppland

Det samlede fylkesvegnettet utgjør 3020 km i Oppland. Til sammenligning utgjør riksvegnettet i Oppland ca 710 km. 54 % av det offentlige vegnettet i Oppland er fylkesveg. Regionale kart over fylkesvegene med vegnummer finnes i vedlegget.

2.2 Omtale av vegnettet

Fylkesvegnettet i Oppland varierer fra veger med en betydelige regionale og interregional funksjon, til veger med en lokal funksjon, i bygd og by. Fylkesvegnettet har stor betydning for næringslivet, i form av viktige øst/vest forbindelser, og som bindeledd til riksvegnettet.

For flere reiselivsdestinasjoner i Oppland er fylkesvegene viktige innfartsårer. Det øvrige næringslivet i regionen gjør også bruk av en betydelig del av fylkesvegnettet. Det stilles høye krav til at både gods- og persontransport skal kunne skje på en trygg og effektiv måte på fylkesvegnettet.

I byer og tettsteder i Oppland har fylkesvegene viktige funksjoner i bymiljøet.

Flere fylkesveger fungerer som omkjørings- og beredskapsveier for gjennomgående riksveger med stor trafikk.

Like variert som de ulike fylkesvegenes funksjon, er den enkelte vegstrekningens ÅDT.

ÅDT= Årsdøgntrafikk. Det samlede antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av et år, dividert med 365

Tabell 1: ÅDT- fordeling i % av fylkesvegnettet

Trafikkmengde -ÅDT	Andel i % av fylkesvegnettet
Over 5000	1,4
Mellom 1500 og 5000	12,0
Mellom 500 og 1500	32,0
Under 500	54,6

Både investering og drifts- og vedlikeholdsinnsatsen blir vurdert i forhold til ÅDT. Vegstrekninger med lav ÅDT kan likevel være viktige i lokalsamfunn, og det prioriteres derfor midler også til lav ÅDT-prosjekt, se kapittel 7.8 Andre investeringsposter.

Funksjon

Flere av vegene har til dels betydelig regionale funksjoner ikke bare innen fylket, men også over fylkesgrenser. Noen av disse er også viktige øst/vest forbindelser, som bl.a. binder riksvegnettet sammen. Dette gjelder blant annet

- Fv 33 Minnesund – Gjøvik – Bjørge (Valdres)
- Fv 51 Gol – Fagernes - Tessanden (Ottadalen/Gudbrandsdal)
- Fv 27 Ringebu – Enden – Folldal (mot Østerdalen)

Flere fylkesveger krysser fylkesgrenser

- Fv 53 Tyinkrysset – Årdal
- Fv 55 Sognefjellsvegen
- Fv 63 Grotli – Geiranger
- Fv 29 Hjerkinna – Alvdal
- Fv 243 Hedal – Nes i Ådal
- Fv 47 Bjonerøa – Bjonvika
- Fv 180 Lygna – Hurdal
- Fv 213 Lillehammer – Moelv

Andre fylkesveger med viktige regionale funksjoner er

- Fv 34 Jaren – Fluberg
- Fv 255 Lillehammer – Gausdal – Skåbu – Vinstra.

Fylkesvegnettet fungerer i hovedsak som viktige transportårer i lokalsamfunnene, ofte på tvers av kommunegrenser. En del fylkesveger har også en viktig funksjon som lokalveg langs riksvegstrekkninger, og ivaretar da også et beredskapshensyn.

Flere fylkesveger har viktige funksjoner i byer og tettsteder. Fylkesvegene er et viktig element i flere stedsutviklingsprosjekter, der det samarbeides med kommunene, Statens vegvesen, og næringslivet, både når det gjelder planlegging og finansiering. Dette gjelder blant annet

- Fv 33, 111, 132 og 172 i Gjøvik
- Fv 213, 216, 311 og 312 i Lillehammer
- Fv 82, 110 og 114 i Raufoss
- Fv 204 og 264 i Fagernes
- Fv 418 og 435 på Otta.

Flere av fylkets reiselivsdestinasjoner har fylkesveger som innfartsårer. Her er det i løpet av de siste 10-15 år gjennomført utbedringstiltak på fylkesvegnettet fram til de viktigste reiselivsområdene.

Den øvrige næringslivstransporten stiller også store krav til vegnettet. Dette kan være tømmertransport, og transport til industrien og landbruket i fylket. En betydelig del av fylkesvegnettet har her viktige funksjoner. Store flaskehalsar er utbedret i løpet av de siste årene. Det er imidlertid fortsatt behov for betydelige utbedringer for å gjøre denne transporten sikrere og mer effektiv.

Fylkestinget har vedtatt å dele fylkesvegene inn i følgende funksjonsklasser (Ft sak 53/12)

Tabell 2: Fylkesvegene deles inn i funksjonsklasser.

Funksjonsklasse	Funksjonsbeskrivelse	% andel i Oppland
B	Regional hovedveg	16,6
C	Lokal hovedveg	16,5
D	Lokal samleveg	37,3
E	Lokal atkomstveg	29,6

Standard

Nøkkeltall for standarden på fylkesvegnettet er vist og beskrevet i tabell 3 i kapittel 2.3. Den største utfordringen er et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette er nærmere omtalt i kapitlene 2.3 og 6.3.

Mye av vedlikeholdsforfallet finnes i den minst trafikkerte delen av vegnettet. Disse strekningene har ikke nådd opp i prioriteringene på grunn av utilstrekkelige økonomiske rammer. Flere av vegene med liten trafikk kan likevel være viktige, og er ofte eneste transportåre til et lokalsamfunn.

Gang og sykkelveger

Gang- og sykkelvegnettet er særlig viktig i tilknytning til skoleveg, og i byer og tettsteder. Det gjenstår fortsatt et stort utbyggingsbehov. Pr januar 2013 er det ca 156 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene, i tillegg til fortau.

Fylkestinget har vedtatt å vurdere framtidig drift - og vedlikeholdsansvaret for gang og sykkelveger, og for vegbelysningsanlegg, langs fylkesvegene. I dag ivaretar kommunen dette ansvaret for deler av fylkesvegnettet, dette i hovedsak knyttet til gang- og sykkelveger i tettsteder. Det vil bli lagt fram en egen sak om dette i løpet av 2013.

Kollektivtrafikken

Det finnes ca 3 500 offisielle holdeplasser i fylket. Disse er fordelt på riks-, fylkes- og kommunale veier. Standarden på disse vil variere avhengig av bl.a. trafikkmengde / antall reisende. I tillegg finnes et stort antall stopp som er knyttet til skoleskys. Mange av disse er knyttet til kommunalt vegnett.

Gjennom fylkesvegplanen er det i perioden gjennomført en rekke tiltak. Imidlertid er det av kapasitetsmessige grunner, reduksjon i rammen og økte kostnader knyttet til tiltakene, gjennomført færre tiltak enn hva som lå i tidligere handlingsprogram.

I forbindelse med vegprosjekt og gang- og sykkelvegprosjekt planlegges og gjennomføres det utbedringer av holdeplasser.

Randsfjordferja

Randsfjordferja går mellom Horn og Tangen i Gran kommune og binder fv 34 sammen med fv 245. Ferga betjener lokalsamfunnet i Bjonerua og fungerer også som en øst/vest-forbindelse. Fra 2010 har Oppland fylkeskommunen hatt ansvaret for drifta.

Nasjonale turistveger i Oppland

- Fv 51 over Valdresflya
- Fv 55 Sognefjellsvegen
- Fv 258 Gamle Strynefjellsveg
- Fv 27 Venabygdsfjellet (deler av Fv 27)

Disse fylkesvegstrekingene inngår blant totalt 18 Nasjonale turistveger, og er valgt ut på bakgrunn av strenge kvalitetskrav.

- Varierte og unike naturkvaliteter
- Kjøreturer som i seg selv er gode opplevelser
- Strekninger som er alternativ til hovedtransportårer
- Stoppunkt langs vegene som øker opplevelsen
- Mangfoldig servicetilbud med god kvalitet

Som vegeier har Oppland fylkeskommune ansvaret for drift og normalt vedlikehold av vegstrekingene som inngår i Nasjonale Turistveger. Statens vegvesen har imidlertid ansvaret for den øvrige tilretteleggingen, som utsiktsrydding, etablering av stoppesteder, parkeringsplasser og rasteplasser. Nasjonale turistveger er en satsing fram til 2020, med en totalramme på 3,5 milliarder kroner på landsbasis.

Oppland fylkeskommune deltar med finansiering i enkelte av de større anleggene som etableres i turistvegprosjektet.

2.3 Vegstandard

Vegstandard

Tabell 3 viser data for fylkesvegnettet slik det var etter forvaltningsreformen i 2010 og slik det foreligger pr. januar 2013.

Tabell 3: Oversikt over veglengde, dekketype, vegbredde med mer i fylkesvegnettet i Oppland

Tema		Sum alle fv. 2010	Sum alle fv. 2013
Vegnett	Veglengde, km	3 013	3 020
Dekketype ¹	Fast dekke	2 524	2 640
	Grusdekke	415	363
Breddeklasse ¹	Bredde < 4m	16	16
	Bredde 4-6m	1 345	1 491
	Bredde >=6m	1 576	1 379
Trafikkmengde	Gjennomsnitt ÅDT		1 014
Aksellast	Inntil 8 tonn	27 %	28 %
	Inntil 10 tonn	73 %	72 %
Bruer	Antall	617	625
Tunneler	Antall	3	1
	Lengdemeter	502	259

¹ avvik i totalsummer skyldes at data (bredde og dekketype) ikke er registrert i vegdatabanken for enkelte mindre strekninger. I tillegg har enkelte strekninger fått tillagt data etter 2010.

Som det fremkommer av tabellen er det kun små endringer. Den vesentligste endringen er at antall km fylkesveg med grusdekke har gått ned fra 415 til 363 km. Dessuten er det også en endring i antall tunneler og lengdemeter tunnel. Den ene tunnelen i 2013 er Jernbanetorget tunnel fv. 213 i Lillehammer med tilhørende lengdemeter. Grunnen til at det var oppført 3 tunneler i 2010, er overbygningene på fv. 361 Hafjell og 391 Kvitfjell som ble regnet med som tunneler. Overbygningen på Hafjell er privateid og overbygningen på Kvitfjell ligger nå inne som bru.

Endringen i den prosentvise andelen for tillatt aksellast, skyldes at vegene har fått en lavere aksellast etter revidering av veglistene. For eksempel har vegarmer med aksellast inntil 10 tonn (BK10) som tilligger veger med aksellast inntil 8 tonn (BK8) fått lavere tillatt aksellast.

Pr. januar 2013 er det ca 156 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene i Oppland. Av disse driftes ca 60 km av kommunene. OFK og SVRØ har etablert en arbeidsgruppe som skal avklare ansvar og eierskap for gang- og sykkelveger og belyningsanlegg langs fylkesvegene, samt kriterier for eventuell fylkeskommunal overtagelse av et tidligere kommunalt ansvar.

Vedlikeholdsmessig etterslep

Tabell 4 viser hvor stort det beregnede vedlikeholdsmessige forfallet (etterslepet) er for fylkesvegnettet i Oppland. Tallene er hentet ut fra SVRØ Rapport nr. 65 *Fornyelse av vegnettet i Region øst*.

Til tross for at det har vært en systematisk gjennomgang av fylkesvegene i Oppland vil det være knyttet store usikkerheter i kostnadsanslagene, da de ikke er basert på konkrete mengdeoversikter og enhetspriser. Denne usikkerheten er først og fremst knyttet til fundament og fast dekke.

Tabell 4: Beregnet vedlikeholdsmessig etterslep

	Status pr. januar 2013 (millioner)
Tunnel	7,2
Grøfter, kummer og rør	111,6
Fundament og grusdekke	152,9
Fundament og fast dekke	737,6
Vegutstyr og miljø	139,5
Bruer og kaier	31,0
Totalt	1 179,8

Av kostnadene mht. forfallet på fundament og fast dekke på 737,6 mill. kr, er det 4 vegstrekninger i fylket som har store kostnader forbundet med fundament og fast dekke, dette er fv 245 Jevnaker N – Kolbjørnhus, fv 162 Snertingdal – Dokka, fv 114 Fall – Sagvoll, fv 255 Skåbu – Vinstra.

For å bevare vegkapitalen er det avgjørende at bevilgningene blir tilstrekkelige både for å fjerne det allerede oppståtte forfallet, og for hindre at nytt oppstår. I SVRØ Rapport nr. 65 er det anslått at de årlige bevilgningene må øke med 64 % sammenlignet med dagens nivå.

En ytterligere økning av forfallet knyttet til vegkonstruksjonen vil resultere i kortere dekkelevetid og økte vedlikeholdskostnader. Dessuten vil en forlengelse av dekkelevetiden kunne resultere i at vegkonstruksjonen påvirkes negativt. Igjen vises det til SVRØ Rapport nr. 65 vedrørende behov for bevilgninger.

For å redusere forfallet, er det gjennomført et «Metode-prosjekt», som blant annet inneholde forslag til en prioriteringsliste for å fjerne forfallet. Det arbeides også med en «God nok»- standard på de delene av fylkesvegnettet som har liten til moderat trafikkmengde(se kapittel 6.3).

2.4 Ulykkesituasjonen

I perioden 2009-2012 ble 46 personer drept, 203 hardt skadd og 1285 lettere skadd i trafikken i Oppland. Antall ulykker har sammenheng med trafikkmengden, og hovedvegnettet har størst trafikk og de fleste ulykkene. Vegtrafikkulykkene i Oppland i 2012 kostet samfunnet nær 1 milliard kroner. I tillegg kommer sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende.

Tabell 5: Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	44
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	230
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	283

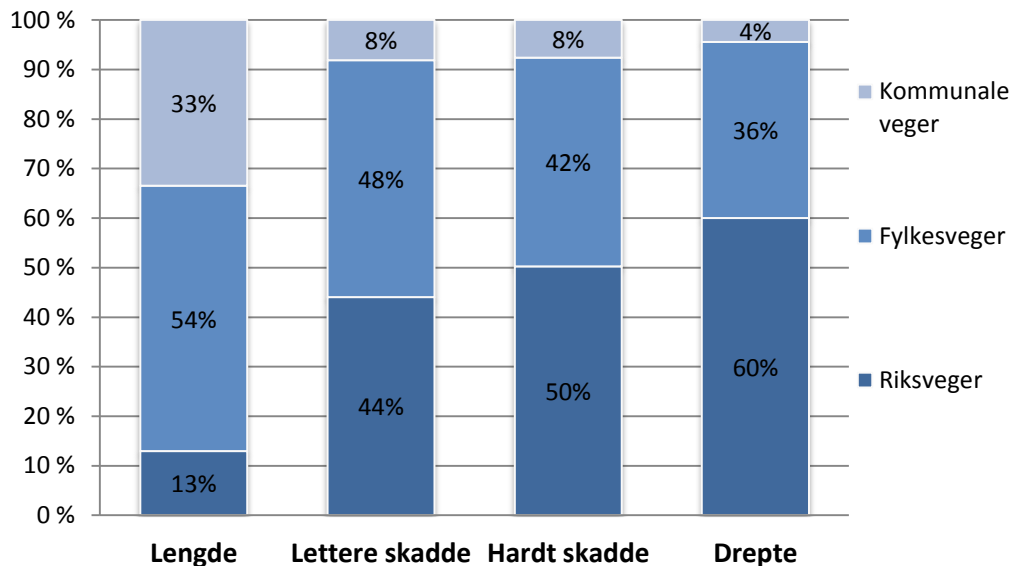
Lillehammer er den kommunen som har flest drepte og hardt skadde i perioden 2009-2012 (5 drepte og 21 hardt skadde). Nordre Land, Nord-Fron, Skjåk, Gjøvik og Vestre Toten er også blant de kommunene med mange drepte og hardt skadde.

I Oppland skjer 89 % av ulykkene med drepte og hardt skadde utenfor tettbygd strøk, og utforkjørings- og møteulykker dominerer. I tettbygde strøk er det flere kryss- og fotgjengerulykker. De fleste trafikkulykkene skjer på formiddag og kveld, i forbindelse med helg, og om sommeren.

Antall drepte og hardt skadde i forhold til folketallet i Oppland er høyere enn landsgjennomsnittet. Antall drepte og skadde i forhold til både veglengde (km) og antall motorkjøretøy er imidlertid lavere i Oppland enn landsgjennomsnittet.

Personskadeulykker etter vegkategori

I perioden 2009-2012 skjedde 36 % av dødsulykkene og 42 % av ulykkene som resulterte i hardt skadde på fylkesvegnettet. Figuren viser at 60 % av dødsulykkene skjer på riksvegnettet, til tross for at riksvegene kun utgjør 13 % av det offentlige vegnettet.



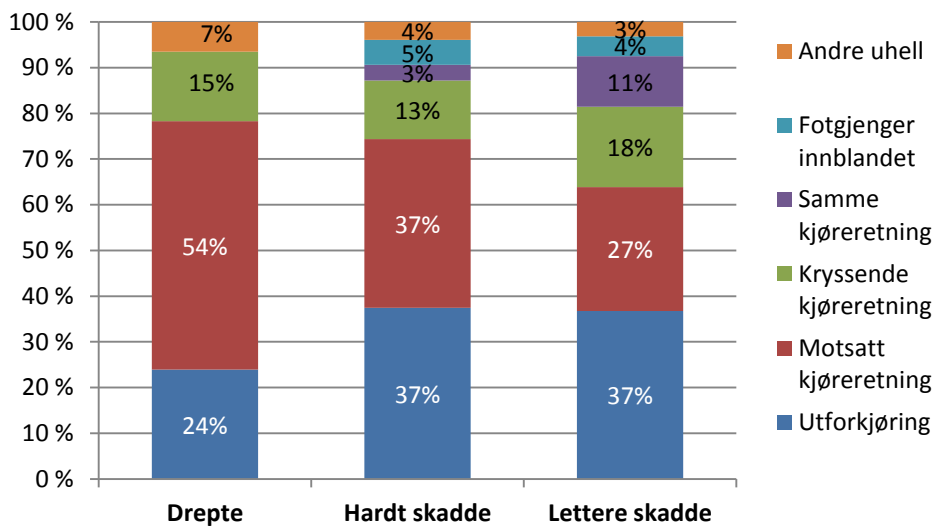
Figur 2: Fordeling av skadegrad på vegkategori, gjennomsnitt for perioden 2009-2012 basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 2010.

Ulykkestyper

Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte og hardt skadde og lettere skadde.

Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Møteulykker utgjør 22 % av alle ulykker i fylket i perioden 2009-2012. Landsgjennomsnittet er 14,5 %. De utgjør 54 % av alle drepte og 37 % av alle hardt skadde i fylket jfr. figur 3. Nesten 3/4 av alle bilførere som er innblandet i møteulykker er menn. Møteulykker skjer oftest i perioden november - mars.

Utforkjøringsulykker utgjør 40 % av ulykkene i fylket i perioden 2009-2012*. Landsgjennomsnittet er 29 %. En utforkjøring er en typisk sommerulykke (mai-september). Ungdom i alderen 16-24 år utgjør 39 % av alle drepte og skadde i utforkjøringsulykker. Denne aldersgruppa utgjør bare 12 % av opplandsbefolkningen. 2/3 av alle bilførere som er innblandet i utforkjøringsulykker er menn.



Figur 3: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper. Oppland 2009-2012.

Ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning utgjør 18 % av alle personskadeulykker. Fotgjengerulykker utgjør 6 % av alle personskadeulykker. Ingen fotgjengere ble drept i Oppland i 2012.

Det henvises til SVRØ rapport «Vegtrafikkulykker i Oppland» for mer detaljert statistikk.

3. utfordringer og behov

Drift, vedlikehold og investering

God standard på fylkesvegnettet er viktig for den regionale utviklingen og for å beholde og videreutvikle grendesamfunn og næringsliv rundt i fylket.

Vedlikeholdet må holdes på et nivå som fører til at infrastrukturen ikke forfaller. Vedlikeholdskostnadene øker som følge av økt trafikk, kompliserte anlegg, økt krav til robusthet og pålitelighet, i tillegg til generell kostnadsvekst. I mange tilfeller er det også viktig å ta høyde for kravene til økt vedlikehold og økte investeringsbehov som følge av klimamessige forhold.

Fylkesvegnettet i Oppland er 3020 km med varierende standard og ÅDT. Vegnettet bærer preg av et betydelig vedlikeholdsetterslep. Det vedlikeholdsmessige etterslepet er beregnet til 1,2 milliarder kroner, med andre ord er deler av fylkesvegnettet i Oppland preget av forfall. I kapittel 6.3 drøftes strategier for å innhente forfallet.

I tillegg til kostnader knyttet til drift og vedlikehold, kommer et betydelig investeringsbehov. I løpet av 2012 ble alle kommunene invitert til å komme med innspill til tiltak på fylkesvegnettet. Dersom man legger til grunn den enkelte Opplandskommunes 2 høyest prioriterte tiltak, utgjør dette investeringer i størrelsesorden 1,8 milliarder kroner (2012).

I Perioden 2014-2017 vil arbeidet for økte statlige rammeoverføringer til fylkeskommunen stå sentralt.

Det skal også arbeides for å få en bedre fordeling av de statlige rammeoverføringene fylkeskommunene i mellom, slik at blant annet veglengde er avgjørende når de statlige rammeoverføringene fordeles.

Trafikksikkerhet og nullvisjon

Arbeidet med trafikksikkerhet har høy prioritet i Oppland fylke. Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) utarbeider Handlingsplan for trafikksikkerhet, som beskriver innsatsområder, strategier og tiltak. Nullvisjonen, ingen drepte eller livsvarig skadd i trafikken, er motivasjonen i dette arbeidet. Det legges vekt på samarbeidet med kommunene om lokale trafikksikkerhetstiltak, som er forankret i kommunenes tverretatlige trafikksikkerhetsplaner.

Møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer ulykkesstatistikken for drepte og hardt skadde i Oppland. Viktige prioriteringer i FTUs trafikksikkerhetsarbeid bør være målrettede forebyggende tiltak mot denne type ulykker.

Kollektivtransport og bytransport

Det er et mål å øke kollektivandelen i Oppland fylke, dermed et behov for å utvikle infrastrukturen knyttet til dette. Funksjonelle knutepunkter og framkommelighet er viktig. Det må skapes fordeler for kollektivtrafikken når det gjelder framkommelighet i våre byer- og tettsteder, slik at kollektivtrafikken blir konkurransemessig tidseffektiv og tilgjengelig.

Byområdene opplever stor trafikkvekst, først og fremst biltrafikk. Det er en målsetting at den største delen av trafikkveksten skal være kollektivtrafikk, og at man i by- og tettstedsområder legger til rette slik at gåing og sykling blir å foretrekke på kortere avstander.

Behovet for utbygging av gang- og sykkelvegnettet er betydelig. I og rundt byer og tettsteder er det potensial for en relativt betydelig vekst i bruk av sykkel som transportmiddel. I tillegg til miljøgevinsten har dette også et helsemessig perspektiv.

Nærhet til skole har vært viktig kriterium ved bygging av gang- og sykkelveger langs det offentlige vegnettet. Det er et mål at flere barn skal sykle og gå til skolen. Et bedre utbygd g/s-vegnett vil også i noen grad redusere behovet for offentlig skuss i skolens nærområde.

Vi ser imidlertid eksempler på at skoler blir lagt ned få år etter at det er bygd gang- og sykkelveg fram til skolen. Samtidig etableres større skoler på nye steder uten trygg adkomst for elevene. Det er behov for styrke samhandlingen og samordne planleggingen på dette området. Økt bruk av Samordnet transport – og arealplanlegging (ATP) gir forpliktende samarbeidsavtaler med kommuner, stat og private aktører.

Universell utforming

Utbygging av infrastrukturen som betjener kollektivtrafikken i fylket skal være universelt utformet. Dette gjelder både bussholdeplasser, skystasjoner og materiell. Å oppfylle de krav som her gjelder er en betydelig kostnadmessig utfordring.

Oppland har sammen med Hedmark vært pilotfylker når det gjelder utvikling av universelt utformede løsninger.

Våtere klima

Konsekvensen av et våtere klima er økt flom- og skredfare på utsatte vegstrekninger i fylket. Samtidig vil det stilles strengere krav til vedlikehold på utsatt infrastruktur som skal tåle de utfordringer et våtere klima byr på.

De statlige skredsikringsmidler som er fordelt på fylkesvegnettet i planperioden 2010-2013 er langt fra tilstrekkelig.

Omkjørings- og beredskapsveger

En annen drifts- og vedlikeholdsmessig utfordring i fylkesvegnettet, er nytten av fylkesveger som beredskaps- og omkjøringsveger på grunn av hendelser på riksvegnettet. Den omfattende utbyggingen av riksveger som nå skal skje i Oppland, vil føre til at flere km tidligere riksvegstreknings vil bli omklassifisert til fylkesveg. Drift og vedlikehold av disse vegene vil bli fylkeskommunens ansvar.

4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål

4.1 Nasjonale mål

I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 er det foreslått følgende overordnede mål og 4 hovedmål:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transporten.
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

I tillegg skal det jobbes for å få mer gods over på sjø og bane, det skal tilrettelegges for et godt kollektivtilbud, og mer sykling og gange i byer og tettsteder.

Den endelige behandlingen av disse målene kommer i forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. om Nasjonal Transportplan vår/sommer 2013.

4.2 Fylkeskommunens mål

Regional planstrategi 2012-16 slår fast at samferdsel og god tilhørende infrastruktur er viktig for samfunnsbygging og næringsutvikling i Oppland. Gode samferdselsårer sikrer utvidet markedstilgang for basisnæringer, gir økte muligheter for reiselivsnæringen og styrker Oppland som hyttefylke. Kortere reisetid gir større frihet til valg av bo- og arbeidssted og bedre pendlingsmuligheter. Samferdsel er en av tre hovedprioriteringer i *Regional planstrategi 2012-16*.

Med bakgrunn i dette og *Nasjonal transportplans* overordnede mål, om å tilby et effektivt, universelt utformet, sikkert og miljøvennlig transportsystem, som dekker samfunnets behov og fremmer regional utvikling, er fylkeskommunes mål for fylkesvegarbeidet i 2014-17 følgende:

- Utbedre og videreutvikle fylkesvegnettet for å styrke næringsliv, bosetting og beredskapsmessige hensyn.
- Styrke trafiksikkerhetsarbeidet med utgangspunkt i 0-visjonen. Gang- og sykkelvegtiltak skal prioriteres høyt, spesielt rundt skoler og offentlige institusjoner. Dette vil også fremme folkehelse og miljø.
- Kollektivtrafikken skal prioriteres gjennom arealplanlegging, god framkommelighet og utvikling av knutepunktfunksjoner som er universelt utformet.
- Miljø- og klimautfordringer skal møtes med styrket innsats i by- og tettstedsutvikling, blant annet gjennom samordnet areal- og transportplanlegging (ATP).
- Økte statlige rammeoverføringer til fylkeskommunene, slik at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger kan fjernes i løpet av 10 år.

5. Økonomiske rammer

De økonomiske rammene i handlingsprogrammet bygger på Regionalt handlingsprogram 2013 som ble vedtatt av fylkestinget i desember 2012.

5.1 Totalrammer

I tabellen nedenfor framgår de økonomiske rammene som stilles til disposisjon til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet årlig og totalt for hele perioden.

Totalbudsjett for hele perioden er **2,04** milliarder 2014-kr.

Tabell 6: Årlig økonomisk ramme og total ramme for perioden 2014-2017

	Årlig ramme	Totalt 2014-2017
Investeringer ¹	253,3	1 013,0
Drift og vedlikehold ²	257,4	1 029,8
Total ramme	510,7	2 042,8
Sum tiltak i Handlingsprogrammet		2060,3 ³

¹ Rammen for investeringer er inklusive 25 % mva. Dette er ensartet både for OFK og SVRØ.

² Rammen for drift og vedlikehold budsjetteres og regnskapsføres i OFK eks mva, slik det også blir gjort i RHP.

³ Sum tiltak avviker fra rammen pga overføring fra drift/vedlikehold til investeringer (87.5 mill kr)i HP og konsekvensen for mva av dette.

5.2 Rammer til drift/vedlikehold og investeringer

Totalrammer drift og vedlikehold

Oversikten i tabell 6 viser at **257,4** mill kr årlig i utgangspunktet er satt av til drift og vedlikehold av fylkesvegnett.

I de foreslåtte investeringstiltakene er det imidlertid prosjekter som ligger i grenselandet mellom drift/vedlikehold og investeringer. I handlingsprogrammet for 2010-2014 hadde en også slike prosjekter og finansieringen av disse ble delt mellom de ulike formålene. For å ha enklere oversikt over de enkelte prosjektene og bedre kontroll, vil disse nå i sin helhet bli ført som investering og rammen for drift/vedlikehold reduseres tilsvarende.

Randsfjordferja II

Fylkeskommunen overtok driftsansvaret for Randsfjordferja fra Gran kommune fra 1.1.2010. Erfaringene fra de tre årene fylkeskommunen har hatt driftsansvaret er at kostnadene for drift av ferja er betydelig høyere enn forutsatt ved overtakelsen. I hovedsak er dette knyttet til reparasjons- og vedlikeholdskostnader på både fartøy og anlegg i tilknytning til ferjedriften. Selv om mye av nødvendige og pålagte utbedringer er gjennomført i løpet av 2013, legges det opp samme netto driftsramme som i 2013 – kr 4,1 mill kr. Dette er beløp som kommer i tillegg til rammen nevnt i tabell 4 og Randsfjordferja vil ikke bli omtalt i andre sammenhenger i handlingsprogrammet.

Totalrammer investeringer inkl. låneopptak

Som det framgår av *tabell 6* i kapittel 5.1, er det satt av 253,3 mill kr i årlig investeringsramme på fylkesvegnettet.

Under kapittel 5.2.1 redegjøres det for de investeringsprosjektene som ligger i grenseland mellom drift/vedlikehold og investeringer. Disse vil nå bli ført som investeringsprosjekter med nødvendig justering av rammen som følge.

I forbindelse med forvaltningsreformen fikk fylkeskommunene anledning til å ta opp lån tilsvarende 2,0 mrd med rentekompensasjon. Rammen for Oppland fylkeskommune var 83,0 mill kr (2010-kr) og denne er nyttet fullt ut. Det forutsettes at ordningen med rentekompensasjon videreføres i neste planperiode, og det legges opp til at det lånes 104,0 mill kr til investeringer i fylkesvegnettet i årene 2014-2017.

Skredsikring

Midler til skredsikringstiltak på fylkesveger bevilges av staten. Stortinget vedtar en samlet ramme for skredsikring for riks- og fylkesveger i Stortingsmeldingen om NTP 2014-17 (23) i juni 2013. Samferdselsdepartementet foretar fordelingen på de konkrete fylkesvegtiltakene etter innstilling fra Vegdirektoratet. Fylkeskommunen skal uttale seg om prioriteringen før den fastsettes. Midlene blir ventelig fordelt for perioden 2014-17 i løpet av høsten 2013. For fylkesplanperioden 2010-13 ble Oppland fylkeskommune tildelt skredsikringsmidler til fv 33 i Skreifjella og fv 255 ved Skåbu med hhv 170 og 10 mill kr.

6. Drift og vedlikehold

6.1 Drift, vedlikehold og driftskontrakter – definisjoner

I en driftskontrakt omhandler størsteparten av kontrakts-innholdet drift av vegnettet, kontraktene omfatter også noe vedlikehold.

Formålet med driftskontrakter er å opprettholde vegnettets funksjon og tilstand i kontraktperioden.

Drift omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at et veganlegg skal fungere best mulig i daglig bruk for trafikantene. Brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og reingjøring, oppretting av skilt, stell av grøntareal, trafikkstyring og trafikantinformasjon.

Alle driftskontraktene inneholder vedlikeholdstiltak som for eksempel utskifting av stikkrenner, flatelapping av faste vegdekker og grøfting i forkant av dekkelegging.

Vedlikehold innebærer tiltak for å ta best mulig vare på den fysiske infrastrukturen med tanke på langsiktige mål for bruken av vegen. Vegdekke, grøfter, bruer, tunneler og tekniske anlegg/installasjoner vedlikeholdes i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Kravene til tilstand på riksvegene er beskrevet i SV Håndbok 111 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger», som kan anses som et utgangspunkt for drifts- og vedlikeholdsstandarden av fylkesvegnettet. Standard er ikke vedtatt standard for fylkesvegnettet. Drift av vegene i vinterhalvåret er den største oppgaven i driftskontraktene og utgjør mellom 50 og 70 prosent av kontraktsverdien.

Entreprenørens oppgave er å gjennomføre arbeidet på en slik måte at objektenes driftstilstand ikke forfaller.

Driftskontraktene i Oppland omfatter all vinterdrift, vannavledning og drenering, dekkelapping og sprekkfylling, grusvegvedlikehold, nyskilting og vedlikehold av skilt, vedlikehold av kantstein og rekkverk, murer, fjellskjæringer og vegskråninger, grøntskjøtsel, kantslått, renhold av vegbane og vegobjekter samt drift av rasteplasser, vegtoalett og leskur.

Fra 2010 skal alle kontrakter ha mengdeoppgjør for utvalgte vinterarbeider. Entreprenørene som har disse kontraktene får betalt for utført arbeid med brøyting, sanding og salting. Enhetsprisen er fastsatt av byggherren, og satt så lavt at den bare dekker de løpende utgiftene ved utførelsen. Entreprenøren gir pris på en rundsum-post som skal dekke de faste kostnadene ved vintertjenesten samt fortjeneste. Kostnadene til drift varierer dermed med mengde utført arbeid.

Elektrokontraktene omfatter drift av vegbelysning, signalanlegg og elektriske anlegg i tunnel.

Rekkverkskontrakten omfatter både ny-oppsetting av stålrekkverk og utbedring av eksisterende rekkverk.

Dekkefornyelse av faste vegdekker utføres av asfaltentreprenører etter åpen anbudskonkurranse, og blir administrert av dekkeprosjektet som er organisert under byggherreseksjonen i SVRØ. Vegoppmerking organiseres på samme måte.

Bruvedlikehold utføres av entreprenører etter åpen anbudskonkurranse og blir administrert av bruseksjonen som er organisert under Ressursavdelingen i SVRØ

Reparasjon av skader på vegobjekter påført av motorvogn, utenom veglys og signalanlegg, utføres også gjennom driftskontraktene. Slike reparasjoner bekostes av kjent skadevolder eller forsikringspool når det er ukjent skadevolder.

Det er to driftskontrakter i Region vest som drifter fv. 63 Geirangervegen og fv. 53 Årdalsvegen i Oppland.

For årene 2014-2017 vil det bli vurdert om det skal prøves ut alternative kontraktsformer.

6.2 Handlingsprogram for drift og vedlikehold

Tabell 7 viser økonomisk ramme til drift og vedlikehold av fylkesvegene i Oppland for årene 2014 – 2017, totalt for 4-årsperioden, og for hvert enkelt år i perioden.

Tabell 7: Ramme til drift og vedlikehold. Prisnivå 2014, alle beløp i mill kroner

Drift og vedlikehold	Ramme 2014	Ramme 2015	Ramme 2016	Ramme 2017	Totalt 2014-17	Andel
Driftskontrakter	125,0	126,0	127,0	128,0	506,0	52,7 %
Drift - øvrig	15,1	15,1	15,1	15,1	60,4	6,3 %
Dekkelegging	64,9	55,5	53,3	68,5	242,2	25,2 %
Bruvedlikehold	14,2	14,2	14,2	14,2	56,8	5,9 %
Vedlikehold - øvrig	20,8	10,2	7,4	21,6	60,0	6,3 %
Vegoppmerking	8,6	8,6	8,6	8,6	34,4	3,6 %
Sum drift og vedlikehold	248,6	229,6	225,6	256,0	959,8	100,0 %

Drift og «akutt vedlikehold»

Drift og «akutt vedlikehold» omfatter drift slik det er omtalt i 6.1, samt løpende vedlikehold og reparasjoner som er nødvendig for å kunne avvikle trafikken på en akseptabel måte, i et forholdsvis kortsiktig perspektiv. I de foreslåtte beløpene er det også tatt høyde for noen enkle trafiksikkerhetstiltak.

Vedlikehold og rehabilitering

Årsaken til at vegdekkene brytes ned raskere enn det ideelt sett burde, er at vegfundamentet er for svakt. Materialene i vegkroppen har ikke god nok kvalitet, dreneringen er utilfredsstillende, eller at vegen er så smal at kantinnspenningen er for dårlig. For at dekkene som fornyes skal vare lenger vil det ofte være god økonomi å foreta forbedringstiltak før man utfører dekkefornyelser.

Det er også en god del vegutstyr som trenger et vedlikeholdsmessig løft. Det vil ofte være rasjonelt å utføre slike oppgaver samtidig som en utfører forarbeider for dekkefornyelser. Av og til vil det også være aktuelt å samordne slike tiltak med mindre investeringstiltak.

I fylkesvegnettet fra 2010 (tidligere riksveger) vil en forholdsvis stor andel av rammen gå til vedlikehold av vegutstyr som skilt, støyskjermer og rasteplassutstyr, samt til utskifting av stikkrenner. Når det gjelder de øvrige fylkesvegene i Oppland, vil hovedtyngden av beløpet gå til grøfting, stikkrenneskifting og enkelte forsterkningsarbeider.

Fra dagens ramme til drift/vedlikehold er det overført midler til tiltak som ligger i grenseland vedlikehold/investeringer. Disse er nå ført opp under reinvesteringer/lav ÅDT og dekkes etter overføringen i sin helhet over investeringsrammen.

Dekkefornyelser

De oppgitte årlige beløpene 2014 – 2017 er beregnet ut fra dekkelevetid på fylkesvegnettet i Oppland, ca 15 år. Total lengde på fylkesveg med fast dekke er 2640 km. Med andre ord, trengs det dekkefornyelse på 176 km pr år, for å unngå ytterligere forfall på vegnettet med fast dekke. Dagens prisnivå tilsier at det koster kr. 850.000,- pr km, totalt kr. 149,6 mill.pr år.

Viser for øvrig til SVVs rapport 65, beregning av årlige kostnader til dekkefornyelse fylkesveger i Oppland.

Det vil være riktig å fordele innsatsen mellom forarbeider og dekkelegging på en slik måte at levetiden blir optimal for de dekkene som blir fornyet. Det kan være aktuelt å justere fordelingen mellom forarbeider og dekkefornyelser i tilknytning til de årlige budsjettene.

Vegoppmerking

God vegoppmerking er viktig for trafikksikkerhet og framkommelighet. De siste årene har budsjettet ikke vært tilstrekkelig til å reparere all vegoppmerking etter standardkrav. Det er kantlinjer på de lavest trafikkerte vegene som er forsømt.

Bruvedlikehold

Tilstanden på bruene på fylkesvegnettet er generelt dårligere enn på resten av vegnettet. Det største vedlikeholdsbehovet er betongrehabilitering, samt noe maling av stålkonstruksjoner. Malingsarbeid på de mest kostnadskrevene bruene er imidlertid utført de siste årene.

Beløpene i tabellen omfatter kun behovet til «akutt-tiltak» for bruvedlikeholdet. Opparbeidet forfall og nødvendig fornyelser (nytt rekkverk etc.), er ikke inkludert i disse tallene.

Behov for fornyelsestiltak i form av nye brurekkverk, utbedring av geometri og bredding for å bedre trafikksikkerheten må dekkes over investeringsbudsjettet.

6.3 Strategi for å styrke vedlikeholdet

Det er beregnet et forfall/vedlikeholdsetterslep på ca 1,2 mrd på fylkesvegnettet i Oppland. Dette er nærmere omtalt i kapitlene 2.3 og 6.2.

Utfordringen med å ta igjen dette forfallet er betydelig, sett i forhold til de ressurser som fylkeskommunen rår over.

Skal forfallet innhentes i løpet av 10 år, forutsette dette en årlig kostnad på 428 MNOK (2011-kroner, jfr Rapport 65), hvilket innebærer en prosentvis økning i vedlikeholdsrammene på 64 %, sammenlignet med nivået i HP 2010-13

Med bakgrunn blant annet i erfaringene med de 4 prosjektene med lav ÅDT som ble prioritert handlingsprogrammet for 2010-13, har en arbeidsgruppe i Statens vegvesen utredet en metodisk tilnærming til forfallstiltak på fylkevegene, der variasjon i vegstandard, forenkling av planprosess og samordnet bruk av investerings- og vedlikeholdsmidler er virkemidler.

Prosjektgruppa i Statens vegvesen har konkludert med at det lar seg gjøre å realisere mer veg innenfor samme økonomiske ramme, dersom forholdene for øvrig ligger til rette for å kunne akseptere følgende begrensende faktorer:

- Eksisterende vegbredde kan videreføres uten vesentlige ulemper på strekningen.
- Kurveretting gjennomføres ikke, eksisterende kurvatur aksepteres slik den er.
- Horisontalutbedringer gjennomføres bare i beskjedent omfang.
- Skjæringer og fyllinger med skråning ihht håndboksstandard må stedvis avvikes.
- Grunnerverv gjennomføres på enkleste måte, slik at eiendomsforhold må være avklart og ryddige før oppstart.
- Trafikksikkerhetstiltak som fjerning av fjell og stein i vegens randsone gjennomføres ikke.
- Evaluering av prosjektets flora-, fauna-, kulturminne- og miljøavtrykk gjennomføres i utgangspunktet ikke, da prosjektene må foregå utelukkende på det som i dag allerede er Vegvesenets grunn (vegkroppens nærområde).

Hovedfokus i denne strategien for å ta igjen forfallsetterslep på fylkesveger, rettes mot strekninger med godt dokumentert vedlikeholdsbehov, hvor punktvisse utbedringer likevel vil være påkrevd i nær framtid.

Gjennom en forenklet planleggingsprosess, hvor tiltakene i hovedsak administreres under driftsavdelingens kontraktsområder vil vi erfaringsmessig kunne realisere utbedring av veg til ca 30 % av kostnad ved full prosess og oppgradering av vegstandard.

Det en vil oppnå med en slik tilnærming, vil være å tilbakestille vegen til fullgod opprinnelig standard på en gitt strekning:

- Forbedret bæreevne gjennom utskiftning eller forsterkning av øverste bærelag (opptil 0,5 m dybde på nytt bærelag)
- Forbedret drenering gjennom stikkrenneutskiftning og gjennomgående grøfterensk
- Nytt dekke på hele strekninger
- Forbedret fremkommelighet gjennom sanering av skader på veg
- Planarbeid som går direkte på byggeplan og utbedring slik at planleggingstiden forkortes
- Trafikksikkerhetssituasjon forutsettes å være status quo i forhold til før tiltak.

Samordning med ettersleps- og vedlikeholdstiltak er et vesentlig kriterie for å legge opp til en forenklet tilnærming som her skisseres. Kunnskap om vegstandard og status vegkapital, data om vegens forventede bruksutvikling, og ulykkesstatistikk vil også være førende for hvorvidt denne tilnærmingen kan forsvares.

Planlegging etter håndbokstandard, og regulering av veg vil alltid være hovedtilnærmingen for vegprosjekter, og i særlig grad der trafikkmengden er stor og tiltagende. Innenfor handlingsrommet som her skisseres er det likevel på det rene at Oppland har en rekke strekninger som kan være aktuelle for tyngre vedlikeholdstiltak med forenklet tilnærming.

I dette forslaget til handlingsprogram for fylkesveger 2014-17 er denne metodikken anvendt på et utvalg prosjekter som er innarbeidet i investeringskapittelet 7.3 *Mindre utbedringer*, under overskriftene *Reinvesteringer* og *Prosjekter med lav ÅDT*. Et kjennetegn er at tiltakene er en kombinasjon mellom tyngre vedlikehold og investering. Tiltakene finansieres derfor dels med investeringsmidler og dels med vedlikeholdsmidler.

En slik strategi med en «godt nok»-tilnærming, vil bidra til at vi raskere kan redusere forfallet. Det understrekes likevel at dette ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet om å innhente vedlikeholdsforfallet i løpet av en 10-års periode. Det vil kun være mulig ved å øke de statlige rammeoverføringene til fylkeskommunene.

7. Investeringer

Investeringsbehovene på fylkesvegene er omfattende og ønskene mange. I perioden 2010-2013 er flere større tiltak gjennomført, her nevnes:

- fv 255 Jørstad – Segalstad bru, avsluttende arbeid
- fv 254 Tretten bru og jernbaneundergang
- fv 34 Grime – Vesleelva
- fv 33 Tobru – Stangstua
- fv 155 Tobru – Hørstadskauen.

De tre førstnevnte er delvis finansiert med bompenger.

Det er igangsatt store prosjekter på slutten av perioden 2010-2013, som vil bli ferdigstilt i 2014 – 17, blant annet:

- fv 33 Høljaraast – Bergli
- fv 33 Skreifjella – Totenvika kirke
- fv 312 Storhovearmen

De to sistnevnte er delvis finansiert med bompenger.

I prioriteringen mellom de ulike tiltakene, er det lagt vekt på nærings- og regionale utviklingsbehov, i tillegg til faglige og trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Det ligger dessuten føringer i fylkeskommunens styringsdokumenter og innspill fra kommunene.

Det er avsatt midler til «åpen post» under programområdet «Andre investerings-poster». Formålet med denne posten er å ha handlingsfrihet i perioden til å kunne delta i for eksempel spleiselag på gode prosjekter som ikke ligger inne i programmet, partnerskap i stedsutviklingsprosjekter der fylkesvegnettet inngår, og eventuelt flere tiltak på veger som har lav ÅDT og svært dårlig standard. Det foreslås at fylkesutvalget disponerer denne posten.

I investeringstabellene er det ført opp aktuelle prosjekter 2018-21 «under streken». Dette er prosjekter som er særlig vurdert, men av ulike grunner ikke funnet plass til innenfor den økonomiske ramma for perioden. Prosjektene må eventuelt vurderes på nytt når handlingsprogrammet for 2018-21 i sin tid skal utarbeides.

Investerings tiltakene er fordelt på år i planperioden med bakgrunn i en samlet vurdering av hensynene til den årlige budsjettbalanse, plansituasjon, gjennomføringskapasitet og rasjonell utførelse. Imidlertid må det påregnes at igangsettingstidspunktene vil måtte endres noe under vegs i perioden, avhengig av blant annet de forhold som her er nevnt.

7.1 Investeringene – fordeling mellom områdene

Tabell 8: Investeringsramme, millioner 2014-kr. Andel i % av total investeringsramme

	Total investeringsramme 2014-2017	Andel
Totalsum	1 100,5	100,0 %
Strekningssvis / større tiltak	336,3	30,6 %
Mindre utbedringer	219,0	19,9 %
Gang- og sykkelveger	196,7	17,9 %
Trafikksikkerhetstiltak	133,5	12,1 %
FTU (Trafikksikkerhetsutvalget)	20,0	1,8 %
Miljø- og servicetiltak	23,0	2,1 %
Kollektivtiltak og universell utforming	24,0	2,2 %
Andre investeringsposter	148,0	13,4 %

Andre investeringsposter består bl a av midler til planlegging og «åpen post», jf kommentaren over.

7.2 Strekningsvis/større tiltak

Tabell 9: Investering, strekningsvis tiltak

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Binding 2018-21
BINDING								
Fv 33 Langsletta - Totenvika ¹	Østre Toten	425,0	20,0	47,0	27,0		94,0	
Fv 254 Tretten bru/jernbaneug. ¹	Øyer	151,8	46,5				46,5	
Fv 312 Storhovearmen ¹	Lillehammer	72,9	50,8	3,0			53,8	
Fv 33 Høljaraast-Bergli	Etnedal	45,0	24,0	3,0			27,0	
ØVRIGE NYE TILTAK ³								
Fv 255 Graupe-Åsmundstad, rassikring "Skåbuvegen"	Nord-Fron	350,0			25,0	25,0	50,0	
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet ²	Etnedal	200,0			25,0	40,0	65,0	135,0
AKTUELLE TILTAK 2018-21								
Fv 33 Stangstua - Odnes	Søndre Land							
Fv 33 Oppsal - Bondelia	Østre Toten /Gjøvik							
Fv 34 Røykenvik-Svingvoll	Gran/ Søndre Land							
Fv 84 Kolbu skole - Ruud	Østre Toten							
SUM		1244,7	141,3	53,0	77,0	65,0	336,3	135,0

1 Delvis bompengefinansiering

2 Vurderes som bompengeprojekt

3 Gir bindinger for perioden 2018-2021

BINDING

Fv 33 Langsletta – Totenvika

Totalt kost 425 mill kr. Prioritert prosjekt fra inneværende handlingsprogram med binding av midler. Ferdigstillelse av prosjekt ventes i 2014. Prosjektet delfinansieres med bompenger og statlige skredsikringsmidler.

Fv 254 Tretten bru/jernbaneundergang

Totalt kostnad 151,8 mill kr. Prosjektet inngår i E6 utbyggingsprosjektet Øyer-Tretten. Bompengandelen på 57,7 mill kr. Binding fra HP 2010-13. Ferdigstillelse i 2013. Den fylkeskommunale andelen er forskuttert av bompengeselskapet, og tilbakebetaling er avtalt i 2014.

Fv 312 Storhovearmen

Ny avkjøring fra E6 til campusområdet ved Høyskolen i Lillehammer, Fv255 og Fv 312. Totalt kostnad 72,9 mill kr. Tiltaket er en del av bompengeprojektet for fv 255. Også Lillehammer kommune har medvirket i finansieringen. Oppstart i 2013 og ferdigstillelse i 2014.

Fv 33 Højarast-Bergli

Utbedring av den 3 km lange strekningen Højarast-Bergli (Flagg fjell). Totalt kostnad 45 mill kr. Oppstart i 2013 og ferdigstillelse av prosjekt ventes i 2014.

ØVRIGE NYE TILTAK

Fv 255 Graupe-Åsmundstad, rassikring "Skåbuvegen"

En kort, men svært rasutsatt delstrekning er ferdig utbedret i 2012. Reguleringsplanlegging av den øvrige parsellen pågår, og forventes avklart i løpet 2013. Rassikringen og utbedringen skal foregå i svært utfordrende terreng, med løsmasser og blokk. Prosjektet vil bli svært kostbart og det jobbes med å finne riktig utbedringsstandard i forhold til vegens funksjon. Foreløpige kostnadsoverslag ligger i størrelsesorden 300 – 700 mill kr, avhengig av hvilken vegstandard som ligger til grunn. Det foreslås å velge en nøktern utbedringsstandard, med skredsikring, forsterking og smal tofelts veg i eksisterende trasé, med mulig unntak forbi Høgberget. Tiltaket kan ikke gjennomføres uten statlige skredsikringsmidler, noe som først kan forventes avklart høsten 2013. Det er foreslått avsatt 50 mill kr fylkeskommunale midler fordelt på årene 2016 og 2017. Prosjektet kan imidlertid starte opp før med statlige midler, forutsatt at prosjektet blir prioritert fra statens side.

Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet

Strekningen er ulykkesutsatt, og fremkommeligheten på vegen påvirkes av stedvis smal og uoversiktlig veg. Det anbefales at utbygging av manglende lenke ved Bjørgokrysset inngår i samme prosjekt. Totalt kostnad for disse to strekningene er foreløpig anslått til 200 mill kr, og det foreslås en bompengefinansieringsandel på 50 %. Strekningen er en av de tre parsellene som fylkestinget særlig prioriterte under behandlingen av mulighetsstudien for fv 33 (jf. ft-sak nr 61/12). Fv 33 er hovedvegforbindelsen mellom Valdres og Mjøsregionen.

AKTUELLE TILTAK 2018-21

Fv 33 Stangstua – Odnes og fv 33 Opsahl - Bondelia

Dette er 2 av 3 parseller som fylkestinget prioriterte under behandlingen av mulighetsstudien for fv 33 (jf. ft-sak nr 61/12).

Parsellen Opsahl – Bondelia, sør for Gjøvik, er et prosjekt som har et betydelig potensial for eventuell bompengefinansiering. Det foreslås at dette prosjektet utredes nærmere i løpet av planperioden og blir sett i sammenheng med videreføringen av ATP-prosjektet i Gjøvik (Samordnet transport- og arealplanlegging), herunder en vurdering av mulig omlegging av fv 33 forbi Gjøvik for å ivareta trafikkavvikling og byutvikling på best mulig måte. I handlingsprogrammet er det under «andre investeringsposter» foreslått avsatt 1 mill kr til disse utredningsarbeidene.

Fv 34 Røykenvik – Svingvoll

Prosjektet omfatter gjenstående, ikke utbedrede parseller på strekningen. Fylkestinget behandlet en mulighetsstudie for disse strekningene i ft-sak nr 69/12. Det er et klart ønske om utbedring av de gjenstående parsellene. Kostnadene er imidlertid så betydelige at de vanskelig kan gjennomføres uten bompengefinansiering. På bakgrunn av blant annet at fv 34 vil få bompengeskatt fra 2013 på parsellen Grime – Vesleelva, foreslås det å ikke starte opp nye, store tiltak på denne strekningen i planperiode 2014-17.

Fv 84 Kolbu skole – Rud

Opprinnelig foreslått av kommunen som et gang- og sykkelvegsprosjekt for å sikre bedre skoleveg. Den faglige vurdering av prosjektet er at utbygging av g/s-veg uten samtidig å foreta utbedringer av selve vegen, ikke er tilrådelig. Kostnadene for prosjektet er anslått til 60 mill.

7.3 Mindre utbedringer

Posten «mindre utbedringer» omfatter investeringstiltak på vegstrekninger og/eller punktutbedringer. Som hovedregel omfatter dette prosjekter mindre enn 30 mill kr. Under denne posten er også prosjekter som i handlingsprogrammet er definert som «reinvestering» (jf. kap. 6.3) og tiltak fra det såkalte «lav ÅDT-prosjektet» spesifisert med egne overskrifter. Felles for begge disse to kategoriene er at de finansieres både med investerings- og vedlikeholdsmidler.

Reinvesteringer

Vedlikeholdsetterslepet i Oppland er betydelig. En tilnærming til vegutbedring som baseres på tyngre vedlikehold i form av grøfterensk, punktvis bæreevneforsterkning og nytt dekke, prioriteres nå på strekninger hvor vegkapitalen er i sterk forvitring.

Målsettingen er å sette vegstrekninger tilbake til opprinnelig vegstandard som ny veg, innenfor eksisterende bredde og kurvatur. Tiltakene gjennomføres i regi av vegvesenets driftsavdelinger som også besitter den beste kunnskapen om vegenes beskaffenhet og vedlikeholdsbehov.

Innenfor tiltakskategorien reinvestering (tyngre vedlikehold) prioriteres fem prosjekter i handlingsprogrammet for 2014-17.

Lav ÅDT-prosjekt

Prosjektene som er ført opp under «lav ÅDT-prosjekt», er alle tiltak som har vært innarbeidet i handlingsprogrammet for 2010-17.

Prosjektene på fv 440 og fv 132 vil i hovedsak bli gjennomført i 2013 med en restfinansiering i 2014. Prosjektene på fv 319 og fv 261 er under planlegging og vil av ulike årsaker ikke igangsettes før i planperioden 2014-17. Til disse to prosjektene var det i perioden 2010-17 i utgangspunktet avsatt 10 mill til hvert av tiltakene. Planarbeidet viser at det har begrenset nytte å foreta utbedring innenfor denne rammen, og det foreslås derfor å utvide disse prosjektene slik at lengre strekninger kan utbedres. I tillegg til de prosjekter som her er omtalt foreslås det også at «åpen post» under kapittel 7.8 andre investeringsposter, blant annet kan benyttes til nye «Lav ÅDT-prosjekter».

Tabell 10: Investeringer, mindre utbedringer

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
BINDING							
Fv 213 Rundkjøring Rosenlund ¹	Lillehammer	12,0		7,0			7,0
Fv 16 Harestua stoppested ¹	Lunner	20,0		11,0			11,0
ØVRIGE NYE TILTAK							
							0,0
Fv 285 Rogne	Øystre Slidre	7,0			7,0		7,0
Fv 155 Hørstadskaugen, manglende lenke	Gjøvik	9,0			9,0		9,0
Fv 453 Vågå hotell - Sætagrende	Vågå	20,0			20,0		20,0
Fv 159 Ny bru - Finna Nedre	Gjøvik	3,0			3,0		3,0
Fv 16 Ny bru - Kildal	Lunner	4,0			4,0		4,0
Fv 436 Del av Amundgård-Åsåren	Sel	15,0				15,0	15,0
AKTUELLE TILTAK 2018-21							
Fv 250 Svingstad s -Svingstad n	Nordre Land						
Fv 388 Brekkebakkene	Ringebu						
Fv 319 X E6 - målområde Kvitfjell	Ringebu						
SUM		90,0	0,0	18,0	43,0	15,0	76,0
Reinvestering							
Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
ØVRIGE NYE TILTAK							
Fv 162 Østsinnivegen, Dokka - Snertingdal	Gjøvik	18,0		18,0			18,0
Fv 454 Utbedringer Øvre Nordherad	Vågå	15,0		15,0			15,0
Fv 247 Hov-Hasvoldseter	Søndre Land	24,0		9,0	15,0		24,0
Fv 114 Raufoss-Søndre Land grense	Vestre Toten	15,0			15,0		15,0
Fv 51 Sanderstølen - Fjellbu	Nord Aurdal	21,0			21,0		21,0
Fv 468 Utbedringer "Solsidevegen" Vågå - Lom	Vågå	3,0				3,0	3,0
SUM		96,0	0,0	42,0	51,0	3,0	96,0
Lav ÅDT-prosjekt							
Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
Fv 132 Sevalkrysset - Haug kirke	Gjøvik	9,0	3,0				3,0
Fv 440 Løftenkrysset - Prestegårdsbru	Sel	15,0	2,0				2,0
Fv 319 Lilykkja - Vassrud	Øyer	27,0	20,0				20,0
Fv 261 Neste- Hamre	Vestre Slidre	22,0		15,0	7,0		22,0
SUM		73,0	25,0	15,0	7,0	0,0	47,0
TOTALT MINDRE UTBEDRINGER							
		259,0	25,0	75,0	101,0	18,0	219,0

¹ Spleiselag

BINDING

Fv 213 Rundkjøring Rosenlund

Prosjektet i Fåberggata på Lillehammer er et spleiselag mellom OFK, utbygger og kommune, og inngår i et utviklingsprosjekt for bydelen Rosenlund. Selve rundkjøringa har en kalkulert kostnad på 12 mill kr, og fylkestinget har vedtatt å bruke 7 mill kr på utbyggingen (jf. ft-sak nr 70/12).

Fv 16 Harestua stoppested

Utbygging av ny fylkesveg til nye Harestua stoppested på Gjøvikbanen er et spleiselag mellom Jernbaneverket, Lunner kommune, Lunner Almenning og Oppland fylkeskommune. Prosjektet har en total kostnadsramme på 20 mill kr, og fylkeskommunen skal dekke inntil 10,7 mill kr (jf. vedtak i FT-sak 24/1). Jernbaneverket har forskuttert fylkeskommunens andel. Vegen ble åpnet i desember 2012, og fylkeskommunen skal tilbakebetale sin andel i løpet av perioden 2014-17.

ØVRIGE NYE TILTAK

Fv 285 Rogne

Resterende del av strekningsvis utbedring langs fv 285 i Øystre Slidre. Gjennomføres i 2016. Totalkostnad på 7 mill kr.

Fv 155 Hørstadskauen, manglende lenke

Manglende lenke mellom Glæstادتjernet og avslutning på utbedret veg forbi Haug kirke i Gjøvik kommune. Totalkostnaden er 9 mill kr. Planlegges gjennomført i 2016.

Fv 453 Vågå hotell - Sætagrende

Dette er et høyt prioritert G/S-prosjekt fra Vågå kommune langs skoleveg med mange oppsittere. Forprosjekt ble gjennomført i 2010. Prosjektet fremmes som et strekningsvis tiltak med fokus på tilrettelegging for myke trafikanter. Totalkostnaden er 20 mill kr og gjennomføres i 2016.

Fv 159 Ny bru - Finna Nedre

Smal bru med tre-rekkverk i Øvre Snertingdal. Må skiftes ut i 2016. Totalkostnad på 3 mill kr

Fv 16 Ny bru - Kildal

Generelt dårlig betong og langsgående sprekk i plate på bru langs Fv16 i Lunner. Utbedres i 2016. Totalkostnad på 4 mill kr

Fv 436 Del av Amundgård-Åsåren

Reguleringsplan foreligger, og var tiltenkt oppstart i HP 2010-13. Godt prosjekt i Sel kommune med en total kostnad på 15 mill kr. Gjennomføres i 2017.

Fv 172 Bråstad – Kolberg i Gjøvik Prosjektet ligger inne i handlingsprogrammet for 2010-13 med oppstart i 2013. Utbygging av lokalvegen vil nå bli innarbeidet i prosjektet med å bygge midtrekkverk og forbikjøringsfelter på Rv 4 og vil således ikke belaste fylkesvegbudsjettet.

AKTUELLE TILTAK 2018-21

Fv 250 Svingstad s – Svingstad n

Utbedring av kryss og en kortere vegstrekning. Kostnad ca 15 mill.

Fv 388 Brekkebakkene

Utbedring av kurvatur og bredding. Kostnad 50 mill.

Fv 319 Fåvang - Kvitfjell

Legge om og utbedre deler av fv 319 fra Fåvang sentrum til målområdet i Kvitfjell Alpinanlegg. Prosjektet vil være særlig aktuelt dersom Kvitfjell skal inngå i søknad om OL 2022.

REINVESTERINGER

Fv 162 Østsinnivegen, Dokka - Snertingdal

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk og nytt vegdekke prioriteres på svært dårlig veg mellom Nordre Land og Gjøvik. Gjennomføres i 2015. Totalkostnad på 18 mill kr

Fv 454 Utbedringer Øvre Nordherad

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk, rekkverk og nytt vegdekke prioriteres på 10,4 km svært dårlig veg. Strekning som preges av landbrukstrafikk med store maskiner/utstyr, turistdestinasjon (Valbjørg, «Gard-millom») og en del boliger. Totalkostnad på 15 mill kr.

Fv 247 Hov-Hasvoldseter

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk og nytt vegdekke prioriteres på svært dårlig veg. Tiltak i eksisterende trase foreslås gjennomført i 2015-16. Totalkostnad beregnet 24 mill kr.

Fv 114 Raufoss-Søndre Land grense

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk og nytt vegdekke prioriteres på svært dårlig veg mellom Søndre Land og Vestre Toten. Gjennomføres i 2016. Totalkostnad på 15 mill kr.

Fv 51 Sanderstølen - Fjellbu

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk og nytt vegdekke prioriteres på svært dårlig veg. Dette er en videreføring av påbegynt utbedring som er gjort øst til Sanderstølen. Tiltaket gjennomføres frem til Tisleidalen/Fjellbu (ca 6,8 km) i 2016. Totalkostnad på 21 mill kr.

Fv 468 Utbedring av «Solsidevegen» Vågå-Lom

Tyngre vedlikehold i form av bærelagsforbedring, grøfterensk og nytt vegdekke prioriteres på to punkter langs veg mellom Vågå og Lom. Vedlikeholdsetterslep lukkes ved å prioritere tiltaket. Gjennomføres som punktutbedringer i 2017. Totalkostnad på 3 mill kr.

LAV ÅDT-PROSJEKT

Fv 132 Sevalkrysset - Haug kirke

Parsell mellom Seval og Mustad i Gjøvik kommune. Prosjektet er forkortet i forhold til opprinnelig vedtatt prosjekt på grunn av utfordringer nyttet til kulturminner. Totalkostnad på 9 mill kr. Kommer til utførelse med 6 mill kr i 2013 og 3 mill kr i 2014.

Fv 440 Løftenkrysset – Prestegårdsbru

Utbygging av fylkesveg med dårlig standard og viktig funksjon i Sel kommune. Totalkostnad på 15 mill kr. Kommer til utførelse med 13 mill kr i 2013 og 2 mill kr i 2014.

Fv 319 Lilykkja – Vassrud

Utbygging av fylkesveg som har dårlig standard, men viktig funksjon i Øyer. Totalkostnad på 20 mill kr. Kommer til utførelse med 7 mill kr i 2013 og 20 mill kr i 2014.

Fv 261 Neste- Hamre

Gjelder utbygging av en fylkesveg som har dårlig standard og viktig funksjon i Vestre Slidre. Totalkostnad på 22 mill kr. Kommer til utførelse med 15 mill kr i 2015 og 7 mill kr i 2016.

7.4 Gang- og sykkelveger

I prioriteringen er betydning for skoleveg tillagt vekt. Det er også foreslått å bruke penger på flere mindre prosjekter der det gjenstår en lenke for å få sammenhengende gang- og sykkelveg.

Tabell 11: Investeringer gang og sykkelveg

Rute/prosjekt	Kommune	Total-kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Binding 2018-21
BINDING								
Fv 311 Ersgård-Sjøsetervegen	Lillehammer	38,0	38,0				38,0	
Fv 247 Hov sentum - Rådyrvegen	Søndre Land	15,0	15,0				15,0	
Fv 5 Solvang-Oulie	Lunner	7,0	7,0				7,0	
Fv 245 Strandvegen - Nordbytangen	Jevnaker	2,0	2,0				2,0	
Fv 379 Mølla - Ringebu Folkehøgskole	Ringebu	2,0	2,0				2,0	
Fv 33 Fjellhaug - Totenvika skole ¹	Østre Toten	40,0		20,0			20,0	
Fv 264 Våningsvegen - Øvrevegen (Garlivegen)	Nord Aurdal	22,0		8,0	14,0		22,0	
ØVRIGE NYE TILTAK								
Fv 490 Fortau fra E6 til Dombås stasjon	Dovre	8,0		8,0			8,0	
Fv 4 Kalvsjø-Folkets hus	Lunner	5,0		5,0			5,0	
Fv 111 Bøverbru sentrum-Nærsten	Vestre Toten	10,0			10,0		10,0	
Fv 249 Nøssvegen - Snertingdal sentrum	Gjøvik	10,0			10,0		10,0	
Fv 57 Søndre Åls vei, Trintom skole - Vennolumsvegen	Gran	7,0			7,0		7,0	
Sykelby Gjøvik og Lillehammer	Gjøvik/Lillehammer	10,0			10,0		10,0	
Fv 255 Statoil - Forset sentrum	Gausdal	3,0			3,0		3,0	
Fv 467 Del av X-Rv15-Andvord	Lom	3,0			3,0		3,0	
Fv 226 / E16 til Begna Bruk	Sør Aurdal	10,0				10,0	10,0	
Fv 51 Nordover fra Rogne skule	Øystre Slidre	40,0				10,2	10,2	29,8
Fv 485 Skamsar bru - Bukkodden	Skjåk	27,0				10,0	10,0	17,0
Fv 12 Muttasstien - Sveakrysset	Lunner	3,0				3,0	3,0	
Strakstiltak etter GS-inspeksjoner	ALLE	1,5		0,5	0,5	0,5	1,5	
AKTULLE TILTAK 2018-21								
Fv 132 Prost Blomsgate, fortau	Gjøvik							
Fv 213 Søre Ål - Lillehammer sentrum	Lillehammer							
Fv 483 Sjoret-Sperstadøygard (Aurmo)	Skjåk							
Fv 34 Fluberg bru-Fv33 kryss ved Svingvoll	Søndre Land							
Fv 256 Nustad-Lidarende i Lia	Sør-Fron							
Fv 358 Tretten sentrum - Tretten bedehus	Øyer							
TOTALT GANG- OG SYKKELVEGER		263,5	64,0	41,5	57,5	33,7	196,7	46,8

¹ Delvis bompengefinansiering

BINDING

Fv 311 Ersgård-Sjøsetervegen

Totalkostnad 38 mill kr. Ferdig regulert og påbegynnes med 5 mill kr. i 2013. Stor g/s-vegtrafikk med i tillegg utstrakt bruk til trening på sykkel og rulleski. Videreføring av eksisterende g/s-veg fra Ersgård til Kantvegen. Første prioritet fra kommunen. Resterende arbeid på 33 mill kr slutføres i 2014-15. Kostnadene har blitt betydelig høyere enn anslått i HP 2010-2013.

Fv 247 Hov sentrum – Rådyrvegen

Totalkostnad 15 mill kr. Under regulering og ligger inne i HP 2010-13. Nytt anslag skal avholdes. Utbedring av vegen opp til Rådyrvegen er nå under byggeplanlegging. Her er det planlagt anleggelse av fortau og breddeutvidelse.

Fv 5 Solvang-Oulie

Totalkostnad 7 mill kr. Reguleringsplan er vedtatt, men klagen under behandling hos Fylkesmannen. Etablering av manglende lenke på 250 meter for å sikre sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom Lunner sentrum og Lunner barneskole. Dette bidrar til økt trafiksikkerhet og at flere elever kan gå og sykle til skolen. Strekingen er definert som svært trafikkfarlig skoleveg.

Fv 245 Strandvegen - Nordbytangen

Binding på 2 mill kr knyttet til planlagt GS-prosjekt i Jevnaker. Slutføres i 2014.

Fv 379 Mølla - Ringeby Folkehøgskole

Restkostnad på 2 mill kr knyttet til planlagt g/s-vegprosjekt i Ringeby.

Fv 33 Fjellhaug - Totenvika skole

Totalkostnad 40 mill kr. Ferdig regulert. G/s-veg som bygges ifb med strekningsvise tiltak på Fv33 Totenvika. Bompengefinansiering, jfr omtale under strekningsvise tiltak.

Fv 264 Våningsvegen - Øvrevegen (Garlivegen)

Totalkostnad 22 mill kr. Reguleringsplanlegging pågår. Prosjektet ligger inne i HP 2010-13, men med en betydelig mindre kostnad enn det tiltaket som nå planlegges. Garlivegen er en parallell veg til E16 øst for Fagernes sentrum, som går fra Leira i kryss med E16 til Fagernes i kryss med E16. Fylkesvegen går forbi Tveit skoleområde og er skoleveg. Tveit skoleområde omfatter barne- og ungdomsskole for hele Nord-Aurdal kommune fra høsten 2012. Prioritert prosjekt fra kommunen.

ØVRIGE NYE TILTAK

Fv 490 Fortau fra E6 til Dombås stasjon

Total kostnad på 8 mill kr. Sees sammen med sentrumsutviklingsprosjekter på Dombås. Forbinder Dombås stasjon med sentrum og er derfor et viktig prosjekt. Ikke endelig kostnadsberegnet.

Fv 4 Kalvsjø-Folkets hus

Total kostnad på 5 mill kr. Positivt tiltak for myke trafikanter, som vil bidra til økt trafiksikkerhet og til at flere elever kan gå eller sykle til Lunner barneskole. Binder sammen en manglende lenke på 450 meter mellom dagligvarehandel og Folkets hus. Ikke regulert/endelig kostnadsberegnet.

Fv 111 Bøverbru sentrum-Nærsten

Total kostnad på 10 mill kr. Et tiltak som vil være til nytte for mange, tryggere skoleveg og gangadkomst til Bøverbru sentrum. I tillegg til landbruk, er det tett villabebyggelse langs store deler av strekningen. Gimle sykehjem og en barnehage også tilknyttet strekningen. Ikke endelig kostnadsberegnet.

Fv 249 Nøssvegen - Snertingdal sentrum

Total kostnad på 10 mill kr. Manglende gang- og sykkelvegtilbud ved skolen. Reguleringsplan for Snertingdal sentrum vedtatt i 1980, men ikke gjennomført. Mulig spleiselag. Ny GS-veg langs fylkesvegen vil gi mulighet for trygg ferdsel mellom aktiviteter og funksjoner i Nøssvegen og i Snertingdal sentrum.

Fv 57 Søndre Åls vei, Trintom skole – Vennolumsvegen

Total kostnad på 7 mill kr. Manglende lenke, 0,7 km. Kan være i konflikt med dyrka mark. Viktig tilførselsveg i direkte tilknytning til skolen. Ikke endelig kostnadsberegnet.

Sykkelby Gjøvik og Lillehammer

Fylkeskommunal andel på 10 mill kr som fordeles likt mellom byene. Spleiselag med staten og kommunene, og det forventes at de øvrige parter bidrar med tilsvarende. Videreføring av nåværende sykkelsatsing i de to byene. Sykkelbyprosjektet forventes å få tilført statlig midler gjennom NTP, som blant annet kan brukes for å utvikle hovedtraseer for sykling i byene.

Fv 255 Statoil - Forset sentrum

Total kostnad på 3 mill kr. Strekningen gjelder den sentrale delen av Forset sentrum i Gausdal med en betydelig andel gående. Manglende lenke på 0,3 km. Trafikksikkerhetshensyn tilsier at tiltaket bør prioriteres

Fv 467 Del av X-Rv15-Andvord

Totalkostnad på 3 mill kr. Manglende lenke, 0,25 km. Skoleveg inn mot sentrum forbi helseheim og videregående skole. Fortau/gang- og sykkelveg fra x rv. 15 til Andvordjordet ligger inne i kommuneplanens arealdel. Avsatt i kommunedelplan for Fossbergom siden 2003. Ikke endelig kostnadsberegnet.

Fv 226 / E16 til Begna Bruk

Total kostnad på 10 mill kr. Mye tungtrafikk til Begna bruk langs Fv 226. Skolebarn ferdes langs vegen. ÅDT på 1700.

Fv 51 Nordover fra Rogne skole

Total kostnad på 40 mill kr. Det anbefales en etappevis utbygging frem til kryss med fv 284 Øvrebygdsvegen (1,3 km) i første omgang. Viktig tiltak langs en til tider sterkt trafikkert fv 51.

Fv 485 Skamsar bru – Bukkodden

Total kostnad på 27 mill kr. Viktig skoleveg for Nordberg skole. Ikke endelig kostnadsberegnet.

Fv 12 Muttastien – Sveakrysset

Manglende lenke 0,2 km. Totalkostnad 3 mill kr. Samordnes med utbedringstiltak/holdeplasser. Tiltaket vil sikre sammenhengende gang- og sykkelvegnett på en lengre strekning i tettbebyggelsen og bidra til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter. Strekingen er skoleveg for mange elever. Ikke endelig kostnadsberegnet. Samordnes med utbedringstiltak/holdeplasser.

Strakstiltak etter g/s-veginspeksjoner

Gjelder små tiltak som skal gjennomføres med bakgrunn i rutinemessig inspeksjoner som foretas i løpet av planperioden.

Fv 330 Biristrand

En g/s-vegstreking langs denne fylkesvegen vil bli utbygd som del av midtdeleprosjektet på E6 og således ikke belaste fylkesvegbudsjettet

AKTUELLE TILTAK 2018-21**Fv 132 og fv 213**

Prosjekter i henholdsvis Gjøvik og Lillehammer som begge er sentrale element i sykkelbyprosjektene.

Fv 483

Prosjekt på strekingen Sjoret- Sperstadøygard (Aurmo) med betydning for skoleveg.

Fv 34

Prosjekt i Fluberg med betydning for skoleveg og barnehage.

Fv 256

Prosjekt med betydning for skoleveg. Tiltaket betinger gangbru over Lågen og er svært kostbart, anslagsvis 60 mill kr.

Fv 358

Prosjektet gjelder behovet for gangforbindelse langs sterkt trafikkert veg i Tretten sentrum.

7.5 Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltakene (TS-tiltak) omfatter tiltak der hensynet til trafikksikkerheten veier svært tungt, selv om tiltakene også kan ivareta andre hensyn, for eksempel trafikkavvikling. Dette programområdet inneholder også midler som disponeres av Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Tabell 12: Investeringer Trafikksikkerhetstiltak

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
BINDING							
Fv 39 Korshagankrysset	Gran	6,0	6,0				6,0
Fv 51 Rundkjøring Leira ¹	Nord Aurdal	15,0	5,5				5,5
Fv 114 Rundkjøring Raufoss sentrum	Vestre Toten	20,0		20,0			20,0
Fv 244 Kryssutbedring Lena	Østre Toten	9,0		9,0			9,0
ØVRIGE NYE TILTAK							
TS - småtiltak	ALLE	20,0	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
Kryss Fv 33 - Fv 250 - Fv 245	Nordre Land	20,0		20,0			20,0
Fv 33 Kaspergården. Kollektivfelt, gang og sykkelveg	Gjøvik	7,0		7,0			7,0
Fv 213 Utvidelse av venstre-svingfelt Fåberggata - Løkkegata	Lillehammer	2,0		2,0			2,0
Fv 245 Kryssutbedring Bergergata	Jevnaker	1,0		1,0			1,0
Fv 256 Kryssutbedring Brynsbakken/Fv422	Nord Fron	1,0		1,0			1,0
Fv 244 Kryssutbedring Håjenkrysset	Østre Toten	8,0			8,0		8,0
Fv 320 / Fv 213 kryssutbedring Skogenhallen	Lillehammer	8,0			8,0		8,0
Fv 216 Kryssutbedring Anders Sandvigsgt-Maihaugvegen	Lillehammer	20,0				10,0	10,0
Fv 27 Kryssutbedring Venabygd Handel	Ringebu	8,0				8,0	8,0
Straktiltak etter TS-inspeksjoner	ALLE	8,0	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0
AKTUELLE TILTAK 2018-21							
Fv 213 Kryssutbedring nord i Fåberggata / arm E6	Lillehammer						
Fv 428 Trafikksikringstiltak Selsvatnet	Sel						
TOTALT TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK		153,0	18,5	67,0	23,0	25,0	133,5
	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
FTU	ALLE	20,0	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
SUM		20,0	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0

1 Spleiselag

BINDING

Fv 39 Korshagankrysset

Prosjekt opprinnelig vedtatt igangsatt i 2013.

Fv 51 Rundkjøring Leira

Rundkjøringsprosjekt, spleiselag mellom OFK og Nord-Aurdal kommune og næringslivet. Prosjektet er forskuttert og igangsettes i 2013 (jf. Ft-sak 70/12)

Fv 114 Rundkjøring Raufoss sentrum

Prosjekt opprinnelig vedtatt igangsatt i 2013.

Fv 244 Kryssutbedring Lena

Spleiselag mellom OFK og Østre Toten kommune. Prosjektene er forskuttert og igangsettes i 2013. (jf. Ft-sak 70/12)

ØVRIGE NYE TILTAK

TS småtiltak

En samlepott som skal disponeres til mindre tiltak som kartlegges på ulykkesutsatte strekninger med bakgrunn i innspill fra vegvesenet, fylkeskommunen og andre , herunder for eksempel beboere og bilister. Det er aktuelt å prioritere tiltak som berører sikt, kurvatur, fart m.v. Det foreslås at Fylkesrådmannen gis fullmakt til å vedta en tiltaksplan for disse midler etter at FTU har uttalt seg om saken.

Prioriterte enkelttiltak

Tiltak som er prioritert i handlingsprogrammet med bakgrunn i faglige vurderinger og innspill fra kommunene.

Kryss fv 33-fv 250-fv 245

Forskjøvet kryss. Annen kryssløsning vurderes. Ulykkesutsatt kryss. Kommunen ønsker stoppskilt som strakstiltak.

Fv 33 Kaspergården

Nedre del av fv 33 har Oppland fylkes høyeste ÅDT. Tiltak fra Strandgata til Kaspergården. Kollektivfelt, fortau og gang- og sykkelveg.

Fv 213 Fåberggata – Løkkegata

Utvidelse av venstresvingfelt, nødvendig tiltak for kollektivtrafikk. Innspill fra SVV.

Fv 245 Kryss Berggata

Kryssutbedring.

Fv 256 Kryss Brynsbakken – fv 422

Utbedring av kryss med øy og siktutbedring, for å gjøre krysset tryggere for gående og syklende.

Fv 244 Håjenkrysset

Kryssutbedring av uoversiktlig, 3-armet kryss med høg trafikk.

Fv 320 kryss Fv 213 Skogenhallen

Gjelder utbedring av kryss fv 213/fv 320 (Åsmarkvegen), spleiselag aktuelt.

Fv 216 kryss Anders Sandvigsgate – Maihaugvegen

Tilrettelegging for ringvei på Lillehammer. Forprosjekt aktuelt.

Fv 27 Kryss Venabygd Handel

Kryssutbedring. Uoversiktlig kurve, skarp sving i kryss. Lå opprinnelig inne i HP 2010-13.

Strakstiltak etter TS- inspeksjon

Småtiltak som skal gjennomføres etter rutinemessig inspeksjoner i løpet av planperioden, der blant annet utforkjøringsutsatte strekninger kartlegges og prioriteres. Hovedfokus på sideterreng. Rapport lages og tiltak utføres, blant annet fjerning av fjell, oppsetting av rekkverk og hogst.

AKTUELLE TILTAK 2018-21**Fv 213 – Arm E6**

Behovet for kryssutbedring nord i Lillehammer knyttet til arm til E6 vil bli forsterket når kjøremønsteret endres i forbindelse bydelsutviklingen som nå skjer.

Fv 428 Selsvatnet

Prosjektet i Sel er en aktuell videreføring av en utbygging som er gjennomført i perioden 2010-13.

OPPLAND FYLKES TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG (FTU)

I følge Vegtrafikklovens § 40 a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Oppland ivaretas dette arbeidet av et eget utvalg – Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av fem oppnevnte politiske medlemmer og konsultative medlemmer fra fylkesmannen, fylkeskommunen, Kommunesektorens organisasjon KS, politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Statens vegvesen ivaretar sekretariatsfunksjonen.

Utvalget tilrår og samordner innsatsen gjennom sine samarbeidspartnere i samarbeidsprosjekter og gir økonomisk støtte til tiltak. Forebyggende og holdningsskapende arbeid skal ha høy prioritet. Adferdsrettede tiltak og initiering av trafikksikkerhetsarbeid i kommunene og blant fylkets innbyggere skal vektlegges, og utvalget er en viktig aktør i samfunnsdebatten.

Det avsettes 20 mill kr til FTU, som utvalget disponerer blant annet til å fordele penger til kommunale trafikksikkerhetsmidler. Det er viktig at samarbeidet med kommunene om lokal/regionale trafikksikkerhetstiltak er forankret i tverretatlige TS-planer.

7.6 Miljø og service

Programmet miljø- og servicetiltak omfatter i hovedsak mindre tiltak som f.eks. knyttet til støy, miljøtiltak for å redusere konflikter mellom veggen og naturen og tiltak i byer/tettsteder der hensynet til miljø er det viktigste. Servicetiltak som f.eks. rasteplasser inngår også her.

Tabell 13: Investeringer miljø og service

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
BINDING							
Fv 33 Avlastningsveg / Miljøgate Lena	Østre Toten	2,0	2,0				2,0
ØVRIGE NYE TILTAK							0,0
Lovpålagte miljøtiltak	ALLE	5,0	1,3	1,3	1,3	1,3	5,0
Miljø - småtiltak	ALLE	16,0	4,0	4,0	4,0	4,0	16,0
SUM							
		23,0	7,3	5,3	5,3	5,3	23,0

BINDING

Fv 33 Avlastningsveg Lena

Restfinansiering av avlastningsvegen som bygges mellom Lillo og Lena sentrum

ØVRIGE NYE TILTAK

Lovpålagte miljøtiltak

5 mill kr avsettes til å finansiere lovpålagte miljøtiltak. Disse opptår for en stor del knyttet til støy, utbedring av konflikter mellom veggen og biologisk mangfold og tiltak for å innfri forskrift om rammer for vannforvaltning og miljøgater. Konkret vil f.eks. tiltak mot støy være fasadeisolering, støyskjerming og eventuelt innløsning av boliger.

Småtiltak – miljø og service

En pott penger, til sammen 16 mill, som foreslås avsatt til en handlingsplan for mindre miljø- og servicetiltak. Det foreslås at fylkesrådmannen gis fullmakt til å vedta en slik handlingsplan.

7.7 Kollektivtiltak og universell utforming

Knutepunktsutvikling gjennom skystasjoner og terminaler har vært et satsingsområde for fylkeskommunen. Flere skystasjoner ble bygget eller oppgradert i perioden 1990 – 2000. Det er igjen behov for oppgraderinger blant annet på grunn av slitasje og for å tilfredsstille dagens krav, herunder universell utforming. Lillehammer skystasjon ble oppgradert i 2011, Gjøvik skystasjon oppgraderes i 2013, og for Otta skystasjon vil det bli gjennomført et planarbeid i 2013. Dette skjer i samarbeid med kommune, NSB, Rom Eiendom, JBV og SVV.

Tabell 14: Investeringer kollektivtiltak og universell utforming

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
BINDING							
Rv4 / Fv132 Kollektivterminal/ skystasjon Gjøvik sentrum	Gjøvik	5,0	5,0				5,0
ØVRIGE NYE TILTAK							
Kollektiv - småtiltak	ALLE	19,0	5,0	4,0	6,0	4,0	19,0
SUM							
		24,0	10,0	4,0	6,0	4,0	24,0

I tillegg til restfinansieringen i 2014 til Gjøvik skystasjon, foreslås det avsatt en samlet sum på 19 mill kr til småtiltak i perioden. Det arbeides med en tiltaksplan for disse midlene.

Fylkesutvalget vedtok i møte 14.04.10 at bruk av kollektivtiltaksmidlene for 2010-2013 skulle benyttes i henhold til følgende retningslinjer:

Tabell 15: Retningslinjer for fordeling av kollektivmidler

Tiltaksgruppe	Anslått andel av ramme i %
Regionale kollektivknutepunkter	40-50 %
Holdeplasser og framkommelighetstiltak i Gjøvik og Lillehammer	10-20 %
Tiltak innrettet mot god og sikker skoleskyss	10-20 %
Holdeplasser mellom de regionale kollektivknutepunktene / trafikksterke kollektivruter	5-15 %
Mindre kollektivknutepunkt og nye holdeplasser	5-15 %

I arbeidet med kommende tiltaksplan har vi lagt de samme retningslinjene til grunn. Kommunene gitt sine innspill i prosessen, i tillegg til et tett samarbeid med Opplandstrafikk og de enkelte rutebilselskapene. Det er registrert tiltak både langs riks- og fylkesvegnettet.

Tiltaksplanen forutsettes innarbeidet i handlingsprogrammet under endelig behandling i fylkestinget i juni 2013.

7.8 Andre investeringsposter

Tabell 16: Investeringer, andre poster

Rute/prosjekt	Kommune	Total kost	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17
ØVRIGE NYE TILTAK							
Bypakke - ATP Gjøvik	Gjøvik	1,0	1,0				1,0
Åpen post (Vegprosjekt med lav ÅDT, midler til tettstedstiltak mm).	ALLE	87,0	5,0	25,0	5,0	52,0	87,0
Planlegging	ALLE	60,0	15,0	15,0	15,0	15,0	60,0
SUM							
		148,0	21,0	40,0	20,0	67,0	148,0

ØVRIGE NYE TILTAK

Bypakke ATP-Gjøvik

I et samarbeid mellom Gjøvik kommune, Byen vår Gjøvik, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune, er det gjennomført et omfattende samordnet areal- og transportplansamarbeid (ATP).

Arbeidet er videreført gjennom en forpliktende samarbeidsavtale mellom partene om transport og byutvikling.

ATP-arbeid er også startet opp eller planlagt i Lillehammer, Otta og Fagernes.

Med bakgrunn i at det allerede foreligger en ATP-plan i Gjøvik, er det foreslått avsatt 1 mill kr for delfinansiering av en såkalt «bypakke» i Gjøvik. Det skal blant annet utredes en mulig bompengefinansiert løsning for utbygging av fv 33 Opsahl-Bondelia i Østre Toten og Gjøvik, og en mulig omlegging av fv 33 forbi eller gjennom Gjøvik (jf. kapittel 7.2).

Åpen post

Det foreslås avsatt 50 mill kr til en udisponert post. Formålet med denne posten er å kunne ha handlingsfrihet under veps i perioden til å delta i for eksempel spleiselag på gode prosjekter som ikke ligger inne i programmet.

Deltagelse i stedsutviklingsprosjekt der fylkesvegnettet inngår, og eventuelt flere tiltak på vegger som har lav ÅDT og svært dårlig standard, kan også være aktuelle prosjekt.

Det foreslås at Fylkesutvalget disponerer denne posten.

Planlegging

Planlegging omfatter alle typer planer som utarbeides for bygging av nye veier og oppgradering av eksisterende veier.

Reguleringsplaner i forbindelse med nye prosjekter er mest omfattende, men i tillegg jobbes det også med forprosjekter og skisseprosjekter, dessuten utredningsarbeid i tilknytning til fylkesvegprogrammet, der dette er relatert direkte til konkrete enkeltprosjekter. Det er svært viktig at planleggingskapasitet ikke blir en begrensning for gjennomføringsevne.

Det er foreslått avsatt 60 mill kr til dette arbeidet i planperioden.

7.9 Skredsikring

Oppland fylkeskommune har store utfordringer på deler av fylkesvegnettet med å finansiere helt påkrevde skredsikringsprosjekter.

De økonomiske rammer og fordelingen på enkeltprosjekter til skredsikring på fylkesveger fastsettes av staten, og vil først være endelig avklart for perioden 2014-17 etter at fylkestinget har vedtatt handlingsprogrammet i juni 2013. Prosessen knyttet til dette, er beskrevet i foranstående kap. 5.2.

For perioden 2014-17 er følgende 3 skredsikringsprosjekter særlig aktuelle i Oppland:

- Fv 255 Vinstra – Skåbu
- Fv 53 Tyinkrysset – Årdal
- Fv 33 I Oppland og Akershus

Fv 255, deler av strekningen Vinstra – Skåbu

I planperioden 2010-2013 ble det avsatt 10 mill kr av statlige skredsikringsmidler for å utbedre en kort strekning av den skredutsatte vegen. Under dette arbeidet avdekket Statens vegvesen etter hvert store og uforutsigbare geologiske utfordringer, noe som førte til betydelige forsinkelser og merkostnader. Regnskapet for prosjektet er ennå ikke avsluttet, men det ligger an til en merutgift i størrelsesorden 20 – 30 mill kr.

Parallelt med utbedringen av denne første parsellen, er det igangsatt reguleringsplanarbeid av den ca 5 km lange, skredutsatte strekningen, som gjenstår. På deler av denne strekningen er det snakk om både skredfare fra overheng og skråning på oversiden av vegen, og utrasing i dalsiden.

Utfordringene i forbindelse med dette ble særlig tydelig under flommen i 2011. I arbeidet med reguleringsplanen har man fått et bedre grunnlag til å anslå kostnadene ved utbedring av den skredutsatte strekningen. Statens vegvesen har ennå ikke konkludert, men antyder en kostnad i området 350 – 750 mill kr, avhengig av hva slags vegstandard en legger til grunn. Det øverste anslaget forutsetter at vegnormalen følges 100 % med hensyn til bredde og kurvatur.

Fv 53 Tyinkrysset – Årdal

Fv 53 er en viktig veg for forbindelsen med indre Sogn. Strekningen opp fra Tyinkrysset til gamle Varden (ca 7 km), er svært utsatt for snøskred, og er ofte stengt på grunn av skred eller skredfare. Strekningen har vært vurdert som aktuell for statlige skredsikringsmidler, men ikke nådd opp så langt, selv om 6 av tiltakene er vurdert blant de 7 høyeste for fylkesvegstrekningene i region øst. De tiltak som har vært vurdert er da tunneler og/eller vegomlegging. Investeringskostnadene vil være betydelige.

Gjennom de to siste vintrene er det nå gjennomført testing med bruk av skredtårn til forebyggende sprenging av snøfonner. Dette har fungert tilfredsstillende teknisk, selv om driftssituasjonen har gjort at en ikke har unngått naturlig utløste skred. Skredsikring med skredtårn vil være en langt rimeligere

løsning. Investeringen for 11 skredtårn vil være under 20 mill kr (eksklusive planlegging, grunnerverv etc), i tillegg kommer også driftskostnader. På enkelte av skredpunktene vil det være nødvendig med andre tiltak, for eksempel støtteforbygninger.

Det vil ikke være en tilfredsstillende løsning å utbedre kun enkelte av skredpunkter med konvensjonell skredsikring som et kostnadsbesparende tiltak. Vegen vil fortsatt være utsatt for skredfare og stengninger. Den beste løsningen vil være en komplett utbygging med skredsikringstårn med fjernstyrt sprenging av fonner, i tillegg til enkelte støtteforbygninger.

Fv 33 i Oppland og Akershus

I Oppland er nå arbeidet med utbygging av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika startet. Prosjektet er finansiert med statlige skredsikringsmidler, bompenger og fylkeskommunale midler. Fv 33 vil imidlertid ikke være en fullverdig veg og et godt alternativ til E6 og rv 4 før det skjer en utbedring og sikring av vegen også i Akershus.

8. VEDLEGG

Regionale kart fylkesvegnettet



OPPLAND
fylkeskommune





OPPLAND
fylkeskommune

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017

Høringsutkast



FOTO: KNUT OPEIDE, STATENS VEGVESEN

FORORD

Oppland fylkes trafikkisikkerhetsutvalg (FTU) har laget utkast ny handlingsplan for trafikkisikkerhet gjeldende for perioden 2014 – 2017. Utkastet er et tekstforslag, og vil bli bearbeidet i endelig versjon etter innspill fra høringsinstansene.

UTVALGETS SAMMENSETNING OG ARBEIDSOPPGAVER

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) består av fem oppnevnte politiske medlemmer (med personlige varamedlemmer).

Medlemmer:

- Gunnar Tore Stenseng, leder
- Reidun Gravdahl, nestleder
- Eivind Brenna
- Marianne Mølmen
- Camilla Melgård

Varamedlemmer:

- Jehans Storvik
- Silje Kolloen
- 1) Lasse Lehre, 2) Natalie Espelund
- Trygve Brandrud
- Gunnar Schulz

Konsultative medlemmer:

- Fylkesmannen i Oppland v/rådgiver Bente Skrefsrud
- Oppland fylkeskommune v/rådgiver Skjalg Ove Wigenstad
- Gudbrandsdal politidistrikt v/trafikkoordinator Tom Roar Ellingsberg
- Vestoppland politidistrikt v/trafikkoordinator Robert Bjørklund
- Utrykningspolitiet v/distriktsleder Tor Magne Kalland
- Trygg Trafikk v/distriktsleder Ivar Ringen
- Kommunesektorens organisasjon KS v/leder Bjørn Iddberg
- Statens vegvesen Region øst TK- område Oppland v/seksjonssjef Turid Ottersen Hansen
- Statens vegvesen Region øst Vegavdeling Oppland v/seksjonssjef Lars Eide
- Sekretariat v/koordinator Bjørn Ivar Vasaasen, Statens vegvesen Region øst, Vegavdeling Oppland.

Utvalgets hovedoppgaver:

- 4-årig handlingsprogram med budsjett som skal innarbeides i fylkeskommunens planer og budsjettrutiner.
- Årlig handlingsplan med budsjett basert på trafikksikkerhetsprogrammene til etater og organisasjoner som deltar i utvalgets arbeid.
- Påvirke forslag til budsjetter og aktiviteter fra offentlige instanser som har betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, samt søke å koordinere offentlig og frivillig virksomhet.
- Påse at fylket driver et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gjennom fysiske tiltak, kontrolltiltak, opplæring, forebyggende- og holdningsskapende arbeid.
- Fordeling av økonomiske midler som stilles til rådighet for utvalget.
- Uttale seg i saker av klar trafikksikkerhetsmessig betydning.
- Informasjon om ulykkessituasjonen og trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.
- Forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid.
- Motivere kommuner, lag og organisasjoner til å ta et ansvar for lokale trafikksikkerhetstiltak.

Innhold

1.	INNLEDNING.....	1
2.	ORGANISERINGEN AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	2
2.1	Nasjonalt nivå.....	2
2.2	Regionalt nivå.....	2
2.3	Kommunalt nivå.....	2
3.	UTFORDRINGER.....	3
4.	ULYKKESSITUASJONEN	4
4.1	Ulykker med drepte i Norge og i Oppland	4
4.2	Ulykker med drepte og skadde	5
4.3	Personskadeulykker etter vegkategori	6
4.4	Ulykkestyper.....	6
4.5	Personer drept eller skadd etter alder.....	7
4.6	Personskadeulykker etter kommune	7
4.7	Stedsforhold.....	8
5.	PRIORITERINGER.....	9
5.1	Vegtiltak	9
5.1.1	<i>Tiltak på fylkesveger.....</i>	<i>9</i>
5.1.2	<i>Tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak (KTS).....</i>	<i>10</i>
5.2	Trafikanttiltak	10
5.2.1	<i>Barn og unge</i>	<i>10</i>
5.2.2	<i>Ungdom</i>	<i>11</i>
5.2.3	<i>Høyrisikogrupper</i>	<i>12</i>
5.3	Kjøretøytiltak.....	15
5.4	Organisatoriske tiltak.....	16

1. INNLEDNING

Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen. Ved Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019 ble det besluttet at det som et etappemål skal settes en ambisjon om at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020, noe som innebærer at antallet skal reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har utarbeidet ny handlingsplan for trafikksikkerhet gjeldende for 2014 – 2017. Nasjonal transportplan, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og tilgjengelig ulykkesdata for vegtrafikken i Oppland legger føringer for Oppland fylkeskommune og trafikksikkerhetsutvalgets aktiviteter og prioriteringer, herunder lokale tilpasninger med hensyn til ressurser, omfang og behov.

Handlingsplanen beskriver vegtiltak, kjøretøytiltak, trafikanttiltak og organisatoriske tiltak som skal være førende for arbeidet i perioden. Holdningsskapende- og forebyggende arbeid blant barn og unge skal ha høy prioritet.

Første del av handlingsplanen beskriver organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet, ulykkessituasjonen og generelle utfordringer i Oppland. Andre del av planen viser prioriteringer som Oppland fylkeskommune er ansvarlig for, eller er pådriver for gjennom virksomheten i trafikksikkerhetsutvalget (FTU), herunder også samarbeidstiltak mellom de konsultative etatene i regi av trafikksikkerhetsutvalget. For å synliggjøre det helhetlige trafikksikkerhetsarbeidet i Oppland viser også planen prioriteringer utover fylkeskommunens ansvar, herunder tiltak med bakgrunn i etatenes egne planverk. Disse prioriteringene er markert med egen bakgrunn.

Det vil bli utarbeidet årsplaner med budsjett i perioden. Det er videre en forutsetning for arbeidet at det stilles økonomiske midler til rådighet for å gjennomføre virksomhetsplanen gjennom årlige bevilgninger og budsjetter. Trafikksikkerhet skal vektlegges høyt i bevilgninger til vegformål.

2. ORGANISERINGEN AV TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

Samferdselsdepartementet styrer det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). NTP presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og er en strategisk plan for utvikling av den samlede statlige infrastrukturen for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport.

2.1 Nasjonalt nivå

Oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet (KTS), som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet, med deltakelse fra Justisdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Det utarbeides periodevis tiltaksplaner for trafikksikkerhet som viser utfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og hvilke tiltak som skal gjennomføres i planperioden. Ambisjoner og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram, Strategiplan for politiets trafikkjeneste, Trygg Trafikks strategiplan og fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet.

2.2 Regionalt nivå

På regionalt nivå gir Vegtrafikklovens § 40 a fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Oppland ivaretas ansvaret av et eget utvalg – Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) – bestående av fem oppnevnte politiske medlemmer og konsultative medlemmer fra fylkesmannen, fylkeskommunen, Kommunesektorens organisasjon KS, politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Statens vegvesen ivaretar sekretariatsfunksjonen. Utvalget tilrår og samordner innsatsen gjennom sine samarbeidspartnere i samarbeidsprosjekter og gir økonomisk støtte til tiltak. Forebyggende og holdningsskapende arbeid skal ha høy prioritet. Adferdsrettede tiltak og initiering av trafikksikkerhetsarbeid i kommunene og blant fylkets innbyggere skal vektlegges, og utvalget er en viktig aktør i samfunnsdebatten i Oppland. Utvalget vil nå i større grad se tiltakene i sammenheng med tiltak innen fylkesvegbudsjettet

2.3 Kommunalt nivå

På kommunalt nivå ivaretas trafikksikkerhetsarbeidet av den enkelte kommune. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Det er kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafikksikkerhetsområdet må derfor også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Kommunenes ansvar for trafikksikkerhet er først og fremst knyttet til ansvaret som vegeier. Kommunen har også en rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager som har stor betydning i det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven, læreplaner for grunnskolen og rammeplanen for barnehagene, og omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet. Med bakgrunn i kommunens ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet vil FTU jobbe for at «Trafikksikker kommune» innføres i Oppland i løpet av planperioden.

3. UTFORDRINGER

Hovedvegnettet i Oppland har stor andel gjennomfartstrafikk. Nesten 20 % av tungtrafikken på riksvegnettet i Norge går på E6 i Gudbrandsdalen. En stor andel tungtrafikk innebærer økt ulykkesrisiko, i tillegg til å være en miljøbelastning. Det er videre registrert en sterk økning av andelen utenlandske vogntog, med vesentlige tekniske feil og mangler. Standarden på riksveger med stor trafikkbelastning i fylket, herunder blant annet E6, E16, E136, Rv 4 og Rv 35, er klart for dårlig i forhold til funksjonen som tungtrafikkårer.

I Oppland bor ca 45 % av befolkningen utenom byer og større tettsteder. Tilsvarende tall for hele landet er 22 %. For mange av disse er hovedvegnettet eneste transportåre. Det må brukes som skoleveg, arbeidsveg, turveg, til besøk til naboer og til handleturer. Ofte er dette forbundet med så stor risiko at det virker frihetsbegrensende. Naturlig ferdsel på beina eller sykkel velges bort til fordel for bil.

Spredd bosetting skaper også mye arbeidspendling, både dag- og ukependling. Arbeidsreisene må gjennomføres uansett trafikksituasjon og vær- og føreforhold.

Spredd bosetting medfører også mye transport av skoleelever. 44 % av grunnskoleelevene i Oppland bruker skolebuss. Andelen i videregående skole er hele 70 %.

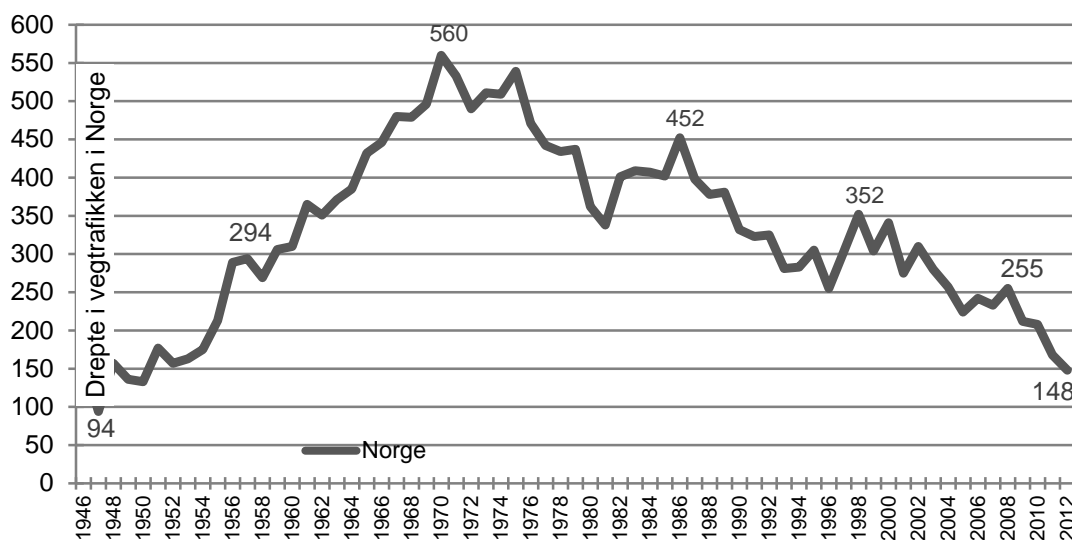
Oppland er ett av de største reiselivsfylkene i landet. Turistanlegg og storslått natur tiltrekker seg også mange utenlandske turister. Dette medfører at det er mange ukjente bilister på vegnettet og bilister med en annen kjøreadferd enn lokale trafikanter. Sammen med gjennomfartstrafikken er disse viktige med hensyn til møte- og utforskjøringsulykker.

Mange ungdomsmiljøer i Oppland er bygget rundt bilen og bilkjøring. Unge mannlige bilførere i alderen 18-24 har høy ulykkesrisiko i forhold til andre grupper i vegtrafikken. I enkelte av disse miljøene er bilen og bilens krefter gjenstand for utfoldelse i form av risikofylt adferd.

4. ULYKKESSITUASJONEN

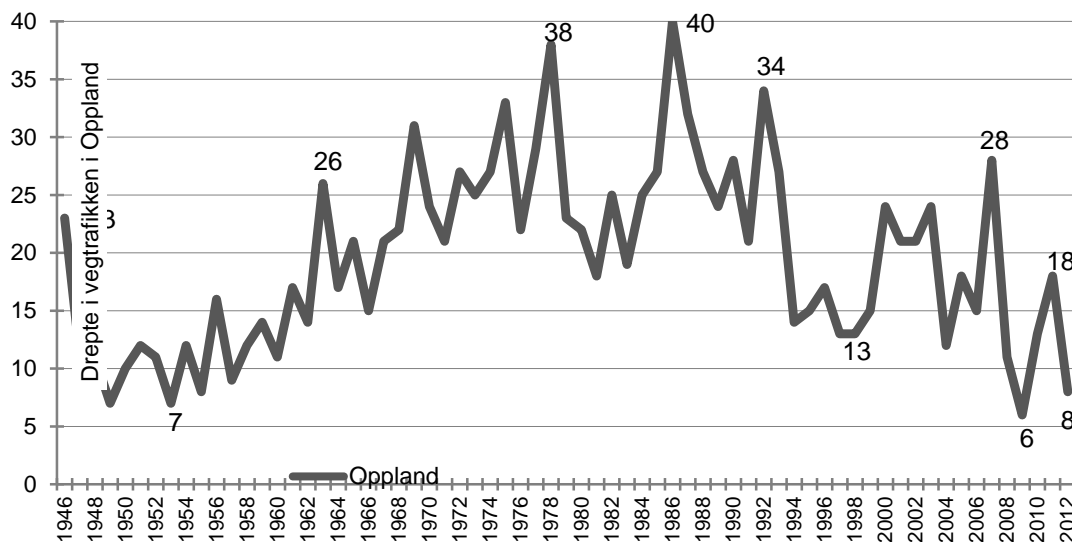
4.1 Ulykker med drepte i Norge og i Oppland

Antall drepte i vegtrafikkulykker i Norge økte i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne ble gradvis redusert. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2012 var 148. I perioden fra 1970 til 2012 er antall drepte redusert til en tredjedel samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2012 var fire.



Figur 1: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Norge i perioden 1946-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

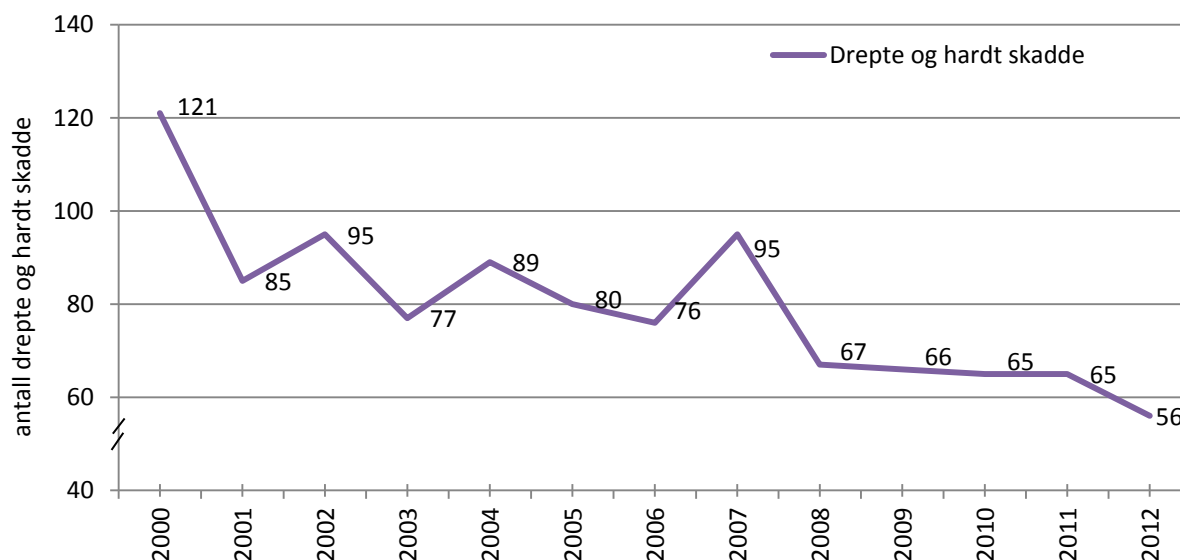
I 1986 ble det registrert 40 drepte i vegtrafikken i Oppland. Siden da har trenden vært positiv. Antall drepte i 2012 var 8. I perioden fra 1986 til 2012 har det vært en reduksjon på vel 77 % av antall drepte. Vi ser en langsiktig nedgang i antall drepte, selv om det er store variasjoner fra år til år. Antall drepte i vegtrafikken i Oppland er halvert i 2012 i forhold til året før.



Figur 2: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

4.2 Ulykker med drepte og skadde

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot de alvorligste ulykkene. Det er ofte tilfeldigheter som avgjør om mennesker blir drept eller hardt skadd i alvorlige ulykker. Til tross for enkelte år med økning, har antall drepte og hardt skadde blitt betydelig redusert i Oppland i perioden 2000-2012. 2012 er for øvrig det året med laveste antall drepte og hardt skadde de siste 20 årene.



Figur 3: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Oppland fra 2000-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

Nedgangen i antall ulykker totalt sett er så stor, særlig de siste fem årene, at det er grunn til å håpe på at dette er mer enn en tilfeldig variasjon. Siden 2000 har det vært en vekst i trafikken i Oppland på ca. 20 %. Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samme periode er 56 %.

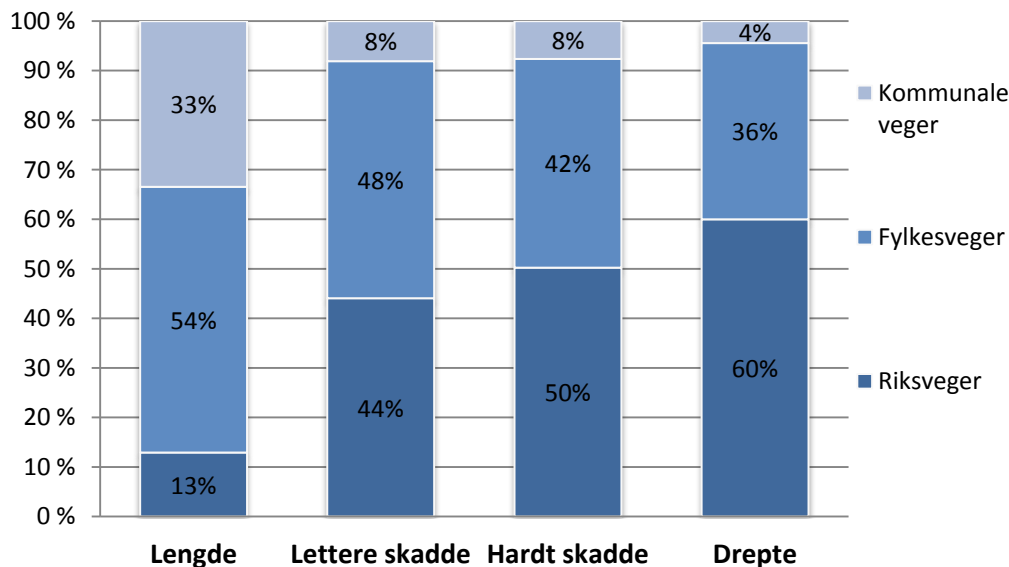
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	48
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	241
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	297

Tabell 1: Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i Oppland fra 2000-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

Vegtrafikkulykkene med drepte og skadde i Oppland koster årlig samfunnet ca. 1 milliard kroner. I tillegg kommer sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende.

4.3 Personskadeulykker etter vegkategori

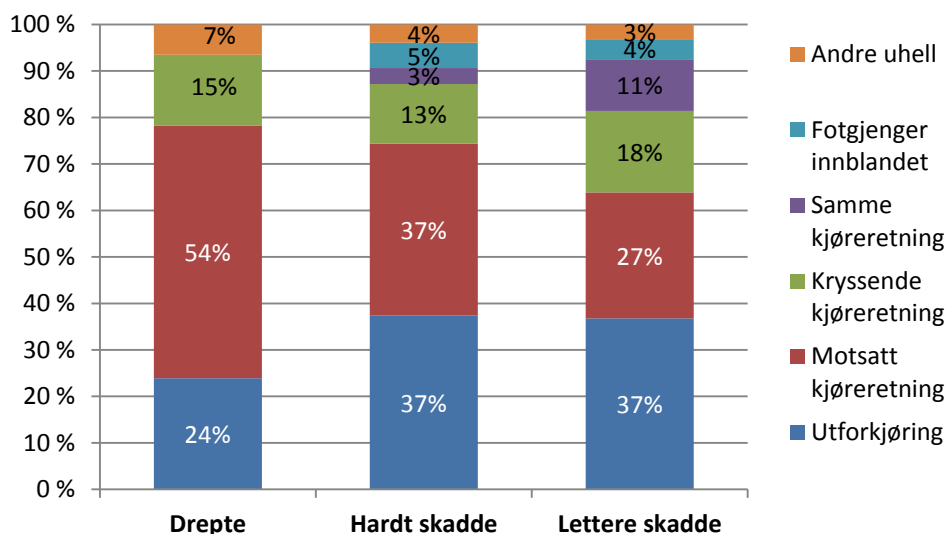
Antall ulykker har sammenheng med trafikkmengden, og hovedvegnettet har størst trafikk og de fleste ulykkene. I perioden 2009-2012 ble 36 % drept og 42 % hardt skadd i ulykker på dagens fylkesveger. Når det gjelder kun drepte i vegtrafikken, viser figur 4 at 60 % er drept på dagens riksvegnett, til tross for at disse vegene bare utgjør 13 % av den samlede lengden av offentlige veger.



Figur 4: Fordeling av skadegrad på vegkategori, gjennomsnitt for perioden 2009-2012 basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 2010. (Kilde: Statens vegvesen)

4.4 Ulykkestyper

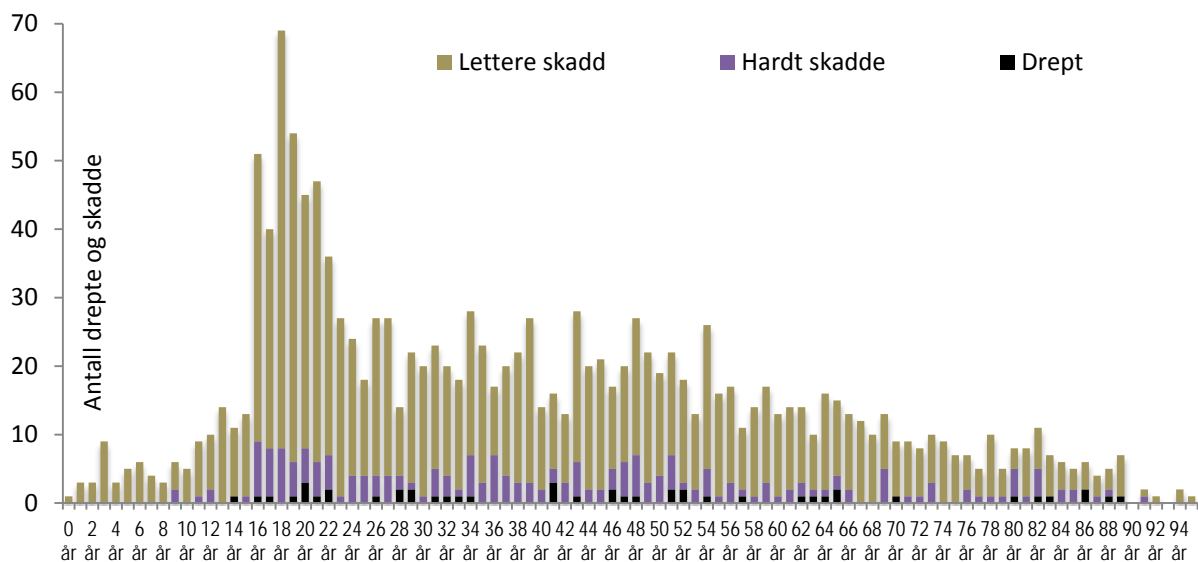
Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte og hardt skadde og lettere skadde. I Oppland skjer 89 % av ulykkene med drepte og hardt skadde utenfor tettbygd strøk, hvor utforkjørings- og møteulykkene dominerer. I tettbygde strøk er det flest kryss- og fotgjengerulykker.



Figur 5: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper. Oppland 2009-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

4.5 Personer drept eller skadd etter alder

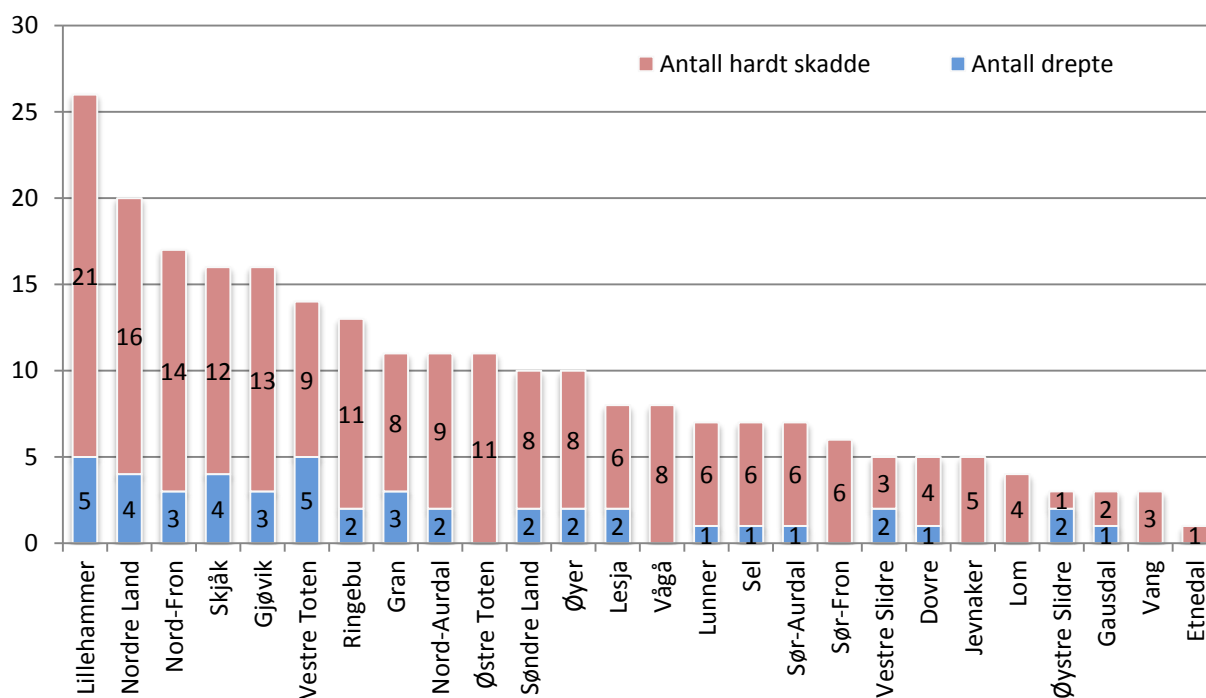
Det er fortsatt de unge som er mest utsatte i vegtrafikken med hensyn til fordeling av drepte og skadde etter alder og skadegrad. De høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-24 år. De utgjør hele 26 % av alle skadde og drepte, men bare 12 % av opplandsbefolkningen. Det er vél fem ganger så mange drepte og skadde 18-åringere som 60-åringere (sammenlignbare tall). Det er to til tre ganger så mange drepte og skadde menn enn kvinner i yngre aldersgrupper.



Figur 6: Personskader fordelt etter alder. Oppland 2009-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

4.6 Personskadeulykker etter kommune

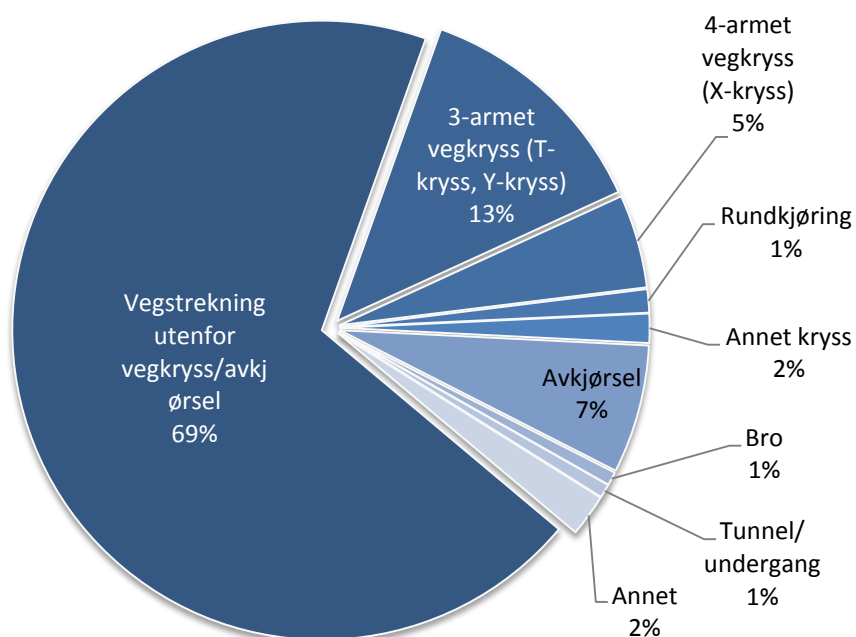
Lillehammer er den kommunen som har flest drepte og hardt skadde i perioden 2009-2012. Nordre Land, Nord-Fron, Skjåk, Gjøvik og Vestre Toten er også blant de kommunene med flest drepte og hardt skadde.



Figur 7: Drepte og hardt skadde etter kommune, sum Oppland 2009-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

4.7 Stedsforhold

Over to tredjedeler av alle personskadeulykker i Oppland skjer på vegstrekninger utenfor vegkryss eller avkjørsler. Personskadeulykker i kryss eller avkjørsler utgjør 28 %.



Figur 8: Personskadeulykker etter stedsforhold, Oppland 2009-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

5. PRIORITERINGER

Trafikksikkerhetsarbeidet retter seg mot hele trafikksystemet, der summen av tiltak skal lede mot Nullvisjonen. I dette kapitlet vises prioriteringer i Oppland for perioden 2014-2017, fordelt på henholdsvis vegtiltak, kjøretøytiltak, trafikanttiltak og organisatoriske tiltak. Prioriteringene er forankret i Oppland fylkeskommunes egne planverk, samt planverk til respektive etater som er representert i fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg.

5.1 Vegtiltak

I samsvar med Stortingets vedtak om forvaltningsreformen, omfatter handlingsprogrammet for fylkesveger 2014-2017 både tidligere fylkesvegnett og øvrige riksveger, hvorav sistnevnte ble overført fra staten til fylkeskommunen 1. januar 2010. Hele dette vegnettet betegnes som fylkesveger, mens dagens stamvegnett heter riksveger. Reformen har medført at over halvparten (54 %) av det offentlige vegnettet i Oppland er fylkesveger.

5.1.1 Tiltak på fylkesveger

Gjennom handlingsprogram og budsjetter ivaretas trafikksikkerhet gjennom investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet, i tillegg til egne tilskudd til kommunene. Trafikksikkerhetstiltakene omfatter tiltak der hensynet til trafikksikkerheten veier svært tungt, selv om tiltakene også kan ivareta andre hensyn, for eksempel trafikkavvikling. Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 legger til grunn oppstart av følgende tiltak knyttet til trafikksikkerhet:

- Fv39 Korshagankrysset, Gran (2014)
- Fv51 Rundkjøring Leira, Nord-Aurdal (2014)
- Fv114 Rundkjøring Raufoss sentrum, Vestre Toten (2015)
- Fv244 Kryssutbedring Lena, Østre Toten (2015)
- Kryss Fv33 – Fv250 – Fv245, Nordre Land (2015)
- Fv33 Kaspergården. Kollektivfelt, gang og sykkelveg, Gjøvik (2015)
- Fv213 Utvidelse av venstresvingfelt Fåberggata – Løkkegata, Lillehammer (2015)
- Fv245 Kryssutbedring Bergergata, Jevnaker (2015)
- Fv256 Kryssutbedring Brynsbakken/Fv422, Nord-Fron (2015)
- Fv244 Kryssutbedring Håjenkrysset, Østre Toten (2016)
- Fv 320/Fv213 Kryssutbedring Skogenhallen, Lillehammer (2016)
- Fv216 Kryssutbedring Anders Sandvigsgt-Maihaugvegen, Lillehammer (2017)
- Fv27 Kryssutbedring Venabygd Handel, Ringeby (2017)

I tillegg kommer mindre trafikksikkerhetstiltak og strakstiltak etter TS- inspeksjon for å løse løpende behov på fylkesvegnettet etter kartlegging av ulykkesutsatte strekninger med bakgrunn i innspill fra vegvesenet/fylkeskommunen og andre, samt tiltak etter rutinemessige inspeksjoner der blant annet utforkjøringsutsatte strekninger prioriteres.

Ellers vises det til og gang- og sykkelveger, drift og vedlikehold, mindre utbedringer, miljø- og servicetiltak, kollektivtiltak og universell utforming som alle innebærer grader av trafikksikkerhetsfremmende tiltak. Disse tiltakene er nærmere beskrevet i handlingsprogrammet for fylkesveger.

Når det gjelder tiltak på riksveger, vises det til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023.

5.1.2 Tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak (KTS)

Oppland fylkeskommune bevilger årlige tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak. Tilskuddene fordeles etter søknad fra kommunene, og vedtas i Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Midlene skal nyttes til å sikre trafikkmiljø eller atferd der hvor barn/ skoleelever ferdes med tiltak som kan knyttes til kommunale og fylkeskommunale veger. Kommunene bes spesielt om å vurdere tiltak som stimulerer til redusert trafikk i skoleområder og tilrettelegge for økt trafikkopplæring for barn og unge. Tilrettelegging av gode skoleveger bør vektlegges på en slik måte at også skysselever får anledning til å gå et stykke før de når frem til skolegården.

Prosjekter det søkes om skal være nedfelt og ha høy prioritet i kommunens trafikksikkerhetsplan. Trafikksikkerhetsplanen må være gjeldende og rullert siste fire år. Det må foreligge en kostnadsberegning av hvert enkelt tiltak, og det er krav om en kommunal egenandel på 50 %.

Søknadsfrist for tilskudd er 1. februar hvert år. Søknadene behandles og vedtas i Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg i løpet av mars/april. Tiltakene skal være gjennomført i løpet av oktober samme år som tilskuddet er gitt.

5.2 Trafikanttiltak

Trafikanttiltak innebærer trafikkopplæring, trafikkoppdragelse, holdningsskapende- og forebyggende arbeid, informasjon, føreropplæring og kontrollvirksomhet. Arbeid rettet mot barn og unge skal ha høy prioritet, der arbeidet i hovedsak er rettet mot barnehage, skole, ulike fritidsarenaer og voksne som gode rollemodeller.

5.2.1 Barn og unge

Trafikkopplæring i barnehage og skole er et satsingsområde i Oppland hvor rammeplan for barnehagen og kunnskapsløftet i grunnskolen er retningsgivende for arbeidet. Utvalget ønsker å bidra til at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen vektlegges i barneårene, herunder også for å redusere ulykkesrisikoen i kommende ungdomsår.

Transport av barn til og fra skole og fritidsaktiviteter er omfattende. I dag har vi flere drepte og skadde barn (0-14 år) som usikret eller feilsikrede passasjerer i bil enn vi har både som gående og syklende. I tillegg har Oppland den høyeste andelen i landet av skysselever i grunnskolen (42 %). Tilsvarende andel for de videregående skolene i fylket er 70 %. Fylkeskommunen arbeider kontinuerlig for å sikre at elevene som er skysberettiget får en best mulig opplevelse av sikker transport til og fra skolen. Utvalget har vært opptatt av at alle busser i ordinær skolebusstransport skal ha setebelter innmontert, noe som kom på plass i Oppland i 2012. Utvalget ønsker å fortsette arbeidet med å legge til rette for sikker transport av barn ved å stimulere til bruk av sikringsutstyr i bil, buss og drosje.

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg vil prioritere følgende i arbeidet med barn og unge:

- Tilbud for 6- åringene på skolevei med et eget veiledningshefte til hjemmene.
- Samordning av kontroller i forbindelse med skolestart.
- Veiledning og kurs for barnehageeiere og ansatte og bistand ved foreldremøter.
- Tilby prosjektmidler til pedagogisk utviklingsarbeid i barnehager etter søknad
- Bistand til grunnskolen gjennom kurs, planleggingsdager, prosjekt- og temaarbeid og trafikkrettede konkurranser.

- Arbeide for at trafikk er nedfelt i skolenes egne planer, og at skolene har en egen ansvarlig for emnet trafikk.
- Øke kjennskapen til eksisterende og nytt undervisningsmaterieell og nye nettsteder, herunder den digitale læringsressursen www.trafikkogskole.no.
- Øke kvaliteten og volumet på trafikkoppdragelsen og trafikkopplæringen ved å bevisstgjøre skoleiere, pedagoger og foresatte på viktigheten av at trafikksikker adferd vektlegges i barneårene.
- Informasjon til lærere om kompetansemålene i kunnskapsløftet i forhold til trafikk.
- Krav om bruk av hjelm ved sykkelturer i skoletiden for alle skoler.
- Utvide ambassadørordningen i grunnskolen som skal omfatte både barne- og ungdomstrinnet.
- Pådriver for at folkehelsearbeidet skal bli en del av trafikksikkerhetsarbeidet.
- Pådriver for sikker busstransport for alle skolebarn i Oppland.
- Kurs for å øke kompetansen til de som skal transportere skolebarn og de som skal veilede og kontrollere sikringsutstyr i bil (bilbelte og barnesikring).
- Eget opplegg i forkant av ferietrafikken med særlig fokus på bakovervendt sikring av barn i bil med eget opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak.
- Veiledning og materielltilbud i forbindelse med sykkelopplæring.
- Bistå i arbeidet med Trafikalt grunnkurs som valgfag i grunnskolen
- Tilby veiledning til idrettslag i forbindelse med transport til og fra idrettsarrangementer

5.2.2 Ungdom

Ungdom i alderen 16-24 år er spesielt utsatt i trafikken. I denne fasen av livet trer ungdom inn i et annet trafikalt mønster enn tidligere. Ved fylte 16 år gis det adgang til førerkort på moped, samt øvelseskjøring med bil. Mange begynner også å sitte på i bil med venner som har førerkort. Det er derfor viktig å gripe fatt i denne aldersgruppen for å kunne stimulere til kunnskaper, ferdigheter og gode holdninger.

Kunnskapsløftet har klare kompetansemål for trafikksikkerhet på ungdomstrinnet. Elevene skal blant annet gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (naturfag etter 10. trinn).

Avgangselevne i videregående skole representerer siste nivå når det gjelder trafikkopplæring og trafikkoppdragelse i skolen. Det er viktig at disse elevene bringer med seg kunnskaper, ferdigheter og gode holdninger videre i livet. Målet er å bevisstgjøre ungdommen (russen) på egne valg og verdier generelt og i forhold til trafikk spesielt.

Det vektlegges å tilby opplegg på alle ungdomstrinn, herunder 10. trinn i ungdomsskolen og VG1, VG2 og VG3 i videregående skole

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg vil prioritere følgende arbeid med ungdom:

- «Ikke tøft å være død» med tilhørende for- og etterarbeid – 10. trinn
- Besøk på trafikksikkerhetscenteret på Norsk vegmuseum – 10. trinn
- «Jentenes trafikkaksjon» - VG1
- «Si i Fra» - VG2

- Seminar for russestyrene og skoleledelsen ved de videregående skolene – VG3
- Elevstyrte temadager ved alle de videregående skolene – VG3
- Gratis russebilkontroll – VG3
- Pådriver for trafiksikkerhet i lærlingebedrifter gjennom HMS- arbeidet
- Tilpasset opplegg for soldater, studenter og ansatte ved Base Jørstadmoen

5.2.3 Høyriskogrunder

Trafiksikkerhetsarbeidet har vist at enkelte grupper i samfunnet går igjen oftere i alvorlige vegtrafikkulykker enn andre. I det trafikantrattede arbeidet er det derfor viktig å rette et særlig fokus på disse gruppene, herunder ulykkesutsatt ungdom, innvandrere, ruspåvirkede sjåførere og eldre.

Trafiksikkerhetsarbeidet har vist at enkelte grupper i samfunnet går igjen oftere i alvorlige vegtrafikkulykker enn andre. I det trafikantrattede arbeidet er det derfor viktig å rette et særlig fokus på disse gruppene, herunder ulykkesutsatt ungdom, innvandrere, ruspåvirkede sjåførere og eldre.

Ulykkesutsatt ungdom

Unge mannlige bilførere i alderen 18-24 år er spesielt utsatt. Tiltak rettet mot denne gruppen skal være et tilbud for oppsøkende dialog med ungdom som ikke deltar i tradisjonelle ungdomsaktiviteter, men som også har behov for en sosial arena hvor kjøretøyet står sentralt. Fart, rus og bruk av bilbelte er nøkkelford i opplegget.

Oppland fylkes trafiksikkerhetsutvalg vil prioritere følgende arbeidet med ulykkesutsatt ungdom:

- Videreføre og videreutvikle tiltaket "Ung på hjul" rettet mot uorganisert og bilinteressert ungdom.
- Samarbeid med Kriminalomsorgen om spesiell oppfølging av unge lovbrøtere som soner samfunnsstraff for fartsovertredelser.

Innvandrere

Undersøkelser viser at innvandrere fra "ikke-vestlige" land med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort (TØI rapport 988/2008). Det er også en økning i tallet på ulykker med utenlandskregistrerte kjøretøyer. I tillegg viser erfaringer at det er behov for elementær opplæring og informasjon for asylsøkere og flyktninger som skal bosettes i Norge.

Oppland fylkes trafiksikkerhetsutvalg vil prioritere følgende arbeidet med innvandrere:

- Pådriver for implementering av trafiksikkerhet som tema i kommunalt introduksjonsprogram
- Bistand og materiell i forbindelse med undervisningsopplegg for innvandrere
- Gjøre arbeidet kjent for Flerkulturelt råd

Ruspåvirkede sjåførere

Ruspåvirket kjøring er et økende problem i vegtrafikken. Rus, herunder alkohol, medisiner, illegale rusmidler og blandingsrus er i gjennomsnitt estimert til å utgjøre en avgjørende faktor i 22 % av alle fatale kollisjoner i perioden 2005-2011. I 2010 påviste Folkehelseinstituttet (FHI) alkohol i ca. 4 700 blodprøver fra bilførere der politiet mistenkte påvirket kjøring. Disse sjåførenes adferd representerer en betydelig trafiksikkerhetsrisiko for seg selv, og for andre uskyldige medtrafikanter.

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg og samarbeidende etater vil prioritere følgende i arbeidet mot ruspåvirket kjøring:

- Involvere elderråd, pensjonistforeninger og helse/rusomsorg i arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner
- Fokus på håndhevelse av veitrafikklovens § 34, herunder inndragelse av førerkort hos brukere av illegale stoffer som ikke har kontakt med helsevesenet
- Stimulere til bruk av alkometer og såkalt hurtigtest (jfr. påvisning av andre rusmidler enn alkohol) i forbindelse med politiets kontrollvirksomhet på veg

Eldre trafikanter

Eldre trafikanter er en utsatt gruppe i trafikken på grunn av kroppens tåleevne og tidvis redusert kognitive funksjoner med lengre reaksjonstid. Det er derfor avgjørende at helsetilstanden til eldre følges opp, og at vegens utforming og fotgjengerkryssinger er tilpasset eldres adferdsmønstre. Hvis man sammenligner drepte og hardt skadde med befolkningstallet som helhet ser vi at de eldre er en ulykkesutsatt gruppe også i Oppland. Utvalget ser det derfor som viktig å rette søkelys på eldre trafikanter, og vil vektlegge følgende tiltak:

- Involvering av eldre og helsesektoren i arbeidet med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.
- Øke bevisstheten omkring ruspåvirket kjøring og bruk av refleks
- Bidra til økt oppslutning om tiltaket «65+»
- Universell utforming

Informasjonstiltak og kampanjer

Informasjonstiltak utføres i hovedsak av de konsultative medlemmene i egen regi eller i samarbeid med andre. Disse tiltakene forsterkes gjennom samordning i utvalgets regi. Utvalget og etatene vil vektlegge følgende i sitt informasjons- og kampanjearbeid:

- Fart
- Bilbelte
- Sikring av barn i bil
- Sykkelhjelm
- Skolestart
- Refleks
- Mengdetrening

Føreropplæring

I Nasjonal Transportplan (NTP) pekes det på behovet for en helhetlig behandling av heleføreropplæringen og for en styrking av opplæringen i alle klasser. Undersøkelser viser at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker. Ulykkesrisikoen faller raskt de første månedene etter at de har fått førerkort. Ideelt sett er det ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen.

Føreropplæringen gjennomføres i 4 trinn. Målene for trinn 1- 3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av undervisningen på det neste trinnet. Innholdet i hvert trinn forutsettes videreført i neste trinn. Det er kjøreferdighetene som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg på. Målene for trinn 1- 4 angir samlet den kompetansen som kreves for å bestå førerprøven.

Føreropplæringen legger vekt på følgende temaer:

- Lover, regler og trafikken som system
- Kjøreteknisk ferdighet

- Trafikal ferdighet
- Handlings- og vurderingstendenser
- Selvinnsikt
- Planlegging og forberedelse til kjøring

Før man kan begynne å øvelseskjøre på trafikkskole, annen godkjent opplæringsinstitusjon eller privat, må man gjennomføre trafikalt grunnkurs. Kurset er obligatorisk og utgjør det første trinnet i opplæringen. Kurset skal gi grunnleggende forståelse for hva det innebærer å være fører, og legger vekt på følgende:

- Trafikkopplæringen
- Grunnleggende forståelse for trafikk
- Mennesket i trafikken
- Øvelseskjøring og kjøreefaring
- Førstehjelp
- Tiltak ved trafikkulykke
- Mørkekjøring

I arbeidet med å redusere trafikkulykker, spesielt i forhold til ungdom, er det viktig å starte øvelseskjøring så tidlig som mulig og øve mye. En 18-årig fersk sjåfør har førti ganger så høy ulykkesrisiko som en erfaren sjåfør. De unge trenger kjøreefaring før de tar førerkortet. Dette gir erfaring fra reelle situasjoner, med en trygg ledsager ved siden av. De som har øvelseskjørt mye over lang tid før de tar førerkort, er bedre rustet til å kjøre på egen hånd, og mindre utsatt for ulykker.

Statens vegvesen inviterer ungdom og foresatte til frivillige informasjonsmøter om trafikkopplæring, øvelseskjøring og mengdetrening. Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg ønsker å bidra til økt oppslutning om disse møtene.

Kontroll og overvåkning

Det mest aktuelle tiltaket på kort sikt for å redusere omfanget av trafikkforseelser er økt kontrollvirksomhet (jfr. TØI rapport 1059/2012).

I følge Strategiplan for politiets trafikkteneste 2012-2015 skal politiet prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og skadde er størst. Den subjektive oppdagelsesrisikoen økes ved bruk av synlig uniformert politi i kontrollsituasjon og forebygger risikoatferd i trafikken. Bruk av sivile kjøretøy vil i tillegg være viktig for å avdekke de groveste overtredelsene i trafikken.

For å øke den faktiske oppdagelsesrisikoen skal en trafikkontroll minimum inneholde kontroll av førerrett og om vedkommende er ruspåvirket.

Politiet skal videre definere og prioritere de mest ulykkesbelastede vegstrekninger og områder, og innsatsen skal spesielt rettes mot:

- Fartskontroller
 - ✓ Stasjonær fartskontroll ved hjelp av laser, gjennomsnittsmåling eller annet teknisk hjelpemiddel
 - ✓ Mobil fartskontroll med sivile og uniformerte patruljer
 - ✓ Etablering og bruk av automatisk fartskontroll (ATK) i samarbeid med Statens vegvesen

- Ruskontroll
 - ✓ Alkotest skal som hovedregel gjennomføres for alle som stanses i trafikkontroll
 - ✓ Bruk av «Tegn og symptomer», eventuelt i kombinasjon med hurtigtester for påvisning av eventuell narkotika- eller medikamentpåvirkning

- Kontroll av bruk av personlig verneutstyr
 - ✓ Sikring av barn i bil
 - ✓ Bilbeltebruk blant ungdom
 - ✓ Bilbeltebruk i baksetet
 - ✓ Bilbeltebruk i tunge kjøretøy

- Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd
 - ✓ For kort avstand til forankjørende
 - ✓ Brudd på vikepliktsreglene
 - ✓ Farlig forbikjøring
 - ✓ Kjøring mot rødt lys
 - ✓ Polititjeneste på veg

5.3 Kjøretøytiltak

Utvikling av aktive og passive sikkerhetssystemer i kjøretøy anses som sentralt i trafiksikkerhetsarbeidet. I tillegg er kontrollvirksomhet et svært viktig tiltak for å oppnå høy trafiksikkerhet. Et overordnet mål er å redusere antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Trafiksikkerhetshensynet vil dermed være grunnleggende for de kontroller som Statens vegvesen gjennomfører.

Utekontroll av tunge kjøretøy

Kontroll av tunge kjøretøy gjelder kjøretøy med totalvekt over 3500 kilo eller kjøretøy med mer enn 10 sitteplasser. Slike kontroller gjennomføres hovedsakelig ved faste kontrollstasjoner eller ved at mobile patruljer benytter mindre kontrollplasser langs vegen. Tunge kjøretøy kan kontrolleres innenfor flere forskjellige kontrolltema avhengig av kjøretøytype og hva som transporteres. Både norske og utenlandske kjøretøy skal stanses for kontroll.

Kontroll av tunge kjøretøy skal i tillegg til obligatorisk dokumentkontroll minst inneholde ett eller flere av følgende kontrolltema:

- Lastsikring
- Teknisk kontroll
- Farlig gods
- Vekt
- Bruksbestemmelser
- Kjøre- og hviletid

Kjøre- og hviletidskontroller

Regler om arbeidstid og kjøre- og hviletid er blant annet innført for å ivareta forholdet til trafiksikkerhet, herunder også sjåførenes arbeidsvilkår. Bestemmelsene er stort sett like i hele

Europa. Norge er gjennom sin EØS- tilknytning forpliktet til å følge samme regelverk. Både norske og utenlandske kjøretøy skal stanses for kontroll.

Utekontroll av lette kjøretøy

Lette kjøretøy med totalvekt mindre enn 3500 kilo blir ofte kontrollert i forbindelse med bilbeltekontroll eller ved spesielle aksjoner og kampanjer. Aktuelle tema for utekontroll kan for slike kjøretøy være:

- ✓ Dokumentkontroll
- ✓ Teknisk kontroll
- ✓ Bruksbestemmelser
- ✓ Bilbeltekontroll

Periodisk kjøretøykontroll PKK (EU- kontroll)

Periodisk kjøretøykontroll er regelmessig kontroll av kjøretøy utført i kontrollhall. Kontrollen er en miljø- og sikkerhetskontroll som er pålagt alle bileiere. Fra det året bilen fyller 4 år skal alle biler inn til kontroll annethvert år. Bilen må tilfredsstille de offentlige kravene. Hvis feil må utbedres, skal bilen til etterkontroll for å oppfylle kravene. Kontrollen utføres av NAF eller verksteder som Statens vegvesen har godkjent for å foreta slik kontroll og rapporteres til det sentrale kjøretøyregisteret.

5.4 Organisatoriske tiltak

Organisatoriske tiltak innebærer administrasjon, planverk, regler og rutiner, som i sin tur gir- eller legger til rette for økt trafiksikkerhet. Bakgrunnen er tanken om at ulykker ikke bør forklares bare gjennom menneskelige feilhandlinger, men også ved at systemene rundt trafikantene ikke er gode nok. Potensialet i de ulike systemene må bevisstgjøres, og organisasjonene bak systemene må samarbeide tettere.

Kommunalt trafiksikkerhetsarbeid

Lokalt trafiksikkerhetsarbeid i kommunene er avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Kommunene har et stort ansvar for trafiksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjøper og som arbeidsgiver. Som enheter er kommuner godt egnet for planlegging, samordning og målretting av trafiksikkerhetstiltak.

Oppland fylkes trafiksikkerhetsutvalg vil prioritere følgende tiltak i arbeidet med kommunalt trafiksikkerhetsarbeid:

- Besøk til kommuner i fylket for å øke oppslutningen om lokalt trafiksikkerhetsarbeid
- Veilede og bistå kommunene med revidering av kommunale trafiksikkerhetsplaner
- Gi høringsuttalelser til planer
- Egne TS- utvalg i alle kommuner
- Innføre «Trafiksikker kommune» i Oppland
- Arrangere seminar om kommunalt trafiksikkerhetsarbeid
- Gjennomføre ulykkesmarkering
- Stimulere til gode lokale trafiksikkerhets tiltak gjennom tildeling av tilskuddsmidler

Fylkeskommunalt trafiksikkerhetsarbeid

Gjennom rollen som regional utvikler, skoleeier, transportør, transportkjøper og arbeidsgiver har fylkeskommunen en sentral rolle i trafiksikkerhetsarbeidet utover handlingsprogrammet for fylkesveger og organiseringen og aktiviteten i trafiksikkerhetsutvalget.

Det er et mål om at Oppland fylkeskommune skal øke kvaliteten og volumet på trafiksikkerhetsarbeidet på organisatorisk nivå gjennom å prioritere trafiksikkerhet i fylkeskommunale styringsdokumenter utover handlingsprogram for fylkesveger og handlingsplan for trafiksikkerhet, herunder planverk som naturlig berører temaet *trafiksikkerhet*, som for eksempel ungdom, folkehelse, eldre og HMS. En naturlig følge av dette vil være at fylkeskommunen tilstreber å bli en «Trafiksikker fylkeskommune» - den første i landet – basert på kriteriene for «Trafiksikker kommune» som trafiksikkerhetsutvalget er en pådriver for overfor kommunene i fylket. Denne tilstrebelen bør også ses i sammenheng med Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet for neste periode, der fylkeskommunenes rolle i trafiksikkerhetsarbeidet vil bli vektlagt betydelig høyere enn tidligere.

HMS og internkontroll i virksomheter og bedrifter

Ulykkesanalysene i Statens vegvesen Region øst viser at hver femte dødsulykke i regionen i 2011 (22 %) ble utløst av fører i et kjøretøy som var relatert til arbeid, herunder yrkestransport og/eller kjøring til og fra arbeid. Hver annen dødsulykke (51 %) var indirekte koblet til kjøring i forbindelse med arbeid der motpartens kjøretøy (ikke utløsende) var i forbindelse med kjøring relatert til arbeid. Det er grunn til å tro at flere ulykker kan forebygges gjennom økt fokus på trafiksikkerhet som en naturlig del av internkontrollen og HMS- arbeidet i virksomheter og bedrifter. Utvalget ønsker derfor å rette søkelyset på HMS, med lærlingbedrifter som et naturlig utgangspunkt.

Kollektivtrafikk

Et viktig ledd i trafiksikkerhetsarbeidet er å redusere biltransporten ved å stimulere til økt bruk av kollektivtransport. Oppland fylkeskommune vil prioritere følgende i arbeidet med kollektivtrafikken:

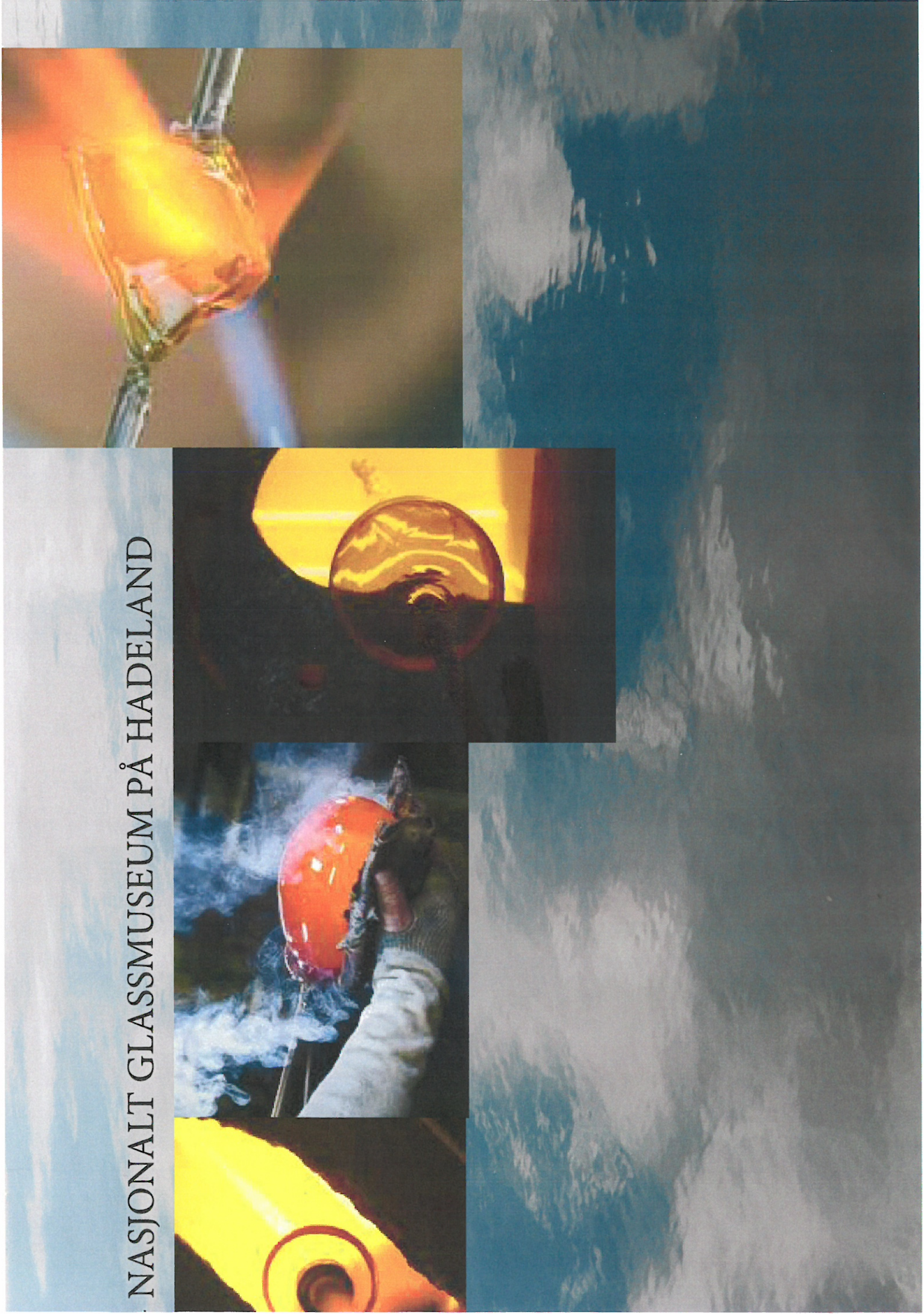
- Økt tilgjengelighet i form av høyere frekvens og koordinering av avgangstider på skystasjoner og knutepunkter.
- Økt bruk av bestillingsruter i distrikter med begrenset rutetilbud.
- Økt fokus på enkel, synlig og universelt utformet informasjon på holdeplasser og i materiell.
- Vurdere tiltaket «Trygt hjem for en 50- lapp» i forhold til dagens gjennomføring.



OPPLAND
fylkeskommune



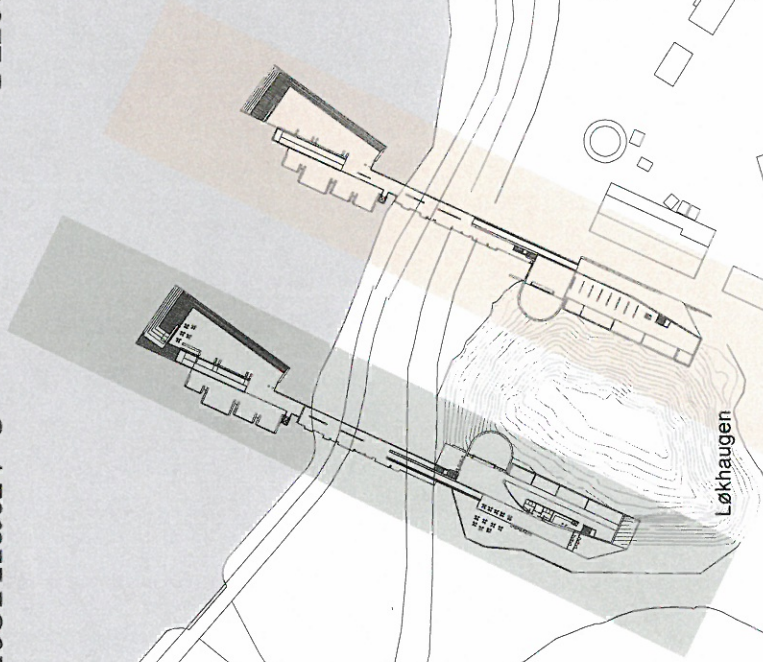
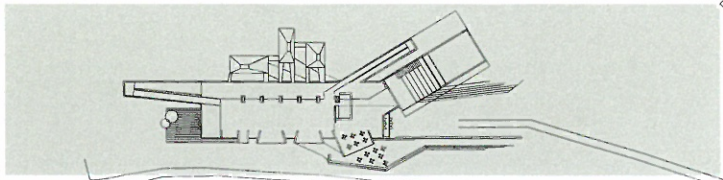
NASJONALT GLASSMUSEUM PÅ HADELAND



Alternativ 1

Alternativ 2

Alternativ 3



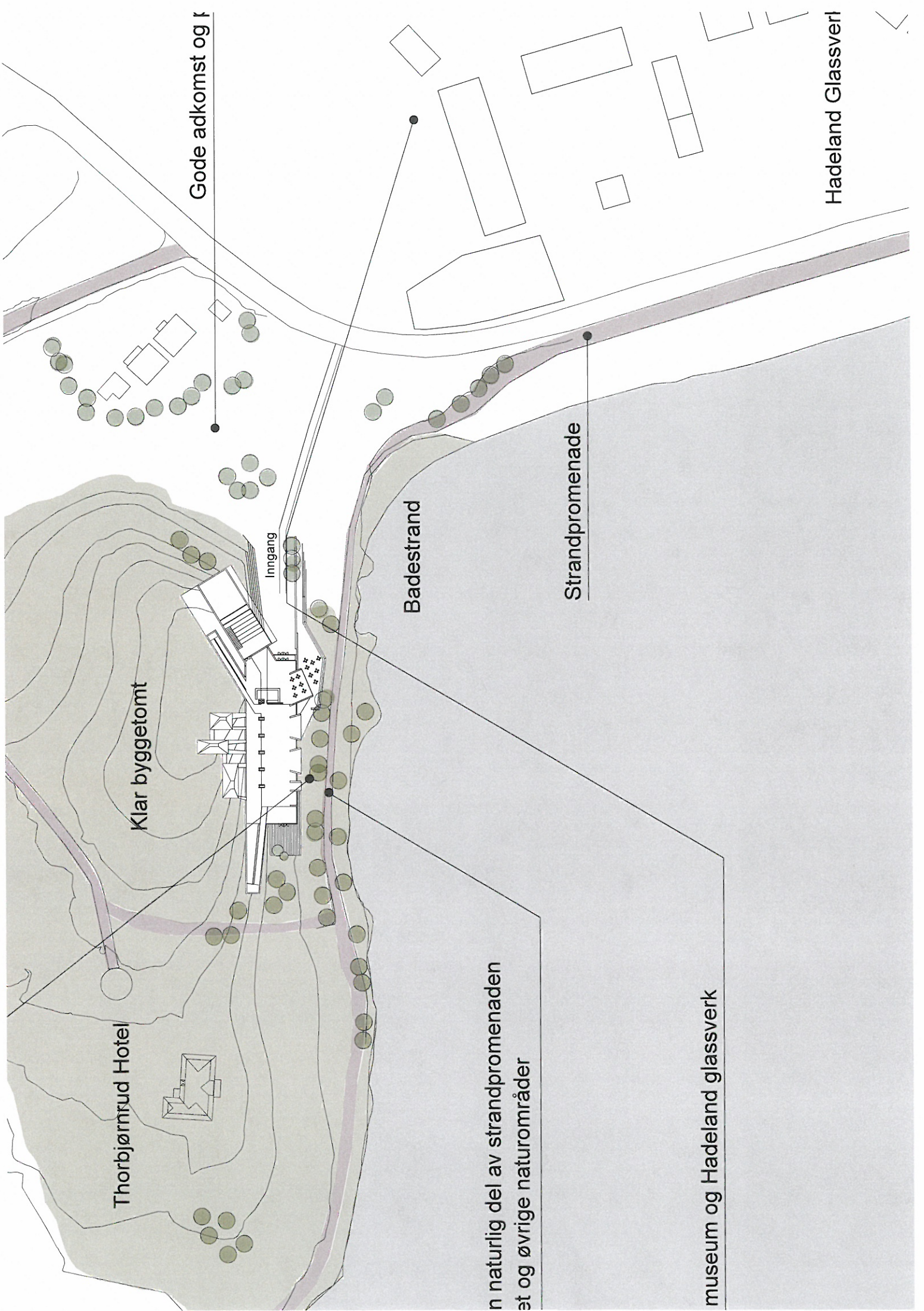
Verkevika

Hadeland Glassverk

Løkhaugen

Hermanstjern





Thorbjørnrud Hotel

Klar byggetomt

Inngang

Badestrand

Strandpromenade

Hadeland Glassverk

Gode adkomst og r

en naturlig del av strandpromenaden
et og øvrige naturområder

museum og Hadeland glassverk

En vakker vandring fra det urbane sentrumsområdet, via en ny
isjonsrike Hadeland Glassverk, forbi badestrand og naturlandskap,
lerne museumsanlegg, med gode parkeringsforhold i samspill med

forelesingssal tilknyttet amfi, administrasjon i 2. etasje og magasin inn
I de tilbaketrukkede arelene utformes skulpturale rom med overlys, so
sette glasset og lyset i fokus både som noe skulpturelt over volden og i
innendørs.





Strandpromenade

Museet vil ligge som en portal mellom Hadeland Glas

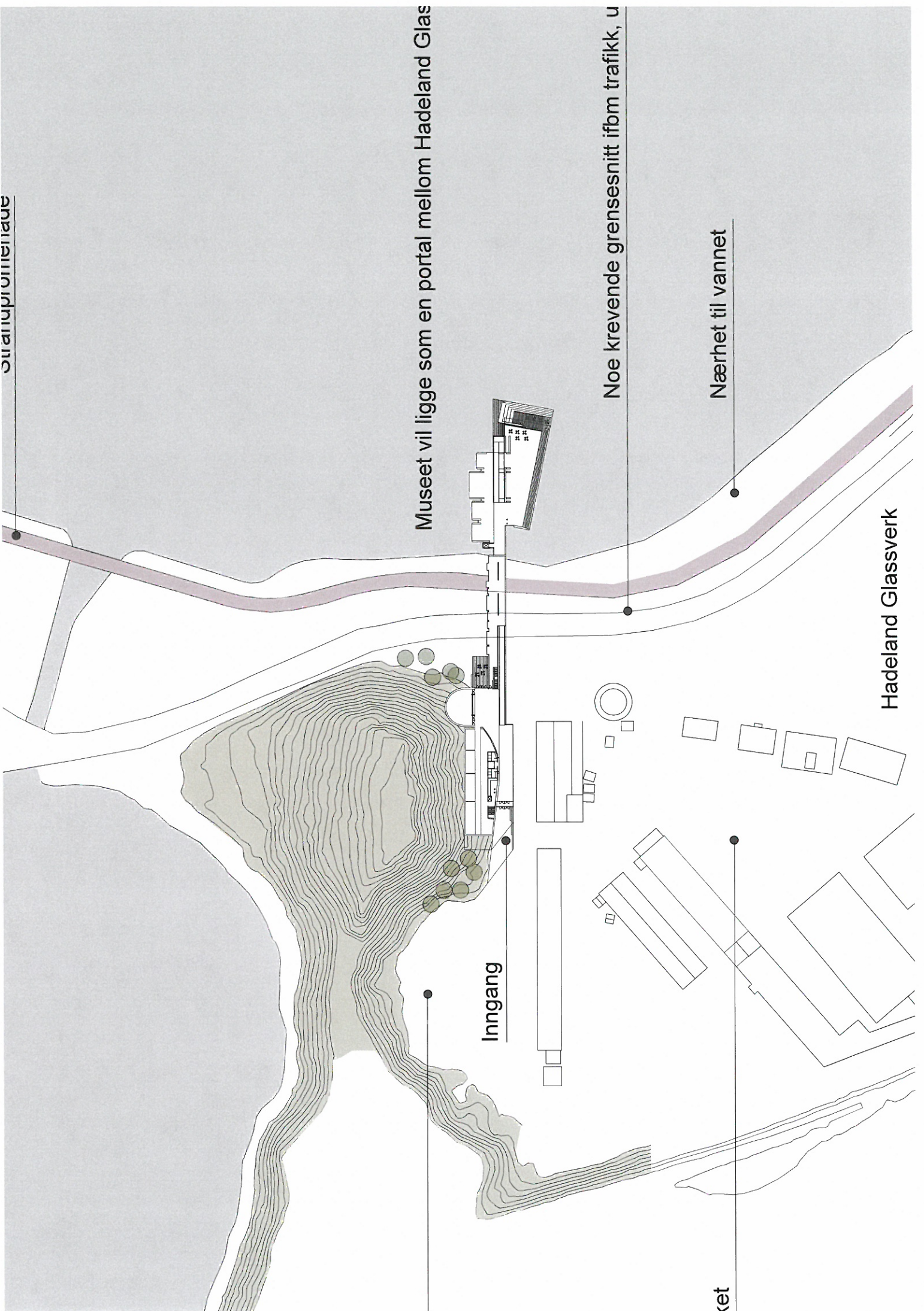
Noe krevende grensesnitt ifbm trafikk, u

Nærhet til vannet

Hadeland Glassverk

Inngang

et

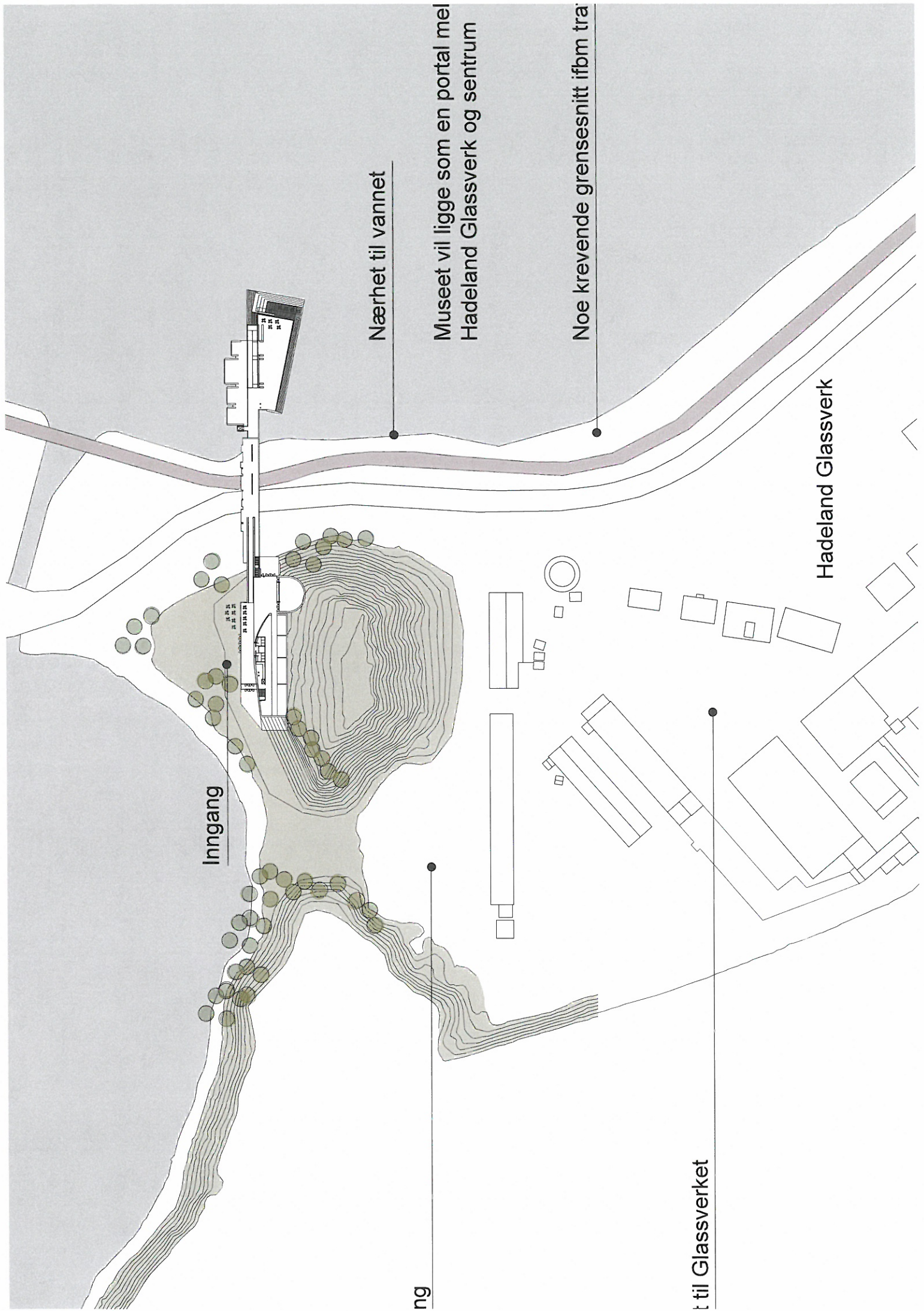


slik få positive ringvirkninger for hele regionen.
historiefortellingen om glassets opprinnelse, fra sandhaugene
og produksjon, med nærheten til skog og Glassverkets
utskipping og eksponering.

byggets museumslokaler via en glassbro som strekker seg over hovedv
Glassbroen vil ligge som et eget utstillingsmonter med utsikt over Nei
Verkevika og Glass-verket, og utstillingslokalene ligge som et glassmc
med luftige og lyse museumsarealer.







Inngang

Nærhet til vannet

Museet vil ligge som en portal mel Hadeland Glassverk og sentrum

Noe krevende grensesnitt ifbm tra

Hadeland Glassverk

t til Glassverket

ng

il å utvikle strandpromenaden som et aktivum for Jevnaker museum vil med denne plasseringen få en vakker plassering i arkering tenkes lagt i området mellom Løkhaugen og Hadeland isterende bygninger.

hovedveien. Glassbroen vil også i dette alternativet ligge som et eget u utsikt over Nesbakken, Hermannstjern, Verkevika og utstillingslokale glassmonument i Verkevika, med luftige og lyse museumsarealer med kontakt til Hadeland Glassverk og sentrum i Jevnaker.





NASJONALT GLASSMUSEUM

Forslag til forprosjektskisse

Innledning/ forutsetninger

Skissen er en bestilling fra Randsfjordmuseene (presentert i møte med museumsdirektør Leila Raustøl, regionkoordinator Edvin Straume, og Jevnakers ordfører Hilde Brørby Fiveldal 1.02.13) og baserer seg på Randsfjordmuseene AS sin mulighetsstudie (heretter mS) av 17.02.12 og Kima arkitekturs forstudie av 25.10.12.

Det er lagt til grunn at forprosjektet både skal være et beslutningsdokument og innsalgskdokument. Denne skissen tar mål av seg til å presentere hva et slikt forprosjekt da bør inneholde og samtidig anslå en tidsramme og en kostnadsramme for forprosjektfasen.

Anslag rammer for forprosjektet

Antatt tidsramme:

3 – 6 måneder etter at prosjektleder er engasjert og avhengig av om prosjektleder arbeider hel- eller deltid.

Antatt kostnadsramme:

Kr. 200 – 300 000

Organisering:

Randsfjordmuseene som prosjekteier og styringsgruppe som nå

Disposisjon av forprosjekt med kommentarer

1. BAKGRUNN

- a. Initiativet, ideen, prosessen fram til dd
Mye kan hentes fra innledningen i mS her
- b. Hvorfor Glassmuseum
 - i. Kort om glassets historie i Norge. Glassindustrien betydning for samfunnsutviklingen inngår her. Mer utfyllende som vedlegg.
 - ii. Nasjonal betydning knyttet til historisk dokumentasjon og formidling, men også som stimulans for nåtid og framtid
 - iii. Regional/ lokal ambisjon og betydning

2. MÅL OG VISJON

- a. Hovedmål med delmål for Glassmuseet. (Målformuleringene fra mS bør videreutvikles)
- b. Visjon (Bør være enkel og klart formulert, men i prinsippet uopnåelig. Noe konstant å strekke seg etter)
- c. Ambisjoner kan vurderes i tillegg. Her kan mye av det som står som visjoner i mS brukes som utgangspunkt)

3. INNHOLDSPRESENTASJON

Mulighetsstudiet peker på sentrale funksjoner og oppgaver et glassmuseum er tenkt å inneholde; Museumsdel med glass samling, dokumentasjon, formidling og forskning er kjernevirksomheten. Samtidig pekes det på andre muligheter/ ønsker

knyttet til opplevelse og aktivitet. Forprosjektet anbefales å utrede dette nærmere ved en grundigere behovs- og en mulighetsanalyse. Basert på mål og visjon for prosjektet bør følgende undersøkelser gjøres:

- Hva finnes og hva savnes innen feltet i Norge?
 - Undersøke om det er uttrykte kultur/ samfunnspolitiske målsetninger som Glassmuseet kan være et tilsvar til. (Riksantikvaren, Norsk Kulturråd, Kulturdepartementet, Stortingsmeldinger, fylkeskommunale og regionale planer etc)
 - Oppfølgende samtaler med relevante eksisterende kulturinstitusjoner (Museet for kunst, arkitektur og design, Teknisk museum, Museumsforbundet, Industrierarbeiderforbundet, Norsk Håndverksutvikling, Blåfargeverket mm)
 - Snakke med et representativt utvalg glasskunstnere og glassblåsere om hva de savner/ ønsker.
 - Hva tenker og hvordan kan andre sentrale glassverk/ glassverksamfunn involveres? (Gjøvik, Magnor, Nørstetangen)
- Hva savnes, hva kan komplimentere kultur- og reiselivstilbudet lokalt og regionalt? Kartlegges i dialog med:
 - Hadeland Glassverks behov og ønsker særdeles viktig og førende
 - Kistefos-museet
 - Glasslåven Granavollen
 - Thorbjørnrud Hotel
 - Jevnaker kommune
 - Hadeland og Ringerike reiseliv
 - Regionrådet for Hadeland
 - Oppland Fylkeskommune
- Er det oppgaver eller nisjer et Glassmuseum kan fylle knyttet til skole/ undervisning/ utdanning? (Avklares i dialog med fylkeskommune, glassproduksjonsmiljøer, norsk kulturarv, kulturell skolesekkordning, Vitensenteret på Gjøvik, Solobservatoriet på Harestua)
- Hva savnes, hva ville vært et opplevd tilskudd for det internasjonale miljøet? (Oppfølgende samtaler med «Glaset Hus» i Sverige, glassmuseene i Ebeltoft Danmark, Leerdam Nederland, Manchester og Liverpool)

Ønskelisten disse undersøkelsene vil gi gjennomgås, vurderes og prioriteres. Kostnadsvurderinger både knyttet til investering og drift må inngå i anbefalt forslag til innhold og romprogram.

4. MÅLGRUPPER OG MARKEDSVURDERINGER

Flere målgrupper er nevnt i mulighetsstudiet. Det anbefales at disse gjennomgås på nytt etter at anbefalte kartlegging av behov og etterfølgende prioritering er gjort. Det bør foretas en kvalifisert markedsvurdering knyttet til hver av målgruppene.

5. VISUALISERING AV PROSJEKTET

Kima arkitekters forstudie bør være tilstrekkelig så sant ikke forprosjektets anbefalinger innebærer omfattende endringer i prosjektbeskrivelsen. Eventuelle justeringsbehov som måtte følge arbeidet med forprosjektet kan beskrives muntlig. I sum danner dette grunnlag for en arkitektkonkurranse hvis forprosjektet vedtas videreført i form av en gjennomføringsfase.

6. ROMPROGRAM

Som beskrevet over.

7. KOSTNADSKALKYLER MED FINANSIERINGSPLAN

Kimo arkitekters overslag justeres i tråd med de konkretiseringer og anbefalinger som forprosjektet gir. Byggfaglig prosjekteringskompetanse bør vurderes innleid.

Med hensyn til finansieringsplan bør noen signaler fra de mest sentrale bidragsyterne være gjennomført.

8. DRIFTVURDERINGER

- a. Driftsmodell inklusive samarbeidsrelasjoner
 - i. I tillegg til museumsvirksomhet er det åpnet for at bygget skal kunne romme andre opplevelsestilbud, kafe, produksjonslokaler og liknende. Innholdet man ender opp med å anbefale kan gi føringer av både organisatoriske og økonomisk karakter som forprosjektet bør belyse.
 - ii. Samspill med andre, venneforening etc bør naturlig inngå i presentasjon av en organisasjonsmodell.
- b. Driftsbudsjett med finansieringsplan
 - i. Forstudiets kalkyler tilpasses forprosjektets anbefalinger. Realismen i finansieringsplanen må inngå som en del av beslutningsgrunnlag for evt. igangsetting.

9. KRITISKE SUKSESSFÅKTORER

En rekke kritiske suksessfaktorer må defineres. Herunder å finne rett person til å gjennomføre forprosjektet, Hadeland Glassverks innstilling til prosjektet, finansiering av både bygget og driften, fagmiljøets engasjement for prosjektet og løpende forankring lokalt, regionalt og nasjonalt.

Risikofaktorene må identifiseres, konsekvenser og sannsynlighet vurderes.

10. FREMDRIFTSPLAN MED MILEPÆLER

Denne kan enten utvikles av styringsgruppa og justeres sammen med ansvarlig for forprosjektet eller lages av disse i samarbeid ved oppstart forprosjekt.

11. OPPSUMMERING MED KONKLUSJON OG ANBEFALINGER

NB! Viktig at det som presenteres her – og måten det presenteres på - både er egnet for beslutning og innsalg.

ORGANISERING/ FINANSIERING AV GJENNOMFØRINGSPROSJEKTET

Dette hører neppe i forprosjektets mandat. Men det er viktig at styringsgruppa tenker gjennom og arbeider med dette parallelt med forprosjektet slik at overgang forprosjekt – gjennomføringsprosjekt går smidig og uten uønsket forsinkelse. Forutsatt at forprosjektet leder fram til en anbefaling mht. etablering av et Glassmuseum på Jevnaker.

Gran, mars 2013

Randi Eek Thorsen
konsulent



Regionrådet for Hadeland
v/Edvin Straume
Rådhuset
2770 Jaren

Søknad om støtte til prosjekt for ny markedsføringsstrategi

Friluftsteateret Bronsebukkene har fått støtte fra Regionrådet til et utviklingsprosjekt som nå er i sluttfasen. I løpet av perioden har teateret utviklet seg fra å være et rent amatørteater til at vi i dag er et musikkteater av høy kunstnerisk kvalitet, samtidig som de fleste aktørene fortsatt er amatører. Gjennom innleie av profesjonell konsulent innen dramaturgi, komponering av ny musikk og samarbeid med profesjonelle instruktører innen regi, musikk, sang og koreografi har vi nådd de kvalitetsmål som ble satt da prosjektet startet opp. Organisasjonen er utviklet og står på egne ben, slik at vi er trygge på å kunne fortsette arbeidet på samme kunstneriske nivå, selv om det fortsatt er en utfordring å skaffe finansiering.

Det vi ikke har lyktes med i utviklingsperioden er å øke publikumstallet. Det øket gradvis fra 2-3000 i perioden 2007-2009, mens vi ennå hadde nyhetens interesse lokalt. I 2010 og 2012 hadde vi et publikumstall på ca 2000, noe vi mener ikke er høyt nok med tanke på det økonomiske løft en oppsetning av dette kaliberet er.

Styret mener derfor at det er nødvendig å engasjere ekstern kompetanse for å bedre markedsføringen, og dermed øke publikumstilstrømningen. I Bronsebukkens strategiplan er det definert som mål å profilere Hadelandsregionen og bidra til å gjøre Hadeland attraktiv som bo- og etablererregion. Da må vi på kartet også utenfor Hadeland. Vi kan være et av Hadelands fyrtårn, men da må folk vite at vi eksisterer.

Prosjektet vi ønsker støtte til har tre faser:

1. Våren 2013

Engasjere ekstern markedsfører med dokumentert kompetanse. Denne skal planlegge og gjennomføre markedsføring av sommerens forestilling, herunder prioritering av annonsemidler, direkte kontakt med aktuelle grupper, bedrifter og organisasjoner som er aktuelle kunder, planlegging og gjennomføring av markedsføringsstunts som gir oppmerksomhet og jobbing med media. Det skal også gjennomføres en publikumsundersøkelse blant årets publikum.

2. Sommer og høst 2013

Utarbeide ny markedsføringsstrategi

3. Gjennomføring av ny markedsføringsstrategi.

I denne omgang søker vi kun midler til gjennomføring av fase 1 og 2, og vil komme tilbake til søknad om støtte til fase tre når fase 2 er fullført og behovet er kjent.

Tilskuddsbehov:

Fase 1

Innleie av ekstern kompetanse i tre måneder, ca 30% stilling: Kr. 50.000,-

Reisekostnader, møter med potensielle kunder: 10.000,-

Ekstra honorar til profesjonelle ved "demo-show" og lignende: 10.000,-

Gjennomføring av publikumsundersøkelse: 10.000,-

Midler til annonsering og produksjon av trykksaker dekker vi selv innen eget driftsbudsjett.

Fase 2

Innleie av ekstern kompetanse til å lage ny markedsføringsstrategi: 50.000,-

Gjennomføring av idéseminar med profesjonell foredragsholder: 50.000,-

Gjennomføring av markedsundersøkelse: 65.000,-

Totalt søknadsbeløp fase 1 og 2 i 2013: 245.000,-

Vi håper på rask og positiv behandling av søknaden, og vil komme tilbake i slutten av året med rapport og søknad om midler til gjennomføring av prosjektets fase 3 som vi regner med blir mer langvarig.

Jaren, 12. mars

Med vennlig hilsen

Friluftsteateret Bronsebukkene

Anne Hagen Grimsrud /s/

Medlemskap i Norsk Kulturarv - NOTAT:

I utdrag fra saksprotokoll i Regionrådet 26.10.2012, sak 44/12 heter det:

Vedtak:

Regionrådet for Hadeland tar kontakt med Norsk Kulturarv med sikte på medlemskap.

Avtale utarbeides på bakgrunn av forslag fra Norsk Kulturarv og etter drøfting med arbeidsgruppe rådmennene får ansvar for å sette ned.

Årlige utgifter til medlemskap fordeles mellom kommunene etter folketall

Med utgangspunkt i vedtak gjort i Regionrådet 26.10.2012 innkalte Regionrådet en arbeidsgruppe til drøfting med sikte på medlemskap i Norsk Kulturarv. Arbeidsgruppa har bestått av Kari Møyner (Gran Kommune), Anne Grønvold (Lunner kommune) og Elisabeth R Kjørven (Regionrådet for Hadeland). I tillegg ble Leila Raustøl (Randsfjordmuseene) og Morten Mo (Hadeland Ringerike Reiseliv) invitert, og har deltatt i drøftingene.

Konklusjonen er basert på drøftinger i gruppa, telefonmøte med Norsk Kulturarv, forslag til avtale tilsendt av Norsk Kulturarv og innhentet informasjon fra referansekommuner oppgitt av Norsk Kulturarv. Arbeidsgruppa har også hatt en gjennomgang av nettsidene www.olavsrosa.no og www.kulturarv.no, tidsskriftet «Kulturarven» og boka «Veiviseren» (en presentasjon av kulturhistoriske opplevelser og fagartikler om Norge)

Regionrådet vurderte medlemskap i Norsk Kulturarv i 2010. Da ble kulturkontoret v/Kari Møyner bedt om å gi en uttalelse. Vurderingene som ble gjort den gangen er gjennomgått av arbeidsgruppa.

Konklusjon

Arbeid som setter kulturarven og kulturhistorien på dagsorden kan det med fordel gjøres mer av i Hadelandskommunene. Etter arbeidsgruppas mening er arbeidet Norsk Kulturarv gjør som interessepolitisk organisasjon positivt for Hadelandsregionen.

Arbeidsgruppa kan allikevel ikke se at regionen har mye å hente på et medlemskap. Det begrunnes bl.a. i følgende:

- Tildeling av Olavsrosa vil ikke bli påvirket av et eventuelt medlemskap. Denne prosessen er uavhengig av medlemskap og baserer seg på kriterier og faglige uttalelser.
- Gjennom en avtale tilbys regionen profilering gjennom nettsidene www.olavsrosa.no og www.kulturarv.no. Denne profileringen vil være avhengig av egeninnsats fra kommunene. Kommunene må selv sørge for tekst, bilder og jevnlig oppdatering av dette. I tillegg lurer arbeidsgruppa på hvor stor effekt dette vil ha mht. til markedsføring. Nettsiden www.olavsrosa.no har i overkant av 300 000 besøk årlig (tall oppgitt av Norsk Kulturarv).
- Norsk Kulturarv utgir tidsskriftet «Kulturarven» og reisehåndboka «Veiviseren». Ved et medlemskap vil kommunene motta 50 eks hver og Regionrådet 10 eks av «Kulturarven». Tidsskriftene må kommunene distribuere selv. «Veiviseren» og «Kulturarven» oppfattes av arbeidsgruppa som produkter med god kvalitet, men treffer få og spesielt interesserte lesere. Det er ikke mulig å få disse publikasjonene digitalt, f.eks. for lesebrett.

- Gjennom samarbeidsavtalen kan Norsk Kulturarv og regionen utarbeide undervisningsopplegg for grunnskolen. Arbeidsgruppa har fått signaler om at dette ikke er aktuelt for skolene. Arbeidsgruppa presiserer også at et slikt opplegg vil forutsette at skolene/lærerne har hovedansvar for opplegget og dekker de fleste kostnadene som er knyttet til det.
- Gjennom samarbeidsavtalen kan regionen og Norsk Kulturarv i felleskap utarbeide kurstilbud/kursvirksomhet innenfor materiallære, byggeteknikk og byggetekniske emner. Dette tilbudet påvirkes ikke av om man er medlem eller ikke. I tillegg er en av den oppfatning at tilbudet/opplæringen en har i regionen i dag fungerer godt.
- Arbeidsgruppa har vært i kontakt med Setesdalsregionen (eneste region som er medlem pr. i dag) og noen kommuner for å innhente referanser og høre om deres erfaringer med samarbeidet med Norsk Kulturarv. Tilbakemeldingene er entydige. De arbeidsgruppa har vært i kontakt med mener at arbeid som setter kulturarv og kulturhistorie på dagsorden er positivt, men at de ikke har ressurser til å følge opp arbeidet selv. Resultatet av dette er at man får liten/ingen effekt av en samarbeidsavtale.
Direktør i Norsk Kulturarv, Simen Bjørgen, har også presisert overfor arbeidsgruppa at regionens utgangspunkt for et eventuelt medlemskap må være at de skal ta del i et dugnadslag og at de selv må være aktive for å bevare og utvikle kulturarven i regionen.
- Enkelte næringsbedrifter i regionen har mulighet for å melde seg inn i Norsk Kulturarv dersom de ønsker det. Det kan være et alternativ/supplement til at regionen melder seg inn.
- Som tidligere nevnt vurderte Regionrådet medlemskap i Norsk Kulturarv i 2010. Etter arbeidsgruppas mening er vurderingene som ble gjort da aktuelle også i dag, og en kan ikke se at situasjonen er endret i særlig grad.

ERK,
15.03.13

AVTALE
mellom
HADELAND REGIONRÅD
og
NORSK KULTURARV

Bakgrunn

Norsk Kulturarv er ein ideell, nasjonal stiftelse oppretta i 1993 av Oppland fylkeskommune og med 29 innskyttarar av eigenkapital innan offentleg og privat sektor i nært samarbeid med Kommunal- og arbeidsdepartementet. Norsk Kulturarv er open for medlemskap frå bedrifter, organisasjonar og enkeltmedlemmer.

Norsk Kulturarvs visjon er *vern gjennom bruk*, og gjennomfører praktiske tiltak i samarbeid med offentlege styresmakter og næringslivet for å ta vare på den mangfaldige kulturarven vi har i Norge. Norsk Kulturarv har heile landet som arbeidsområde, og initierer kulturvern-tiltak både på lokalt og nasjonalt nivå. Organisasjonen arbeider for vern av kulturarven gjennom berekraftig bruk og er premissleverandør for den offentlege kulturminneforvaltninga.

Norsk Kulturarv arbeider for å synleggjera kulturminneverdiar gjennom næringsutvikling og aktiv bruk. Bruk er på lang sikt det beste vern. Kulturarven er kjelde til livskvalitet gjennom gode opplevingar, samtidig som kulturarven gir grunnlag for næringsdrift. Inntekter som blir skapte, kan i neste omgang bli tilbakeførte til vernearbeidet.

HADELAND REGIONRÅD inngår denne avtalen på vegne av fylgjande partar:

- Gran kommune
- Lunner kommune
- Jevnaker kommune
- Hadeland regionråd

Med dette som bakgrunn blir følgjande avtale inngått:

1. **HADELAND REGIONRÅD** og **Norsk Kulturarv** inngår eit samarbeid etter retningslinjer som er nedfelte i vedlagde invitasjon. Formålet er å bevare og utvikle kulturarven i HADELANDs regionen **kommunane Gran, Lunner og Jevanker** gjennom eit dugnadslag for aktivt kulturminnevern.
2. **HADELAND REGIONRÅD** og **Norsk Kulturarv** kan i fellesskap utarbeide eit praktisk og målretta kurs i materiallære, byggjeteknikk og byggjetekniske emne når det gjeld freda og verneverdige bygg og anna. Kurset kan utviklast som ei oppfølging av enkeltoppgåver/enkeltpersonar over tid. **Senter for bygdekultur** på Hjerleid, som er eit heileigd selskap i Norsk Kulturarv, kan ha det faglege ansvaret, evt andre samarbeidspartar på Hadeland. Kursa kan etter nærmare avtale gjennomførast på

Hadeland, som felleskurs for fleire kommunar, eller i Senter for bygdekultur og Bygningshistorisk Park på Dovre.

3. **Ulike mindre og ikkje-kommersielle kulturminne** i HADELANDS regionen som er knytte til historiske hendingar i eldre eller nyare tid, natur og segner, naturdrama, industriminne, ulike monument, kulturstigar e.l. blir etter nærmare avtale profilerte gjennom Norsk Kulturarvs nettportal www.olavsrosa.no. Desse kulturminna blir presentert i den kulturhistoriske reisehandboka Veiviseren, eller tilsvarande, som har ny utgåve kvart tredje år. Alle presentasjonar på nett og i bok er inkludert i samarbeidsavgifta. Omseting til tysk og engelsk kostar kroner 1 500,- + mva som ein eingongskostnad.

HADELAND REGIONRÅD er ansvarleg for å innhente opplysningar og bilete i høg oppløysing om dei kulturminna som skal profilerast i samarbeidskommunane.

4. **Norsk Kulturarvs** magasin Kulturarven vert utgjeve 4 gonger i året, og sendt ut etter fylgjande fordelingsliste:

- Gran kommune, **50 eksemplar**
- Lunner kommune, **50 eksemplar**
- Jevnaker kommune, **50 eksemplar**
- Hadeland regionråd, **10 eksemplar**

5. **HADELAND REGIONRÅD** og **Norsk Kulturarv** kan i fellesskap utarbeide eit undervisningsopplegg for grunnskulen der følgjande element kan inngå:

Faktabakgrunn om den norske kulturarven tilpassa grunnskulenivå

Oppgåvesett til bruk for elevane

Metodiske tips til læraren

Plakat med "kulturarvvett" til oppslag i klassen/på skolen

Invitasjon til artikkelkonkurrans

Invitasjon til "Rydd eit kulturminne" når Norsk Kulturarv har slik aksjon, med økonomisk tilskot til kvar gruppe/prosjekt

Diplom til deltakarar i "Rydd et kulturminne"

Diplom til deltakarar i artikkelkonkurransen.

6. **HADELAND REGIONRÅD** får rabatterte tilbud på alt varesalg frå **Norsk Kulturarv** og alle hobbykurs ved **Senter for bygdekultur**.

7. **Norsk Kulturarv** samarbeider med Riksantikvaren, og kan mellom anna tilby **HADELAND REGIONRÅD** minnefinnen.

8. **HADELAND REGIONRÅD** får førsteprioritet til å nyte godt av fellesfordelar som **Norsk Kulturarv** opparbeider gjennom sine utviklingsprosjekt. **HADELAND** regionråd skal vere den primære samarbeidsparten for iverksetting an nye tilbud/prosjekt og satsingar i regionen. Samarbeidet skal ha som intensjon å sette nasjonal- og internasjonal fokus på kulturarv og kulturminne med **HADELAND** som fokusområde- i regi av Norsk Kulturarv og **HADELAND** regionråd.

9. **HADELAND REGIONRÅD** betaler årleg kroner 50.000,- til **Norsk Kulturarv** i samarbeidsavgift.

Ved justering av kontigenten pliktar Norsk Kultuarv å gjere regionrådet merksam på dette minimum 3 månader før neste kontigentinnkrevning.

10. **HADELAND REGIONRÅD** kan nytte betegnelsen samarbeidspartner med Norsk Kulturarv og logo som illustrert ved profilering, som i brosjyrer og på websider.



Norsk Kulturarv

Kommunane Gran, Lunner og Jevnaker kan nytte betegnelsen samarbeidskommune med Norsk Kulturarv. HADELAND REGIONRÅD og dei 3 kommunane blir profilert som samarbeidspartar i magasinet Kulturarven.

11. **Avtala** kan seiast opp av begge partar. Samarbeidsavtala vil i tilfelle gjelde ut kalenderåret etter det året avtala er oppsagd.

Lunner, 22.juni 2012
HADELAND REGIONRÅD

Lunner, 22.juni 2012
NORSK KULTURARV

Harald Tyrdal

Ivar Odnnes

INNLANDSFISKE I RANDSFJORDEN 2013.

Videreføring av prosjekt startet opp i 2007.



Prosjektbeskrivelse, budsjett, finansiering.

April 2013, Kistefos Skogtjenester AS, Randsfjorden Grunneierforening AS

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn.....	3
2. Randsfjorden - beskrivelse.	5
3. Fiskeressurser.	6
4. Behov for tiltak i Randsfjorden.	7
5. Gjennomførte tiltak i Randsfjorden 2007 - 2012.....	8
6. Grunneierorganisering	9
7. Prosjekt mål.....	10
8. Delmål.....	10
9. Forholdet til andre tilgrensende prosjekt.	10
10. Prosjekteier og organisering	10
11. Gjennomføring av tynningsfiske i 2013.....	11
12. Forutsigbarhet.	12
13. Næringsmessig utnyttelse av fisken i Randsfjorden.....	12
14. Tynningsfiske 2008 - 2012, Randsfjorden	14
15. Budsjett og finansiering for 2013.....	15
16. Litteratur.....	16

1. Bakgrunn

Utnyttelse av innlandsfisk i Norge er beskjedent sammenlignet med tilsvarende situasjon i sammenlignbare land. Det er myndighetenes klare mål at potensialet som ligger i disse ressursene skal utnyttes bedre. I St.meld. nr.19 (1999-2000) ”Om norsk landbruk og matproduksjon” er det lagt viktige føringer for økt yrkesfiske etter ferskvannsfisk som aktuell tilleggsnæring i landbruket. Det er også pekt på tiltak for å bedre kvaliteten på fiskebestandene, noe som også kommer fritidsfiske til gode. Handlingsplanen for innlandsfiske fra Landbruks- og matdepartementet (2006) beskriver på en oversiktlig måte ulike utfordringer knyttet til en slik målsetting. Det er en målsetting hos Norsk Innlandsfiskelag som er organisasjonen for yrkesfiske etter innlandsfisk, å øke fangsten fra dagens 200 tonn til 500 tonn i løpet av 5 år.

Handlingsplanens arbeidsgruppe mener det er en hovedutfordring å kultivere vann og vassdrag for å øke kvaliteten og dermed øke utnyttelse av innlandsfiske som næring. Handlingsplanen anbefaler blant annet følgende tiltak:

- Det bør kartlegges hvilke innsjøer som er best egnet for yrkesfiske.
- Utvikle rasjonelle, mindre arbeidsintensive og mer effektive fangstredskaper (for eksempel storruser).
- Innen arbeidet med fiskekultivering må det fokuseres mer på behovet for tynningsfiske som metode.
- Med finansiering fra offentlige utviklingsmidler bør det initieres pilotprosjekt i de kartlagte innsjøer/vann med sikte på å klargjøre hvilke utfordringer og muligheter som er til stede for yrkesfiske.
- Utvikle reiselivsprodukter med opplevelsesaspekter knyttet til yrkesfiske, for eksempel tømning av storruser.
- Utvikling av fiskeopplevelser for ulike målgrupper av sportsfiskere og andre friluftinteresserte

Det pekes også på at dersom utfordringene skal finne gode, praktiske løsninger, er det en forutsetning at grunneierorganisasjonene er aktive pådrivere og medspillere. For å få en god lokal fiskeforvaltning er det ønskelig å se ulike finansieringskilder i sammenheng slik at utnyttelsen blir best mulig. Også private organisasjoner og bedrifter bør bidra i finansieringen av felles utviklingstiltak.

Landbruks- og matdepartementet har med bakgrunn i Handlingsplan for innlandsfiske initiert et større næringsfiskeprosjekt: *Innlandsfiske, karakterisering av næringsfiskepotensiale, tiltak og tiltaksevaluering samt utvikling av høstingsmodeller* (NIVA 2007). Prosjektansvarlig er Norsk institutt for vannforskning (NIVA) og det vises til vedlagte prosjektbeskrivelse. **Det er valgt ut to pilotsjøer i dette prosjektet Engeren og Randsfjorden.**

Dokkadeltaet grunneierlag, Innlandsfisk as og Hadeland Produkter å gjennomførte i 2007 et prøveprosjekt for å høste erfaringer knyttet til fiske med to storruser i Dokkadeltaet i nordenden av Randsfjorden. Norsk Innlandsfiskelag og Randsfjordforbundet var aktivt med for å dra dette tiltaket i gang. Prøveprosjektet ble støttet med BU-midler. Gjennom prosjektet ble det satt fokus på Randsfjordens fiskeressurser og verdifull kompetanse ble bygget opp knyttet til praktisk fiske, behandling av fangst, fiskekvalitet og nødvendig infrastruktur knyttet til aktiviteten. Resultatene fra prosjektet er presentert i en egen sluttrapport (Buskerud utmark- og arealplan DA. 2007). I 2008, 2009, 2010 og 2011 er det gjennomført en videreføring av prosjektet med hovedfokus på størst mulig uttak av sik fra Randsfjorden. Sentrale aktører i

disse sesongene har vært Randsfjorden grunneierforening, Ferskvannsfisk AS, Randsfjordforbundet, Dokka-Etna grunneierlag og Dokkadeltaet grunneierlag. Disse årene er det totalt tatt opp henholdsvis 16, 23, 21 og 30 tonn sik. Resultatene er presentert i egne sluttrapporter (Høitomt 2008, Høitomt 2009, Høitomt 2011a og Høitomt 2011b).

Gjennom prøveprosjektet som ble gjennomført i Randsfjorden i 2007 ble det knyttet kontakt med prosjektansvarlige hos NIVA. Dette innebar løpende utveksling av erfaringer med fisket og drøftinger omkring en mulig videreføring av aktiviteten i fjorden. Det er fra de berørte grunneierlag (Etna grunneierlag, Dokka/Etna grunneierlag, Dokkadeltaet grunneierlag og Randsfjorden grunneierforening) og kommuner (Randsfjordforbundet) et sterkt ønske om å videreføre den planlagte satsingen i Randsfjorden. Det ble i 2007 og 2008 gjennomført en rekke møter for å diskutere denne satsingen, hvor bl.a. representanter for Landbruks- og matdepartementet og Fylkesmannen i Oppland har vært representert.

I NIVA`s prosjektbeskrivelse skisseres det et uttynningsfiske av sik med oppstart i 2008. Det legges her opp til et betydelig lokalt engasjement med bruk av garn, not og storruse. Det presiseres i prosjektbeskrivelsen at fiskerettshaverne selv må etablere utfiskingsprosjektet med rutiner for tømning og håndtering av fangst. NIVA skisserer et uttynningsfiske som går over 3 år med et årlig uttak på minimum 50 tonn sik. Et uttynningsfiske i denne størrelsesorden er en forutsetning for videre satsing på innlandsfiske i Randsfjorden. NIVA vil stå faglig ansvarlig for gjennomføring av nødvendige forundersøkelser, faglige råd underveis og sluttrapportering med resultater, samt anbefalinger om framtidig forvaltning av fisken i Randsfjorden.



Sik fra Randsfjorden. Foto: Geir Høitomt

2. Randsfjorden - beskrivelse.

Randsfjorden er Norges 4. største innsjø, 75 km lang, et areal på 134 km² og største dyp 131 meter. Randsfjorden ligger 135 m.o.h. De største tilløpselvene er Etna/Dokka i nord, Lomsdalselva på vestsida og Vigga i øst. Randsfjorden drenerer til Randselva fra et samlet nedbørfelt på 3663 km². Randsfjorden er regulert til kraftformål med en reguleringshøyde på 3 meter. Også tilløpselva Dokka er regulert til kraftformål.



Dokkadeltaet i nordenden av Randsfjorden. Foto: Geir Høitomt

Randsfjorden ligger i kommunene N. Land, S. Land, Gran og Jevnaker. Gjennom Randsfjordforbundet samarbeider disse kommunene om felles utfordringer og problemstillinger knyttet til fjorden. Randsfjordforbundet står bl.a som oppdragsgiver for løpende undersøkelser av vannkvaliteten i Randsfjorden og tilløpselvene.

Vannkvaliteten i Randsfjorden har gjennom et kontinuerlig overvåkingsprogram blitt fulgt i perioden 1988 – 2007. Vannkvaliteten i Randsfjorden er karakterisert som god – meget god (Løvik 2006). Vannkvaliteten har vist en klar bedring siden overvåkningsprogrammet startet opp.

3. Fiskeressurser.

Randsfjorden er leveområde for 11 ulike fiskeslag (Høitomt 2006). Størst verdi som matfisk har sik, gjedde, abbor, røye og ørret. Tidligere tiders fiske med bruk av flytegarn, not, mjæl og bunnsatte garn utnyttet disse ressursene i betydelig grad. Eksempelvis sto flytegarnfisket i Randsfjorden for et årlig uttak på 10 000 – 20 000 kg sik på 1980-tallet, mens notfiske på gytevandrende sik i Dokkaelva ga avkastning på opptil 13 000 kg/år i samme tidsrom (Lindås 1996). I tillegg ble det fanget betydelige mengder av de øvrige artene (spesielt gjedde), men hvor fangststatistikk ikke foreligger.



Gjeddefangst i Randsfjorden. Foto: Geir Høitomt

Fiske som matauk er nå imidlertid sterkt redusert, og spesielt artene sik, gjedde og abbor har et betydelig uutnyttet potensial. Beregninger viser for eksempel at sikbestanden i Randsfjorden vil kunne tåle et årlig uttak på minst 40 000 kg (Lindås 1996). For å holde god kvalitet (kondisjonsfaktor og vekt) på siken i Randsfjorden er det av avgjørende betydning å øke uttaket av dette fiskeslaget (Lindås 1996). Etter at flytegarn- og notfisket tok slutt har denne utviklingen vært negativ (kondisjonsfaktoren har endret seg fra 1,00 i 1978 til 0,70 i 1995). Nedgangen i størrelse og kvalitet på siken i Randsfjorden skyldes trolig at bestandstettheten har blitt for stor i forhold til næringsgrunlaget i innsjøen. Undersøkelser i 2007 viser at siken i Randsfjorden nå har en svært høy parasitteringsgrad (Atle Rustabakken, pers.medd).

Randsfjorden har stammer av storvokst gjedde, ørret (storaure) og røye. Disse artene oppnår betydelig vekt og er attraktive sportsfiskeobjekter. Storaure fiskes av sportsfiskere både i tilløpselva Dokka/Etna og ved dorging i selve Randsfjorden. Røya lever store deler av sin livssyklus på dypt vann men er ettertraktet sportsfiske som fiskes målrettet av interesserte fiskere. Foruten ørret og røye drives også et utstrakt sportsfiske på abbor og gjedde, hvorav sistnevnte oppnår vekt på over 10 kg i Randsfjorden.

4. Behov for tiltak i Randsfjorden.

På et møte i Hov 31.05.07 deltok representanter fra Landbruks- og matdepartementet, Fylkesmannen i Oppland, kommunene langs Randsfjorden, Randsfjordforbundet, grunneierlag, NIVA, Norsk innlandsfiskelag, Innovasjon Norge m.fl. Møtet kom i stand etter initiativ fra Landbruks- og matdepartementet. På dette møtet var det blant møtedeltagerne enighet om å se nærmere på mulighetene for økt uttak av fisk fra Randsfjorden. En rekke tiltak er aktuelle/nødvendige for å lykkes med målsettingen om økt uttak av innlandsfisk i Norge. På ovenfornevnte møte 31.5.07 ble det oppsummert følgende tiltak i Randsfjorden:

1. Gjennomføre fiskeundersøkelser i Randsfjorden med fokus på nødvendig uttak av sik (uttynningsfiske), fiskekvalitet (parasitter), miljøgifter med mer.
2. Videreføre og videreutvikle storrusefisket etter gjedde i Dokkadeltaet.
3. Reorganisering av Randsfjorden grunneierforening er nødvendig. Dette arbeidet er igangsatt og vil være en forutsetning for en del framtidige tiltak.
4. Gjennomføre praktisk uttynningsfiske på sik i tråd med faglige anbefalinger som gis av NIVA. Dette arbeidet må starte opp i 2008. Det vurderes ulike fiskemetoder (storruse, not på gyteplass, flytegarn).
5. Starte en driftsplanprosess for fisk og fiske i Randsfjorden. Det arbeides med utarbeidelse av driftsplan for nordre del av fjorden (Dokkadeltaet og Etna/Dokka) og Randsfjordforbundet har uttrykt ønske om tilsvarende prosess i hele Randsfjorden. Et slikt arbeid må være grunneierinitiert.
6. Vurdere potensialet for fisketurisme i Randsfjorden. Dette kan være muligheter knyttet til storørret, røye, stor gjedde, abbormeite, trolling, gardsturisme med mer. Dette forutsetter et samarbeid mellom grunneierlag, reiselivsbedrifter, frivillige organisasjoner og aktører innen fisketurisme.
7. Utvikle nødvendig infrastruktur knyttet til håndtering, omsetning, levering og videreforedling av fisk fra Randsfjorden. Dette inkluderer bl.a "skrapfisk" som er uegnet som matfisk pg.a. kvalitet eller størrelse.
8. Utvikle et tett samarbeid mellom berørte grunneierlag, kommunene, Randsfjordforbundet og Fylkesmannen. Randsfjorden har et fritt midtparti som krever et slikt samarbeid.
9. Bidra til utvikling/videreføring av lokal videreforedling av fisk fra Randsfjorden og nærliggende vassdrag. Sentrale aktører her er Innlandsfisk AS, lokale grunneiere og Buskerud Utmark- og Arealplan AS.
10. Det opprettes en styringsgruppe med representanter fra grunneierlag og Randsfjordforbundet.

5. Gjennomførte tiltak i Randsfjorden 2007 - 2012.

1. Dette arbeidet er igangsatt på oppdrag fra Landbruks- og matdepartementet og utføres av NIVA. I 2007 ble det startet arbeid med å innhente nødvendig grunnlagsdata for å utarbeide bl.a. en plan for uttynning av sik i Randsfjorden. Arbeidet er videreført i 2008 - 2012, se egen prosjektbeskrivelse fra NIVA.
2. Et forsøksprosjekt ble gjennomført vår/sommer 2007. Erfaringene var gode og prosjektet innebar en betydelig kompetanseoppbygging på lokalt nivå. Det vises til sluttrapport fra dette prosjektet (Buskerud Utmark- og arealplan.2007). Dette prøveprosjektet ble i 2007 støttet med BU-midler og involverte ulike aktører (HAPRO, Innlandsfisk AS, Dokkadeltaet grunneierlag, Buskerud Utmark- og Arealplan DA). I 2008, 2009 og 2010 fortsatte storrusefisket i Dokkadeltaet.
3. Nytt styre i Randsfjorden grunneierforening ble valgt i 2007. Grunneierlaget er nå revitalisert og teller pr. 1.1.2013 235 medlemmer.
4. Praktisk uttynningsfiske på sik er gjennomført i 2008, 2009, 2010 og 2011. Henholdsvis 16, 23, 21 og 30 tonn sik er tatt opp disse årene. Erfaringer er høstet ved bruk av ulike fiskemetoder (storruse, flytegarn, landdratt not, snurpenot og trål)
5. Driftsplan for fisk i Dokka-Etna, nedre deler av Etna og Dokkadeltaet er ferdigstilt (Høitomt, G. 2008). En driftsplanprosess for fisk og fiske i Randsfjorden er startet opp i 2010 og driftsplanutvalg er valgt. Driftsplanen er under utarbeidelse.
6. Randsfjorden grunneierforening har vedtatt oppstart av et forprosjekt for kartlegging av muligheter knyttet til fisketurisme i Randsfjorden. Dette prosjektet vil se på potensialet i utnyttelse av fisketilbud, overnatting og andre aktivitetstilbud knyttet til Randsfjorden. Forprosjektet startet opp i 2009 og statusrapport ble ferdigstilt i 2010 (Kistefos Skogtjenester 2010).
7. Nyttige erfaringer er hentet ut gjennom de fem sesongene (2007 - 2011). Dette er en viktig del av den gjennomførte kompetanseoppbyggingen. Skrapsik ble i 2009 og 2010 levert til dyrefor (pelsdyr), noe som fungerte svært bra. I 2011 og 2012 ble det i tillegg levert dyrefor til Bjørneparken i Flå.
8. Dette samarbeidet er godt etablert gjennom arbeidsutvalget som er nedsatt. Her sitter representanter for de berørte grunneierlagene og fra Randsfjordforbundet. I 2008 ble Fylkesmannen invitert i forbindelse med det pågående sikfisket. Representanter for prosjektet "Bedre bruk av fiskeressursene i regulerte vassdrag i Oppland" (administrert av Fylkesmannen i Oppland) deltok under notfiske i Bergshølen. Det ble bl.a. tatt prøver av fangsten for videre analyser m.h.t. paratiseringsgrad med mer. I driftplanutvalget for Randsfjorden er det valgt inn representanter fra Fylkesmannen i Oppland og Oppland fylkeskommune.
9. Bedriften Fersvannsfisk AS videreforedler all fisk som har matkvalitet. Andre lokale aktører har også vist stor interesse for prosjektet og etterspør nå fisk fra Randsfjorden.
10. Dette er gjennomført med representanter fra Dokka-Etna grunneierlag, Dokkadeltaet grunneierlag, Randsfjorden grunneierforening og Randsfjordforbundet.

6. Grunneierorganisering

Fiskerettshaverne langs Randsfjorden og i Dokka/Etna er organisert i grunneierlag.

Dokka-Etna grunneierlag organiserer grunneiere langs de nedre deler av disse to sentrale tilløpselvene. Dokkadeltaet grunneierlag dekker området innenfor Dokkadeltaet naturreservat i øvre del av fjorden. Disse to grunneierlagene har nær 100% organiseringsgrad.

Randsfjorden grunneierforening organiserer i dag (1.1.2013) 235 grunneiere rundt Randsfjorden. Disse medlemmene representerer ca. 75 % av strandlinjen langs fjorden. Det pågår et arbeid for fortsatt økt medlemstall i grunneierforeningen. Næringsutvikling (næringsfiske, fisketurisme og vannbasert friluftsliv) er en sentral del av grunneierforeningens arbeidsfelt.

Som landets 4. største innsjø har Randsfjorden et fritt midtparti som omfatter betydelige deler av sjøen. I Randsfjordforbundet er de 4 kommunene rundt fjorden representert og samarbeider om tiltak/strategier for innsjøen. Randsfjordforbundet har derfor en viktig rolle i forhold til allmennhetens rettigheter i det frie midtpartiet i Randsfjorden.

Det er i perioden 2007 - 2012 avholdt flere møter mellom de aktuelle grunneierlagene og Randsfjordforbundet for å diskutere praktiske løsninger og framdrift av et prosjekt knyttet til tynningsfiske/næringsfiske i Randsfjorden.



Randsfjordforbundet og grunneierforeningene bidrar med finansiering av stamfiske etter storaure i Randsfjorden. Foto: Geir Høitomt

7. Prosjektmål.

Prosjektet har som hovedmål å bidra til økt næringsutvikling i området ved å:

- a) Skape et bærekraftig næringsfiske i Randsfjorden, særlig av sik, gjedde og abbor.
- b) Øke turistfisket i området. Herunder å utnytte potensialet som ligger i fiske etter stor gjedde, røye og ørret i Randsfjorden.

8. Delmål.

- a) Prosjektet har som mål å redusere bestanden av sik med 50 tonn pr. år i perioden 2009 – 2012.
- b) Skape interesse og grunnlag for oppstart av næringsfiske etter sik så snart kvaliteten av fisken er tilfredsstillende.
- c) Bidra til at tilbudet om turistfiske i Randsfjorden videreutvikles.

9. Forholdet til andre tilgrensende prosjekt.

- Randsfjordforbundet har kommet langt i arbeidet med felles retningslinjer for arealbruken langs Randsfjorden. Noe av hensikten med denne samordningen er å åpne for tilrettelegging av tilbud til grupper som ønsker å benytte Randsfjorden til rekreasjon og friluftsliv.
- Randsfjorden grunneierforening har tatt initiativ til et prosjekt med målsetting å avklare muligheten for økt næringsutvikling langs Randsfjorden. Dette forprosjektet startet opp i 2009 og statusrapport ble ferdigstilt i 2010 (Kistefos Skogtjenester 2010).
- Flere enkeltgrunneiere langs Randsfjorden har utviklet/utvikler tilbud knyttet opp mot gardsturisme. Flere av disse har fokus på fiske og rekreasjon i Randsfjorden.
- Flere lokale matprodusenter etterspør tilgang på fisk fra Randsfjorden. Geir Otto Anderson, fersvannsfisk AS, Mat på Hadeland, Mat i Land og Landevegen er eksempler på dette. Disse aktørene har i stor grad basert sin virksomhet på lokalprodusert mat og lokale råvarer. Flere av dem benytter gamle oppskrifter for videreforedling av Randsfjordsfisk.
- Turistkontoret for Gjøvik, Toten, Land og Hadeland Reiseliv registrerer økt interesse og etterspørsel, også fra utenlandske fisketurister. Prosjektet *Fiskelykke* er igangsatt for å møte denne etterspørselen fra lokale og tilreisende.

10. Prosjekteier og organisering

Randsfjorden grunneierforening er eier av prosjektet. Samarbeidende parter er Dokka/Etna grunneierlag, Dokkadeltaet grunneierlag og Randsfjordforbundet. Prosjektet ledes av en styringsgruppe sammensatt av representanter fra de tre grunneierforeningene og Randsfjordforbundet.

11. Gjennomføring av tynningsfiske i 2013.

Hovedprioritet i 2012 må legges på fortsatt uttynningsfiske av sik. Dette arbeidet er en forutsetning for å lykkes med målet om utvikling av næringsfiske i Randsfjorden. En vital sikstamme vil være hovedgrunlaget for et slikt næringsfiske. Det ligger også et klart potensiale i en turistmessig utnyttelse av en slik sikstamme. Hovfiske etter sik på gytevandring i Dokka/Etna hadde tidligere et svært stort omfang, og har elementer av både matauk og rekreasjon. Deltagelse ved tømning av storruser og notdraging vil også være et svært aktuelt tilbud å videreutvikle. Alt dette må tuftes på en sikstamme som holder matkvalitet. Turistfiske på stor gjedde, stor røye og stor ørret er også i vesentlig grad basert på at fiskesamfunnet i Randsfjorden er i naturlig balanse. Stor gjedde (over 5 kg), ørret og røye slippes for øvrig ut igjen ved bruk av storruse.

Vi ser også at Ferskvannsfisk AS og andre aktører har et betydelig potensial når det gjelder næringsfiske og foredling av kvalitetsfisk når siken er friskmeldt.

a) Fiskemetoder

Med bakgrunn i erfaringer knyttet til mulig fangstvolum ved de ulike fiskemetodene skisseres nedenfor et opplegg for uttak av 50 tonn sik i 2013. Det understrekes at dette er erfaringstall som bygger på resultatene oppnådd i perioden 2007- 2012.

Aktuelle fiskemetoder er: oppflægarn/bunnsatte garn, storruse og landdratt not.

Storruse. Det benyttes minimum 9 storruser i 2013. Plassering vil fortrinnsvis være i Dokkadeltaet og ved Jevnaker. Forventet uttak 30 tonn.

Landdratt not. Notfisket i Bergshølen videreføres. Her forefinnes lokalkunnskap og nødvendig redskap hos interessert grunneier. Forventet uttak 10 tonn.

Oppflægarn/bunnsatte garn. Interesserte enkeltpersoner og Ferskvannsfisk AS vil kunne levere sikfangst på etablert fiskemottak. Forventet uttak 10 tonn.

b) Fiskemottak

Det videreføres fiskemottak der fisken (siken) veies og samles for videre transport. Disse mottakene er ved Fluberg bru (frysecontainer) og ved Bergshølen.

c) Utnyttelse av fisken.

Siken holder ikke matkvalitet på grunn av høyt innhold av parasitter. Denne "skrapfisken" vil i 2013 bli søkt utnyttet på følgende måter:

- Hundefôr. Det er etablert kontakt med hundekjøpermiljøer som kjøper sik til hundefôr. Dette vil imidlertid dreie seg om mindre kvanta.
- Pelsdyrfôr. Avtale med lokal pelsdyroppdretter ble opprettet i 2009 og er videreført. Disse driver egne fôrkjøkken og benytter store mengder fôr, spesielt på høsten. Det er uttrykt stor interesse fra disse for bruk av såpass betydelige mengder sik. Dette samarbeidet fortsetter i 2013.
- Rogn fra gyteklar sik ivaretas og videreføres av Ferskvannsfisk AS
- Bjørnefor. Levering av bjørnefor til Bjørneparken i Flå er aktuelt også i 2013.

Gjedde og abbor blir tatt hånd om og omsatt på ulike måter i markedet. Flere aktører etterspør nå fisk fra Randsfjorden.



Notfiske av sik i Bergshølen høsten 2008. Foto: Geir Høitomt

12. Forutsigbarhet.

Randsfjorden har en sikstamme som er for stor i forhold til næringstilgangen. Alle fiskeslag, også storretten, blir berørt av dette. For sikens del har det ført til meget sterke angrep av parasitter ("gjeddemark"). Ifølge NIVA må sikstammen reduseres med 50 tonn pr år i 3 - 4 år. Det er derfor avgjørende at det sikres finansiering over et så vidt langt tidsrom. Utfisking i kun ett år er bortkastet. På denne bakgrunn er det fremmet en finansieringsplan for årene 2009 – 2012.

13. Næringsmessig utnyttelse av fisken i Randsfjorden.

Utnyttelse av innlandsfisk i Norge er beskjeden sammenlignet med tilsvarende situasjon i sammenlignbare land. Handlingsplanen for innlandsfiske fra Landbruks- og matdepartementet (13.07.2006) beskriver ulike utfordringer knyttet til økt utnyttelse av innlandsfisk. Innenfor et 10 års perspektiv skal handlingsplanen i følge mandatet prioritere de viktigste tiltak for yrkesfiske, innenlands fiskeoppdrett og fisketurisme, herunder samarbeidsmodeller innenfor næringa og mellom næringa, virkemiddelapparatet og forvaltningen

Det var en målsetting for LMD å øke fangsten fra dagens (2006) 200 tonn til 500 tonn i løpet av 5 år. LMD avholdt møte i Hov i 2007 for å påvirke lokale krefter til å utføre tynningsfiske i Randsfjorden og leide inn NIVA Hamar for å bistå gjennomføringen av prosjektet. Randsfjordforbundet og Randsfjorden Grunneierforening tok på seg prosjektet og kontaktmann i NIVA har vært Atle Rustadbakken Utviklingen av sikstammen og fiskebestanden i Randsfjorden må sees som en del av en helhetlig utvikling i og rundt Randsfjorden. Her kan nevnes:

- Dokkadeltaet nasjonale våtmarkssenter, under sterk utvikling

- Tiltak i henhold til driftsplan for fisk for tilløpselvene Dokka og Etna under gjennomføring
- Driftsplan for fisk og fiske i Randsfjorden (vedtatt mars 2013)
- Tiltak for bedre innsyn og tilgang til fjorden i flg rapport fra mars 2010 ”Randsfjorden – allmenn tilgjengelighet (vedtatt i de 4 Randsfjordkommuner).
- Næringsutvikling i Randsfjordområdet med fiske som en viktig del av produktet må følges opp.
- Felles retningslinjer for arealbruk langs fjorden.
- Turistbåt på Randsfjorden som settes i drift våren 2013.

Ferskvannsfisk AS er to yrkesfiskere som bor på Jevnaker. De driver samtidig videreforedling av innenlandsfisk på Helgelandsmoen syd for Hønefoss. De leverer råvarer og videreforedlet fisk til grossister og restauranter i Oslo, Oslos nærområder og til Ringerike. De har stor etterspørsel etter råvarer og er derfor interessert i å hjelpe Randsfjordkommunene og RGF med å fiske opp den markbefengte siken, slik at mengden gjeddemark reduseres, og fisken med tiden kan brukes til konsum. Dette innebærer at vi i fremtiden så langt er sikret oppfisking og videreforedling av sik og annen fisk fra Randsfjorden når siken er friskmeldt. Ferskvannsfisk har til nå fisket opp ca 80 % av de 135 tonn fisk som er tatt i perioden 2008 – 12 og RGF er derfor helt avhengig av at de fortsetter.

Fiskeforedlingsanlegget er også nødvendig dersom lokale fiskere langs Randsfjorden skal få levert sine fangster. Med en friskmeldt sikbestand kan næringsfiske i fjorden danne grunnlag for noen arbeidsplasser, og et tidligere viktig fiske kan bli gjenopptatt. Nottfisket i Bergshølen som fortsatt er i gang i Dokkaelva, kan også bli videreført.

Med økt fokus på Randsfjorden i flere sammenhenger, der også sportsfiske sett i sammenheng med annen turistvirksomhet, er viktig, har også næringsfiske et betydelig potensial, noe vi nå er i ferd med å berede grunnen for.

Det er derfor svært viktig at sikfisket fortsetter i stor skala, særlig nå som vi får bekreftet at uttaket av fisk fører til at fisken blir friskere og større.

14.Tynningsfiske 2008 - 2012, Randsfjorden

		2012	2011	2010	2009	2008	Sum pr. post
Utbetalt godtgjøresle for fiske	Kr.	546211	468 600	278701	311845	204625	1 809 982
Kostnad lagring sik Jevnaker for transport til Fluberg	Kr.	30823	13 820	14238	0	0	58 881
Leie fryselager for sik Fluberg (sik brukes til pelsdyrfor)	Kr.	18125	18 125	8500	0	0	44 750
Driftsutgifter båt etc.	Kr.	3472	12 226	2945	0	0	18 643
Leie lager fiskeutstyr	Kr.	5000	5 200	5000	5000	0	20 200
Adm. Kostnader	Kr.	29741	25 659	21208	19250	16500	112 358
Organisering	Kr.	24150	21 500	19321	18300	19300	102 571
Kjøring utstyr og fisk	Kr.	30223	14 940	18750	6563	18750	89 226
Utgifter med ruser, utstting, kjøring, vedlikehold	Kr.	13188	5 500	8500	6250	7300	40 738
Lagring av utstyr og vedlikehold	Kr.	36656	14 302	67809	0	0	118 767
Møteutgifter - fiskere info før og etter sesong	Kr.	32068	19 200	29751	19701	13200	113 920
Leie storruse	Kr.	10000	8 500	10625	0	0	29 125
Kjøp ruser og utstyr		77013	0	29571	346873	0	453 457
Forsøksfiske med snurpenot. Ekko	Kr.	0	30 000	0	31250	39062	100 312
Undersøkelse av sik 2010 - 2011, størrelse og gjeddemark.	Kr.	20000	20 000	25000	0	0	65 000
Sum utgifter	Kr.	876670	677 572	539919	767041	450203	3 311 405

Oppfisket Kg.	43 300	29 830	21 662	23585	16 026
Sum oppfisket Kg.	134 446				

Finansering:		2012	2011	2010	2009	2008	Sum
Tilskudd fra kommuner	Kr	170000	170 000	170 000	200 000	120 000	830 000
Tilskudd fra Landbruksdep.	Kr	150000	150 000	150 000	200 000	100 000	750 000
BU midler	Kr	0	91 000	103 500	112 500	100 000	407 000
Egeninnsats Grunneierforening	Kr	556670	266 572	116 419	254 541	130 203	1 324 405
Sum	kr	876670	677 572	539 919	767 041	450 203	3 311 405

15. Budsjett og finansiering for 2013.

Erfaringer gjennom flere år tilsier at vi kan estimere kostnadene ved sikfisket ganske godt og at det ved en forventet oppfisket mengde vil ligge på ca kr 12,- pr kg.

Vi har som realistisk mål å få tatt opp ca 50 tonn sik sesongen 2013. Det vil si at vi forventer en total kostnad på kr 600.000,-. Utover dette regner vi med en egeninnsats fra aktører i Randsfjorden Grunneierforening på ca kr 50.000,- som vi ikke tar med i nedenstående oppsett.

Forventede kostnader fordeler seg slik:

Godtgjørelse for fiske og diverse 50 tonn a kr 10,00	kr 500.000,-
Vedlikehold av utstyr	kr 20.000,-
Møteutgifter, rapportering	kr 50.000,-
Undersøkelser av gjeddemark og kondisjon	kr 30.000,-

Totale kostnader 2013	kr 600.000,-
------------------------------	---------------------

Finansieringsplan:

Søndre Land kommune	kr 50.000,-
Nordre Land kommune	kr 50.000,-
Gran kommune	kr 50.000,-
Jevnaker kommune	kr 50.000,-
Hadelandsregionen	kr 50.000,-
Gjøvikregionen	kr 50.000,-
Randsfjordforbundet	kr 100.000,-
Oppland Fylkeskommune	kr 100.000,-
Randsfjorden Grunneierforening	kr 100.000,-

Total finansiering 2013	kr 600.000,-
--------------------------------	---------------------

16. Litteratur.

Buskerud utmark- og arealplan DA. 2007. *Sluttrapport fra prøvefiske med storruse i Dokkadeltaet, nordre Randsfjord.*

Høitomt, G. 2008: *Driftsplan for fisk i Dokka-Etna, nedre deler av Etna og Dokkadeltaet.* Rapport utarbeidet av Dokka-Etna grunneierlag, Etna grunneierlag og Dokkadeltaet grunneierlag.

Høitomt, 2008: *Innlandsfiske i Randsfjorden. Oppsummering av prosjekt gjennomført i 2008.*

Høitomt, 2009: *Innlandsfiske i Randsfjorden. Oppsummering av tynningsfiskeprosjekt gjennomført i 2009.*

Høitomt, 2011a: *Innlandsfiske i Randsfjorden. Oppsummering av tynningsfiskeprosjekt gjennomført i 2010.*

Høitomt, 2011b: *Innlandsfiske i Randsfjorden. Oppsummering av tynningsfiskeprosjekt gjennomført i 2011.*

Kistefos Skogtjenester as, 2010: *Randsfjorden, allmenn tilgjengelighet. Kartlegging av eksisterende forhold, samt skissering av fremtidige muligheter for allmenn tilgjengelighet til Randsfjorden*

Landbruks- og matdepartementet. 2006. *Handlingsplan for innlandsfiske.*

Lindås, O.R., Eriksen, H. og Hegge, O. 1996. *Fiskeribiologiske undersøkelser i Randsfjorden og Dokka-Etna etter regulering av Dokka.* Fylkesmannen i Oppland. Rapport 8/96.

Løvik, J.E. og Kjellberg, G. 2006. *Overvåking av vannkvalitet og biologiske forhold i Randsfjorden med tilløpselver. Rapport for 2005.* NIVA-rapport LNR 51702006

Norsk institutt for vannforskning (NIVA) 2007. *Innlandsfiske: karakterisering av næringsfiskepotensiale, tiltak og tiltaksevaluering samt utvikling av høstingsmodeller.* Prosjektbeskrivelse.