



HADELAND

**VEDLEGG
TIL SAKSLISTE**

REGIONRÅDET FOR HADELAND

ØVRE VANG GÅRD, JEVNAKER

25.11. 2011

SAKENE 45/11 til 47/11



Gran
kommune



Jevnaker
kommune



Lunner
kommune



Oppland
Fylkeskommune

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
11/00434-5
vbdy

Arkiv
---, C10

Deres ref.

Vår dato
15.11.2011

Søknad om midler til ungdomssatsing på Hadeland 2012 – Transportordning for ungdom

Viser til utlysning av tilskuddsmidler til ungdomssatsing i regionene av 19.september 2011, og søker herved Oppland Fylkeskommune om støtte til en videreføring av transportordningen "Trygt hjem for en 50-lapp".

"Trygt hjem for en 50-lapp" ble startet opp som et forsøk i 2008, og videreført i 2009 og 2010. På Hadeland er det spredt bosettingsstruktur og man mangler nattbusstilbud eller andre kollektivtilbud i helgene. Ved å betale 50 kr har ungdommen hatt mulighet til å komme seg hjem med drosje på en trygg måte etter å ha deltatt i aktiviteter og sosiale sammenkomster på kveldstid. Dette har vært et viktig tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet.

I 2011 har bruken av ordningen variert, med høyest bruk jan/feb 2011. 290 personer har benyttet seg av tilbudet per 30.9.2010. Hvis de tre siste måneder av året blir som snittet de siste måned vil ordningen ha ca 110 turer med ca 450 personer i år. På bakgrunn av forbruket frem tom september ligger det an til bruk i 2011 på ca 60 000 kr, og det er omtrent det samme som i 2010.

Følgende kriterier er nå gjeldende for ordningen:

- Aldersgrense 16 – 20 år
- Natt til lørdag og søndag
- Innenfor Hadeland
- Fra Hønefoss sentrum
Kjørerute: Jevnaker- Lunner Rådhus- Gran sentrum-Jaren- Brandbu sentrum (ikke helt hjem)
- Minimum 3 personer til avstigningssted innenfor en avstand på 3 km
- Egenandel kr. 50,- pr. person
- Bestilling før kl. 20.00
- Hjemturen må ikke starte senere enn kl. 02.00



For å gjøre ordningen bedre kjent blant ungdom ble en brosjyre distribuert til alle elever ved de videregående skolene i 2009 og 2010, samt i mai 2011. Ordningen har også vært markedsført på Facebook. Det er allikevel ønskelig at enda flere benytter seg av ordningen enn det har blitt gjort i år og de foregående år.

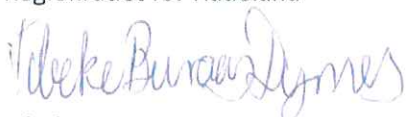
Undertegnede prosjektmedarbeider vil vinteren 2012 drøfte med elevrådene på videregående skolene hvordan ungdommen ser for seg en videreføring og utvikling av ordningen, og hva som skal til for at flere bruker tilbudet.

Med bakgrunn i brukstallene fra 2011, og i en forventning om at tettere kontakt med ungdommen og markedsføring av ordningen vil føre til et høyere forbruk for 2012 enn i 2011, forventer vi et forbruk på ca. kr. 80.000,- i 2012. Ubenyttede midler i 2011 vil bli overført til bruk i 2012. Vi søker derfor OFK om 60 000 til ordningen. Kommunene vil i tillegg bidra med 20% av dette.

”Trygt hjem” ønskes videreført i 2012. Ansvar for den praktiske håndteringen av ordningen skjer i Regionrådet for Hadeland med prosjektmedarbeider Vibeke Buraas Dyrnes som kontaktperson.

Regionrådet for Hadeland søker herved Oppland Fylkeskommune om støtte på kr. 60.000 til «Trygt hjem» for 2011.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland



Vibeke Buraas Dyrnes
Rådgiver
Saksbehandlers telefon: 61 33 85 32

Kopi til:



HADELAND

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
11/00434-5
vbdy

Arkiv
---, C10

Deres ref.

Vår dato
15.11.2011

Søknad om midler til ungdomssatsing på Hadeland 2012

Det vises til brev av 19. september 2011 – "Utlysning av tilskuddsmidler til ungdomssatsning i regionene 2012.

Hvem søker:

Jevnaker, Lunner og Gran kommuner søker gjennom Regionrådet for Hadeland om tilskudd til regionale ungdomstiltak i 2012.

Organisering:

Ansvarlig for den regionale søknaden og koordinator for prosjektet er pr. d.d.: **Seksjonsleder for Kultur og fritid i Gran kommune Marta Tuff.**

Det er avviklet fellesmøte med representanter fra Hadeland kulturskole, Gran bibliotek, Brandbu kino, kulturkontoret v/seksjonsleder for Kultur og Fritid, fritidsleder og SLT-koordinator og representanter fra kultur i Jevnaker. Konklusjonen ble at det søkes om videreføring av prosjektene som ble igangsatt i 2011. Forslaget er lagt frem for Oppland fylkeskommune på samling for alle prosjektledere i regionene 12.10.11 og for Regionrådet for Hadeland 28.10.11.

Hva søkes det midler til/finansiering:

- **"Aktiv sommer"** – Har en total kostnad på 340 000, hvorav det søkes fylkeskommunalt bidrag på kr 200.00
- **"Filmfokus"** – Har en total kostnad på kr 348.000 hvorav det søkes fylkeskommunalt bidrag på kr 200.000
- **50% stilling som prosjektleder/arbeider og adm .utg.** – Har en kostnad på kr 300.000 som dekkes av kommunal egenandel.



Gran
kommune



Jevnaker
kommune



Lunner
kommune



Oppland
Fylkeskommune

Det er fremmet forslag om «friske» midler til å finansiere kommunal egenandel i budsjett og økonomiplanprosessen i alle tre kommuner fra og med 2012. Samlet egenandel for kommunene på Hadeland er kr 475.000, - henholdsvis Gran kr 200.000, Lunner kr 150.000, og Jevnaker 125.000 (fordeling ut fra innbyggertall) Regionrådet går inn med kr 50.000 og inntekter er stipulert til kr 63.000.

I 2011 ble tiltakene i en overgangsperiode finansiert via midlertidige ubesatte deltidsstillinger, fondsmidler og midlertidige omdisponeringer.

Søknaden sendes med forbehold om endelig godkjenning i Regionrådet for Hadeland og positiv resultat i budsjettbehandlingen.

Forankring lokalt er:

- Kommunedelplan for Kultur 2006 – 2017 for Gran kommune, Lunner kommune 2011-2014 Kulturplan 2010-2013, og Kulturplan 2010 – 2013 for Jevnaker kommune
- Ruspolitisk og kriminalitetsforebyggende handlingsplan for Gran kommune 2010 – 2012 og Rusmiddelpolitisk handlingsplan 2008-2011 – Jevnaker kommune
- Kommunedelplan for Oppvekst 2009 – 2013 – Lunner kommune
- Kommunedelplan for Idrett og fysisk aktivitet 2008-2019 for Gran kommune og Kommunedelplan for Idrett og friluftsliv 2011-2014 - Jevnaker kommune

Sentrale mål i planene tiltakene retter seg mot:

- Kultur for alle – Et kulturliv med høy kvalitet, mangfold, bredde og tilbud til alle
- Etablere nye attraktive, funksjonelle møteplasser og arenaer for ungdom
- Barn og unge skal gis muligheter til en meningsfylt og stimulerende fritidsaktivitet ut i fra egne forutsetninger.
- Utvikle unges kunstneriske og kreative evner og fremme forståelse og opplevelse av kunst og kultur
- Sikre at alle gis mulighet for å drive idrett og fysisk aktivitet på ett nivå som passer den enkelte
- Skape best mulig oppvekstvilkår via forebygging, tidlig innsats, helhetlig tenkning og tverrfaglighet
- Forebygge alle typer rusmisbruk, med særlig fokus på forebyggende arbeid blant barn og unge

Regionen har felles utfordringer i forhold til ungdomsgruppa. De unge har stor variasjon i ønsker og behov, for mangfold og kvalitet, og har ulike ståsteder og interesseområder. Mange slutter i organiserte aktiviteter i ungdomsalderen, og spesielt når de kommer i videregående skole alder. Derfor er videregående skolene invitert til samarbeid om planlegging og gjennomføring. Aktiviteter, opplevelser og møteplasser må legges til rette for bruk på tvers av kommunegrensene, være attraktive og ha elementer av medvirkning og innflytelse for god utnyttelse av deres ressurser for berikelse av lokalmiljøet og for deres livssituasjon.

Tiltakene rettes primært mot aldersgruppen ungdomsskole og videregående skole. Tilbudene skal være for all ungdom og det jobbes gjennom tverrfaglige nettverk for å sikre dette.

Forankring på fylkesnivå:

- *Hovedlinjer i Oppland fylkeskommunes politikk for ungdom*
 - *Satsningsområde 1: Regionale tiltak knyttet til videregående skole som bidrar til å trekke skolen ut i lokalsamfunnet og lokalsamfunnet inn i skolen.* Konkret etableres samarbeid med Hadeland videregående skole, - linjene Medier og kommunikasjon og Idrettsfag for planlegging og gjennomføring av tiltakene.
 - *Satsningsområde 2: Tiltak som utløser skaperkraft, stimulerer virketrang og legger til rette for entreprenørskap.* Film som tema skaper / forutsetter samarbeid med ulike aktører og gir mulighet for oppgaveløsning i større felleskap, samt entreprenørskap i det å skape film og delta i å utarbeide nye ungdomstilbud
 - *Satsningsområde 3: Tiltak som gir anledning til utprøving av nye trender.* Film mv. er en svært synlig del av vår mediehverdag. Å beherske og forstå disse uttrykkene er mer aktuelt enn noen sinne. Sommertilbudet skal gi nye tilbud utover de tradisjonelle.
 - *Satsningsområde 5: Kunst og kulturformidling for og med unge.* Det planlegges både verksteder innen film samt formidling av kunnskap og opplevelser som møter med profesjonelle filmskapere i begge sammenhenger, samt visning av kvalitetsfilmer.
 - *Satsningsområde 6: Stimulere til helsefremmende aktiviteter.* Vårt mål er å legge til rette for nye trender og aktiviteter som motiverer til fysisk aktivitet i samarbeid med ungdom.

Konkrete mål og tiltak i regionen:

Det understrekes at dette er nye tiltak som ikke pr. i dag er finansiert. Kommunal egenandel er fremmet i budsjettprosessen for 2012.

Videreføringen i 2012 tar utgangspunkt i nye tiltak i 2011 som utvikles videre i 2012. Tiltakene beskrives i korthet her, og det vil bli sendt rapport fra 2011 ved utgangen av året.

1. "Filmfokus"

Gran, Lunner og Jevnaker satser felles på prosjektet "Filmfokus". Filmprosjektet i sin helhet defineres ut i fra forrige års satsning og erfaringer, samt ta utgangspunkt i ulike planer, lokale kulturmaal og elevenes/ ungdommenes ønsker.

I 2011 er det gjennomført 8 verksteder innen film, video og musikk, 5 kvelder med filmprofil med bl.a. unge utøvere på «Huset» ungdomskafé, 14 ekstra filmvisninger på fredager med premierer på ungdomsfilmer, Hollywood fri uke med 9 filmtitler fordelt over 17 visninger, innkjøp av film og filmlitteratur på biblioteket, animasjonsverksteder i alle 6. klassene der de 20 filmer vises som «forfilmer» fordelt over 10 åpne visninger av familiefilm på Brandbu kino.

Medielinja ved Hadeland videregående skole inviteres i 2012 til samarbeid om planlegging og gjennomføring og deltakelse.

Bakgrunn, mål og strategier for hele prosjektet

1) Kulturverksteder - Gran, Lunner og Jevnaker

Arrangere verksteder som har film som dreiepunkt. Unge skal lære om film, aktivt skape film selv og formidle film. Kultur og fritid i samarbeid med andre seksjoner og avdelinger internt, legger opptil fremføringer på flere ulike arenaer,- visningskvelder på Brandbu kino, ungdomsklubber, ulike ungdomsarrangementer, UKM mv.

2) Brandbu Kino – visning av film

Brandbu kino ble digitaliseres forsommeren 2011, og i den forbindelse er det et mål for Gran kommune å øke omfanget av filmvisning, endre profil, og ha bla. "Hollywood frie , perioder med ulike filmtemaer på programmet, etablere filmklubb m.m. Målgruppen er i første rekke unge, men også voksne.

3) Kulturell møteplass – "Jazzlokalene" i Folkets hus i Brandbu

Utvikle en "ny arena" i Jazzlokalene i Folkets hus i Brandbu som en møteplass for film interessert ungdom (etasjen under kinosalen). Brandbu kino og "Jazzlokalet" legges til rette for formålet og kinoutstyret og medier oppdateres til et moderne nivå. I disse lokalene og i kinosalen skal det vises kortfilmer laget av barn og ungdom, andre amatører og profesjonelle, samt ha konserter og danseforestillinger m.m. på scenene (begge rom har scener) i tilknytning til film temaet. Ungdom skal engasjeres i programmering av kinotilbudet, samt i andre ideer og aktiviteter.

4) Gran bibliotek

Vil ha fokus på og synliggjøre film - både med tanke på flimlitteraturen og filmatisert litteratur. Planlegges verksted i manusskriving og fortellermåter, og foredrag omkring temaet film. Her tenkes både forfattere og manusforfattere som inspiratorer. I tillegg kan biblioteket være en visningsarena for små dramatiserings stykker.

5) Den kulturelle skolesekken i Gran og Lunner:

Vårt mål er å øke omfanget av ulike filmproduksjoner i Den kulturelle skolesekken i form formidlingsopplegg, verksteder for elever med profesjonelle, filmskapere, regissører og manusforfattere (*finansieres hovedsakelig via DKS, men utgjør en del av prosjektet*)

2. "Aktiv sommer"

Gran og Lunner kommuner startet opp tilbud for ungdom på sommerstid 2011. Jevnaker har utviklet sitt tilbud videre sammen med Lunner og Gran.

Det er fremmet på tvers av seksjoner og fagavdelinger et ønske om å videreutvikle sommertilbudet «Aktiv sommer". Ulike former for fysisk aktivitet, friluftsliv, kultur og fritidsaktiviteter, sosiale treff og turer vektlegges i ønskene.

Rammen for tilbudet er 2 uker etter skoleslutt og 2 uker før skolestart sommeren 2012.

Hovedmålgruppen er ungdom 13-18 år, og er et åpent tilbud for alle.

AKTIV SOMMER klarte sommeren 2011 å fange en gruppe ungdommer som av sammensatte grunner har hatt behov for aktiviteter gjennom deler av sommeren. Arrangementet har en inkluderende og åpen profil, med lav terskel.

Prosjektet har tilknytning til SLT-nettverket, og utover kulturtjenesten, er enhet for Familie & Helse (inkl. barnevernet), politiet og lag/foreninger vært involvert operativt. Denne organisasjonen har klare fordeler:

- Det er mulig å rekruttere ungdom som SLT-nettverket anser det viktig at får et aktivitetstilbud på sommeren, i tillegg til at tilbudene skal være åpne for alle.
- Aktivitetene sikres god voksentetthet og kompetente ledere
- Sentrale nøkkelpersoner opparbeider kontakter og nettverk i ungdomsmiljøet – får "bli med inn" i kretsen. Viktig kunnskap sankes for videre tverrsektorielt forebyggende arbeid

Den regionale forankringen vil forsterke muligheten for samhandling og erfaringsutveksling for faggruppene på tvers av kommunene, samt å gi målgruppa en større sosial arena og nettverk. Siden alle

tre kommunene er inne med relativ lik del i finansieringen av prosjektet, vil hovedaktivitetene i "Aktiv sommer" være for all ungdom i målgruppen fra hele regionen.

Med utgangspunkt i dette er følgende forslag utarbeidet:

1 Vannfestival

Her blir det aktiviteter i og ved vann. Ulsnestangen badeplass i Røykenvik er arenaen. Vi tenker oss ett opplegg over 2 dager med stor variasjon i programmet slik at unge fra hele Hadelandsregionen skal finne noe å glede seg over, og som stimulerer og inspirerer til aktiv fysisk og kulturell deltakelse. Opplegget baserer seg på konseptet som ble utviklet i 2011 med noen endringer ut i fra erfaringene under gjennomføringen.

Aktiviteter:

a)Ulike vannaktiviteter

-Seil regatta, ro-konkurranse, kajakk, kano, vannscooter, vannski og bananbåt.

b)Ta sjansen

Skli ut i vannet fra en ramp med selvlagd "båt" og prøve å nå frem til bjellen i vannet på kortest tid. Trenger en hjelp til å bygge en "båt" vil det være veiledere som kan hjelpe til i prosessen.

c)Sosialt kulturarrangement

- Bruke lokale ungdommer til å opptre. En mulighet er å hente inn en noe mer kjent artist som "headliner" til festivalen. Det kan trekke flere publikummere til arrangementet.
-

d)Sirkusverksted

1-2 dager med sirkuskurs med veileder. Påmelding i forkant, den store finalen vil bli å fremføre dette på vårt kulturarrangement på Ulsnestangen og i Jevnaker.

2 Friluftcamp med miniekspedisjon i lokalmiljøet

Det tilbys en friluftcamp over 4 dager. I forkant av miniekspedisjonen tenker vi oss 1 dager med en teoretisk innføring om friluftsliv i ulike naturmiljøer, bevissthet om nærmiljøets muligheter, kart og kompass og andre måter å orientere seg på. Det legges opp til praktiske oppgaver, derav å delta i planlegging av en påfølgende 3 dagers tur.

3 Mesternes mester

Ungdom gis fysiske utfordringer de aldri før har stått overfor - av morsom karakter? Hvem klarer å bryte sine egne grenser? Bare en kan bli mesternes mester! Her kreves det viljestyrke og utholdenhet så vel som "beinhard psyke og høye smerteterskler" – og humor. Til slutt kan kun én gruppe bli stående igjen som "Mesternes Mester".

4 Ulike turer og aktiviteter mv.

Åpen hall, leirdueskyting, sykkeltur i Nordmarka, klatring, kokkekurs, ulike små arrangementer felles og i den enkelte kommune.

Økonomi, - budsjett og finansiering:**Prosjektleder/arbeider i regionen:**

Prosjektleder/arbeider 50% stilling inkl sos. utg	275.000
Prosjektleder/arbeider div. adm kostnader	25.000
Finansiering - kommunene	300.000

“Aktiv sommer”

Honorar vannaktiviteter, leie av utstyr,- kanoer, båter, friluftsutstyr, telt, diverse....	80.000
Honorar/tilskudd friluftcamp, sirkus, mesternes mester	80.000
Tilskudd frivillige, – Røde kors, Norsk folkehjelp, båtforening, mv.	40.000
Transport	30.000
Sosialt kulturarrangement, turer div.	70.000
Diverse adm. Kostnader, markedsføring	40.000
Totalt	340.000

Finansiering:

Gran, Lunner og Jevnaker	87.000
Regionrådet	25.000
Inntekter	28.000
Oppland fylkeskommune	200.000
Totalt	340.000

“Filmfokus”

Honorar, lønn, kost og reise, - ungdomsarbeidere, verksteder	168.000
Visning av film - ekstravisninger	50.000
Foredrag- filmkunnskap m.v. , film, litteratur	35.000
Arrangement og visningskostnader- diverse utgifter som lyd, lys, leie av lokaler, annonser	70.000
Diverse adm. kostnader	25.000
Totalt	348.000

Finansiering:

Gran, Lunner og Jevnaker egenandel	88.000
Inntekter – billettsalg, deltakeravgift	35.000
Regionrådet	25.000
Oppland fylkeskommune	200.000

Totalt budsjett og finansiering:

Egenandel kommunene:	
Gran	200.000
Lunner	150.000
Jevnaker	125.000
Samlet kommunal egenandel	475.000
Regionrådet	50.000
Inntekter	63.000
Total lokal/ regional finansiering	588.000
Søknadsbeløp fylket:	
Aktiv sommer	200.000
Filmfokus	200.000
Totalt søknadsbeløp	400.000

Kontaktperson for prosjektet er:

Seksjonsleder for Kultur og fritid i Gran og Lunner Marta Tuff

E-post: marta.tuff@gran.kommune.no, TLF 613 38 429, Mobil: 91 78 16 80

Med vennlig hilsen

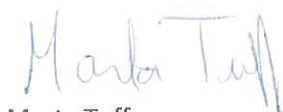
Regionrådet for Hadeland



Vibeke Buraas Dyrnes

Rådgiver

Saksbehandlers telefon: 61 33 85 32



Marta Tuff

Seksjonsleder Kultur og Fritid i Gran og Lunner

Kopi til:

Regional plan for folkehelse i Oppland 2011-2015 og handlingsprogram 2012 **Forslag til høringsuttalelse fra regionrådet for Hadeland**

Det vises til utsendt forslag til regional plan for folkehelse i Oppland 2011-2015 og den orientering som regionrådet fikk på møtet 28. oktober i år.

Befolkningens helse er blant samfunnets viktigste ressurser og fokus på folkehelse og folkehelsearbeid er større enn noen gang. Nytt lovverk vil gi oss en mulighet til å jobbe mer langsiktig og forutsigbart enn tidligere. En regional plan for folkehelse underbygger formålet med planen som er beskrevet i høringsbrevet:

«synliggjøre folkehelse som et lokalt – og regionalpolitisk satsningsområde».

Regional plan for folkehelse 2011-2015

I innledningen står det at en økning av ressurser, kompetanse og virkemidler er viktig for å møte kravene til nytt lovverk. Vi deler dette synspunktet og tror at det vil være avgjørende for i hvilken grad vi vil lykkes med det primærforebyggende og helsefremmende arbeidet på alle nivå. Folkehelsen er for betydningsfull til å delegeres til helsetjenesten alene. Politikken styrer mange av premissene og rammene for hvordan befolkningen kan opprettholde god helse.

En god oversikt over arenaene og faktorene som påvirker helsen gjør oss i bedre stand til å planlegge en sunn samfunnsutvikling der folk kan ta vare på egen helse og er i tråd med folkehelseloven som trer i kraft 1. januar 2012.

Planen har anslag til et bredere perspektiv på folkehelsearbeidet, og ny lovgiving setter økt fokus på de bakenforliggende faktorene for helsen, som inntekt, utdanning, oppvekst og ikke minst arbeid. Arbeid er en selvstendig verdi som går utover det å sikre inntekt. Høy sysselsetting rangeres høyest blant helsefremmende og sykdomsforebyggende forhold i befolkningen.

Planen peker på de fem grunnleggende prinsipper i folkehelsearbeidet, Det er prinsippene om utjevning, "helse i alt vi gjør" (Health in All Policies), føre-var, bærekraftig utvikling og medvirkning. *"Et grunnleggende prinsipp avspeiler en verdi eller et hensyn som preger utviklingen på et felt. Betydningen av slike grunnleggende prinsipper kan være som rettesnor for utforming av ny lovgivning og annet regelverk, for tolkning av lover og regler og ved skjønnsutøvelse i lovanvendelsen»*

Særlig skjønnsutøvelsen i lovanvendelsen er her vesentlig for kommunepolitikken.

Planen mangler en kraftigere utfordring direkte til politikerne. Det kreves til dels stort politisk mot å ta upopulære avgjørelser.

La oss problematisere hovedutfordringen fysisk inaktivitet. Vi vet at befolkningen ikke har høyere blodtrykk, ikke høyere kolesterol, ikke høyere kaloriinntak og at det er flere (!) som driver organisert idrett enn før. Det er betydelig lavere fysisk aktivitet i hverdagen som er forskjellen og som er folkehelseutfordring. Når vi i tillegg vet at det er tidlig i livet vaner skapes er veien kort til å sette inn støtet mot skoleskys og kjøring til skolen. Handlingsprogrammet har tiltak i denne retningen og det er viktig.

Handlingsprogram 2012

Handlingsprogrammet har flere delmål og tiltak som forplikter bl.a. kommunene.

Det at kommunene blir ansvarliggjort i tiltak i en regional plan for Oppland, mener vi er å foregripe prosessen som er beskrevet i folkehelselovens § 5 og 7. Der beskrives en prosess hvor kommunene skal ha nødvendig oversikt over helsetilstand og deretter gjennomføre tiltak med bakgrunn i oversikten og utfordringer lokalt.

Vi mener at partnerskap er en arbeidsform som krever aktiv oppfølging. Økt antall partnerskapsavtaler vil stille større krav til oppfølging. Balansen mellom hva som ligger innenfor ordinær virksomhet og hva som er en del av partnerskap er viktig å avklare.

Virkemidler og tiltak lokalt

I høringsbrevet er det bedt spesielt om tilbakemelding om hvilke virkemidler og tiltak som betyr mest for kommunenes lokale folkehelsearbeid.

Kompetansenettverk

Folkehelseloven har ambisjoner og forventninger på vegne av kommunene bl.a. i § 4 «Kommunens ansvar for folkehelsearbeid». I § 5-7 beskrives en tre trinnspeser med helseoversikt, strategi/plan og tiltak. Vi ser at tiltaket beskrevet i handlingsplanens pkt. 1.2 *kompetanseheving* er sentralt for det lokale folkehelsearbeidet. Fylkeskommunen har spilt en viktig rolle som tilrettelegger i dette til nå og bør også ha en prioritert rolle i fortsettelsen. Nettverket kan med fordel utvides til å inkludere andre aktører som har befattning med bl.a. barn og unge.

Primærforebygging og friskliv

Tiltak som har fokus på primærforebygging og friskliv er viktig i det lokale folkehelsearbeidet. Befolkningsrettede og universelle tiltak vil nå flere og ha større samfunnsøkonomisk effekt enn individrettede tiltak mot noen få. Hvordan en skal gjøre sunne valg lett for den enkelte setter krav til god samfunnsplanlegging og tilrettelegging. Fylkeskommunens økonomiske virkemidler gjennom bl.a. partnerskap og tilskudd har vært viktig for folkehelseiltak lokalt.

Konkret til innhold i planen

Ordforklaringen i planen er nyttig og informativ. *Helse i plan* omtaler kun helsesektoren som målgruppe. Vi mener flere sektorer bør ta del i Helse i plan som metode.

Både i visjonen og beskrivende tekst i kap 5. er ordet *trivsel* nevnt før god folkehelse, gode og sunne helsevalg. I fare for å tro at ordene er prioritert på grad av viktighet er det grunn til å vurdere om visjonen burde utformes til:

«*Opplagt i Oppland med en samfunnsutvikling som fremmer god folkehelse, trivsel og utjevner sosiale helseforskjeller.*»

Til slutt vil en nevne at språket i enkelt avsnitt kan være noe komplisert og vanskelig tilgjengelig for folk uten spesiell kunnskap om folkehelsearbeid. En vil derfor anbefale en språkvask av dokumentet. Språkrådet kan være behjelpelig med dette.



Arkivsak-dok. 201003802
Arkivkode
Saksbehandler Jørn E. Prestsæter

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	08.11.2011	162/11

SAKSPROTOKOLL

Konseptvalgutredning Rv. 35 Hokksund-Åmot-Jevnaker. Offentlig ettersyn.

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 08.11.2011 sak 162/11

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget mener at den foreliggende konseptvalgutredningen er et godt grunnlag for videre planarbeid, og at de konsepter som er vurdert er dekkende for de alternativer det er naturlig å ta med. Det er viktig å få en snarlig planavklaring slik at det kan skje en kontinuerlig utbygging av hele strekningen på rv. 35 mellom Olimb og Hokksund.
2. Fylkesutvalget viser til at utredningen klart dokumenterer behovet for å bygge ut rv. 35, og er enig i at det anbefalte "Sammensatt konsept 1: Vegnormal og kollektiv" peker seg ut som en god prinsipløsning.
3. Det er startet opp kommunedelplanlegging på strekningen Eggemoen-Kleggerud. Fylkesutvalget ber om at det blir vurdert å trekke denne strekningen inn i utbyggingsprosjektet "Rv. 35 Olimb – Jevnaker", som er forutsatt å starte opp i NTP-perioden 2010-2013.

Møtebehandling

Fylkesordfører foreslo at siste setning i punkt 1 flyttes opp og blir eget punkt nr 1.

Votering

Fylkesutvalget sluttet seg til fylkesrådmannens innstilling med endring foreslått av fylkesordfører.

Vedtak

Fylkesutvalget fattet slikt enstemmig vedtak:

1. Det er viktig å få en snarlig planavklaring slik at det kan skje en kontinuerlig utbygging av hele strekningen på rv. 35 mellom Olimb og Hokksund.

2. Fylkesutvalget mener at den foreliggende konseptvalgutredningen er et godt grunnlag for videre planarbeid, og at de konsepter som er vurdert er dekkende for de alternativer det er naturlig å ta med.
3. Fylkesutvalget viser til at utredningen klart dokumenterer behovet for å bygge ut rv. 35, og er enig i at det anbefalte "Sammensatt konsept 1: Vegnormal og kollektiv" peker seg ut som en god prinsippløsning.
4. Det er startet opp kommunedelplanlegging på strekningen Eggemoen-Kleggerud. Fylkesutvalget ber om at det blir vurdert å trekke denne strekningen inn i utbyggingsprosjektet "Rv. 35 Olimb – Jevnaker", som er forutsatt å starte opp i NTP-perioden 2010-2013.

Sammendrag:

Statens vegvesen har utarbeidet en konseptvalgutredning for Rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker i Buskerud og Oppland fylker. Størstedelen av strekningen er i Buskerud. Det er vurdert 4 ulike konsept ut over dagens veg, som er grovt skissert. I tillegg er det vurdert 2 sammensatte konsept. Hensikten med utredningen er å analysere samfunnets behov for investeringene, beskrive målsettinger samt vurdere ulike konsepters samfunnsmessige effekter.

Statens vegvesen konkluderer med at det er stort behov og samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut Rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker, med unntak av alternativet med utbedring av dagens veg. Statens vegvesen anbefaler at man går for **Sammensatt konsept 1, som består av utbygging til vegnormalstandard og kollektivtiltak.**

Forslag til oppstart og rekkefølge for videre planlegging og anbefalt utbyggingsrekkefølge:

1. Hokksund – Åmot
2. Nymoen – Eggemoen

Fylkesrådmannen tilrår at fylkesutvalget slutter seg til konklusjonen fra Statens vegvesen. For Oppland sin del er det viktig at den prinsippøsning som velges bidrar til at rv. 35 i framtida blir en sikker og effektiv vegforbindelse som tjener både de ønskede stamvegfunksjoner på tvers av fylkesgrenser, ringvegbehovet for Oslo og hensynet til Jevnaker tettsted på en tilfredsstillende måte. Fylkesrådmannen tilrår at strekningen Eggemoen-Kleggerud i Jevnaker kommune blir vurdert trukket inn i utbyggingsprosjektet "Rv. 35 Olimb – Jevnaker", som det er forutsatt å starte opp i NTP-perioden 2010-2013.

Saken er forelagt Kulturarvenheten i Oppland fylkeskommune, som ikke har merknader til den foreliggende utredning.

Saksframstilling:

Bakgrunn

Statens vegvesen har utarbeidet en konseptvalgutredning for Rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker, gjennom kommunen Øvre Eiker, Modum og Ringerike i Buskerud fylke, og Jevnaker i Oppland som er ute til offentlig ettersyn.

En konseptvalgutredning er en del av en overordnet kvalitetssikring av samferdselsprosjekter, kalt KS1, som er innført fra 2006. Utredningen er utarbeidet av Statens vegvesen Region sør, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging av rv. 35 på strekningen.

KS1 innebærer kvalitetssikring av prosjekter på et tidlig nivå med formål å sikre et samfunnsmessig godt beslutningsunderlag for valg av konsept, samt få bedre statlig styring av store samferdselsprosjekter. Som grunnlag for KS 1 skal det utarbeides konseptvalgutredning (KVU) som skal analysere samfunnets behov for investeringene, beskrive målsettinger samt vurdere ulike konsepters samfunnsmessige effekter. Regjeringen skal med utgangspunkt i konseptvalgutredningen, høringsuttalelser fra lokale og regionale myndigheter, samt rapport fra konsulentgrupperingene som kvalitetssikrer konseptvalgutredningen, beslutte hvilket konsept som det skal arbeides videre med.

Status for Rv 35

Strekningen Jevnaker tettsted – Olimb er prioritert for oppstart i inneværende NTP-periode 2010-2013 som et delvis bompengefinansiert prosjekt. For dette prosjektet foreligger ikke krav om KVVU-behandling.

Parallelt med KVVU for rv. 35 Hokksund-Åmot-Jevnaker som nå er på høring, har Statens vegvesen Region øst startet kommunedelplanlegging på strekningen Eggemoen – Kleggerud i Jevnaker kommune. Denne strekningen utgjør den nordre del av KVVU-prosjektet, men det arbeides med å få trukket denne strekningen inn som en del av prosjektet rv. 35 Jevnaker – Olimb, som det er prioritert oppstart på i gjeldende NTP.

I tillegg til rv. 35's viktige lokale og regionale rolle er det i utredningen også vist til vegens betydning som avlastingsveg nord for Oslo-området – en funksjon som er godt forankret både i Osloregionens ATP-strategi (areal/transport/plan) og Østlandssamarbeidets samferdselspolitiske dokument (Østlandspakka).

I løpet av 2012 vil rv. 35 mellom Gardermoen og Hønefoss bli omdefinert til E 16, som ledd i den nyetablerte europavegforbindelsen mellom Gävle i Sverige og Bergen.

Konsepter som er vurdert

Det er utarbeidet fire ulike konsepter i tillegg til 0-konseptet. Dette er:

- Konsept 1: Utbedring av eksisterende veg (K1)
- Konsept 2: Miljøvennlig transport (K2)
- Konsept 3: Utbygging til 4-feltsveg (K3)
- Konsept 4: Utbygging til vegnormalstandard (K4)

I tillegg til de rendyrkede konseptene er det utarbeidet to kombinasjonskonsepter;

- Sammensatt konsept 1: Vegnormal + kollektiv (SK1)
- Sammensatt konsept 2: Redusert vegnormal + kollektiv (SK2)

I utredningen er det gjort rede for følgende mål- og kravoppnåelse for konseptene:

Samfunns mål: I 2040 er strekningen Hokksund – Jevnaker en alternativ transportrute nord for Oslo. Transportåren styrker robuste bo- og arbeidsområder langs strekningen.							
Mål	K0	K1	K2	K3	K4	SK1	SK2
1. Reisetiden mellom Hokksund og Jevnaker skal reduseres med minst 15 min.	0 min.	5 min.	0 min.	18 min.	16 min.	16 min.	10 min.
2. Reisetiden på kollektivtrafikken mellom Hønefoss og Hokksund skal reduseres med minst 15 min.	0 min.	0 min.	30 min.	0 min.	0 min.	30 min.	30 min.
3. Beregnet nytte for næringslivet skal øke.		42 mill. kr	435 mill. kr	1011 mill. kr	922 mill. kr	1023 mill. kr	489 mill. kr
Krav							
Reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i konseptets influensområde.	0	8 drepte / 32 hardt skadde	0 drepte / 1 hardt skadde	30 drepte / 88 hardt skadde	30 drepte / 89 hardt skadde	22 drepte / 75 hardt skadde	18 drepte / 69 hardt skadde
Redusert miljøbelastning i Hokksund	15 000	15 500	14 900	11 100	11 000	11 000	10 600
Konseptet skal tilfredsstillte tekniske og funksjonelle krav gitt i vegnormalene	Store deler har ikke vegnormal standard	Oppfyller krav til utbedringsstandard	Store deler har ikke vegnormal standard	Ok	Ok	Ok	Noe red, oppfyllelse av krav på strekningen Åmot – Nymoen i forhold til trafikkmengde
Konseptet skal ha lite forbruk av ikke-fornybare ressurser.	Ingen nye arealer	Middels	Lite	Stort	Noe/ middels	Noe/ middels	Middels/ Store

Konseptenes oppnåelse av mål og krav (grå – ingen/lav måloppnåelse, lys grønn – noe måloppnåelse, mørk grønn – god måloppnåelse).

For nærmere innsyn i de ulike konsepter vises til vedlagte hovedrapport for KVV-utredningen.

Statens vegvesens anbefalte konsept

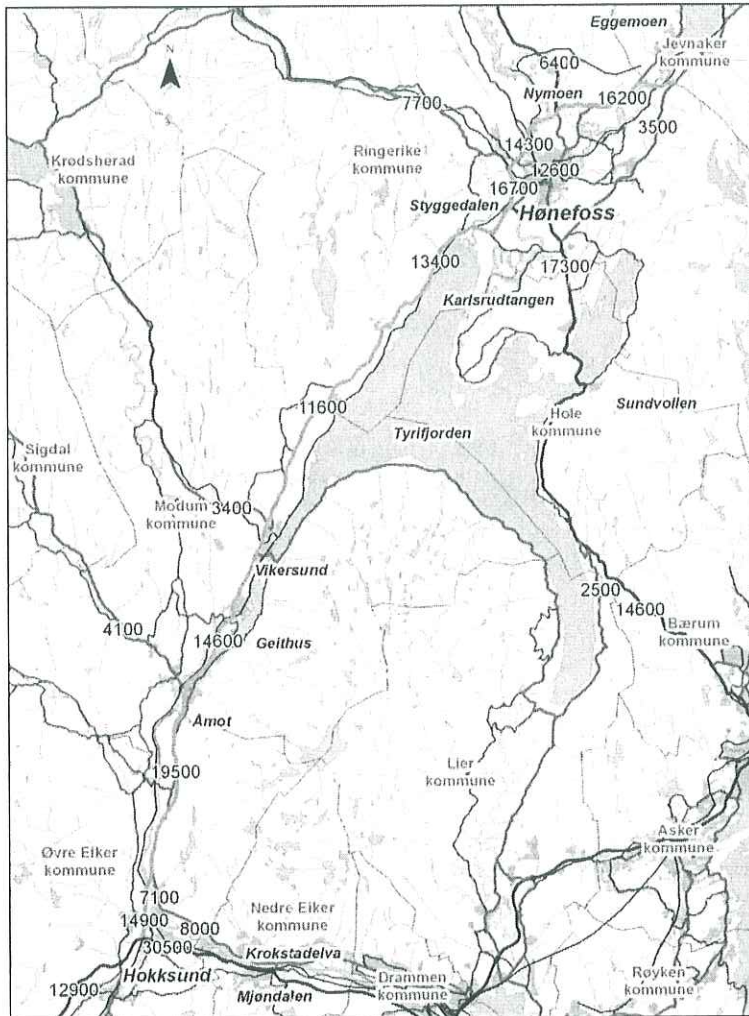
Av de seks ulike alternativer har Statens vegvesen Region Sør anbefalt at videre planlegging bør skje med utgangspunkt i "Sammensatt konsept 1: Vegnormal + kollektiv" (SK1)

Dette konseptet består av konsept 4: Utbygging til vegnormalstandard og kollektivtiltakene fra konsept 2.

Det er beregnet utbygging i to etapper. Etappe 1 består av utbygging av strekningene Hokksund – Åmot, Nymoen – Eggemoen og Eggemoen – Jevnaker samt kollektivtiltak.

Etappe 2 består av utbygging av Åmot – Vikersund, Vikersund – Styggedalen og Styggedalen – Nymoen. Investeringskostnad: 4 850 mill. kr.

Kollektivtiltakene som er skissert har en investeringskostnad på 765 mill kr (bl a park & ride, g/s-veger, holdeplasser). I tillegg skisseres økt frekvens på bl a ekspressbuss.



Trafikktall i 2040 i sammensatt konsept 1: Vegnormal + kollektiv:

For biltrafikken vil de samme effektene på korte og lange reiser som er beskrevet for konseptet 4 gjelde idet tidsbesparelsen mellom Hokksund og Hønefoss er den samme; 14 minutter (for etappe 1 og 2). Det bedre kollektivtilbudet vil tiltrekke seg noe gang og sykkeltrafikk, virkningen på biltrafikken er knapt merkbar i forhold til konsept 4, vegnormalkonseptet. Trafikken på rv. 35 øker med ca. ÅDT 5.000. Lokalt mellom Mjøndalen og Hokksund overføres omlag ÅDT 2.000 fra fv. 283 til E134. Trafikken gjennom Hønefoss reduseres med snaut ÅDT 4.000.

Som det fremgår av oppsummeringen i tabellen over har "Sammensatt konsept 1: vegnormal + kollektiv" størst mål- og kravoppnåelse for de alternativene som er vurdert.

Merknader:

Hoveddelen av rv. 35 som nå er under KVV-behandling ligger utenfor vårt fylke. Likevel er dette en viktig sak for Oppland med sikte på at rv. 35 i framtida skal bli en sikker og effektiv vegforbindelse som tjener både de ønskede stamvegfunksjoner på tvers av fylkesgrensene og hensynet til Jevnaker tettsted på en tilfredsstillende måte. For øvrig bemerkes at Oppland fylkeskommune ikke bør ha sterke synspunkter på det som særlig omhandler arealbruken i Buskerud fylke.

Fylkesrådmannen mener at den foreliggende konseptvalgutredningen er et godt grunnlag for å vurdere de samfunnsmessige effekter av prosjektet, og at de konsepter som er analysert synes å være dekkende for de forhold som skal belyses. Analysen viser at prosjektet har god samfunnsnytte, og med bakgrunn i den foreliggende utredning støtter fylkesrådmannen valget av det anbefalte "Sammensatt konsept 1: Vegnormal + kollektiv" som prinsipløsning for videre planlegging.

Som det er vist til foran i saksframlegget har Statens vegvesen Region øst, parallelt med KVVU-arbeidet, startet kommunedelplanlegging på strekningen Eggemoen – Kleggerud i Jevnaker kommune. Fylkesrådmannen mener denne strekningen bør vurderes bygget ut som del av NTP-prosjektet i gjeldende planperiode 2010-2013 for rv. 35 på strekningen Jevnaker – Olimb.

I utredningens beskrivelse av kollektivtransporttilbudet (s. 40 og 41) er flybussen Ringerike – Gardermoen ikke omtalt. Framtida til dette tilbudet, som i dag delvis finansieres med tilskudd fra bl a hotellnæringa, berørte kommuner, Buskerud og Oppland fylkeskommuner er usikker. Buskerud fylkeskommune har tatt et ansvar for å avklare mulighetene for varig drift av dette tilbudet. Generelt forutsetter fylkesrådmannen at tiltak for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken blir drøftet med fylkeskommunene.

Avslutningsvis bemerkes at det er viktig å få en snarlig planavklaring, slik at det kan bli en mest mulig kontinuerlig utbygging av hele strekningen på rv. 35 mellom Olimb og Hokksund.

Posisjonsdokument for samarbeidsalliansen Osloregionens arbeid inn mot NTP 2014-2023

Behandlet i styret 4.10.2011

BEFOLKNINGSVEKSTEN I OSLOREGIONEN KREVER HELHETLIG POLITIKK FOR AREALBRUK OG TRANSPORT

Erfaringer fra de seinere årene og utsiktene for befolkningsutviklingen framover, tilsier en helhetlig politikk for arealbruk og transport for å utvikle en funksjonell hovedstadsregion samtidig som nasjonale mål for klima og miljø følges opp.

Regjeringen vektlegger dette og har bl.a. invitert Oslo og Akershus til samarbeid om en samordnet areal- og transportpolitikk for å møte utfordringene i hovedstadsområdet. Osloregionens "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" (2008) er en viktig premiss i dette arbeidet. Forvaltningsgrensene som avgrenser plansamarbeidet avspeiler imidlertid bare delvis Osloregionens samordningsbehov når det gjelder areal- og transportplanlegging. Det er behov for et godt og forpliktende samarbeid stat-fylkeskommune-kommune også i øvrige deler av Osloregionen.

Den felles areal- og transportstrategien tar utgangspunkt i at den økte internasjonale konkurransen krever stadig større og mer effektive regionale arbeidsmarkeder for å kunne hevde seg, samtidig som økt fokus på miljø og global oppvarming krever mer miljøvennlige løsninger når det gjelder arealbruk og transport.

Osloregionens areal- og transportstrategi gjenspeiler at Oslo fungerer som nav i det regionale og nasjonale transportsystemet.

De overordnede mål for Osloregionens areal- og transportstrategi er:

- ✓ Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- ✓ Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- ✓ Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte de flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Klimautfordringene understreker behovet for at mer av transporten må foregå på bane. Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Innspill ved forrige rullering av NTP

Osloregionens areal- og transportstrategi gjenspeiler at Oslo fungerer som nav i det regionale og nasjonale transportsystemet. At transportutfordringene i Oslo løses på en god måte er viktig for Osloregionen men har også stor betydning for resten av landet. Strategien ble derfor lagt til grunn for samarbeidsalliansens innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan for 2010-19, og gjeldene transportplan følger på viktige områder opp innspillene fra

Osloregionen. Økt jernbanesatsing og nytt dobbeltspor Oslo-Ski er et sentralt prosjekt i denne sammenheng.

Osloregionen framhevet ved forrige rullering av NTP følgende elementer, og disse representerer fortsatt hovedprioriteringer som oppfølging av den felles areal- og transportstrategien:

- *Finansiering:* Trange planrammer skaper bekymring for framdriften i opprustingen av regionens samferdselsinfrastruktur. Bekymring for utvanning av statens ansvar for finansiering og gjennomføring av Oslopakke 3. Prosjektfinansiering fremheves som viktig for forutsigbarhet i framdrift i gjennomføringen av sentrale tiltak.
- *Vei:* Manglende prioritering av viktige stam- og riksvegprosjekter i Osloregionen; E-18 gjennom Akershus vest og Follo, E-16 gjennom Hole/Ringerike, RV 111/22 og riksvegene på begge sider av Moss-Horten forbindelsen, samt RV 23 (Dagslett – Linnes – Lier).
- *Bane:* Jernbaneopprusting som hovedsatsingsområde i Osloregionen, behov for økt vedlikehold, oppgraderinger og nye prosjekter. Fokus på strekningen Oslo-Ski, dobbeltspor i intercity-triangelen. I tillegg omtale av nye kryssningsspor på Gjøvik/Bergensbanen og oppstart av Ringeriksbanen.

Hovedprioriteringer for Osloregionen inn mot NTP 2014-23

Samarbeidsalliansen vil også i sine innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023 bygge på den vedtatte areal- og transportstrategien for Osloregionen.

I arbeidet med strategier, tiltak og prosjekter i NTP 2014-23 er utsiktene til fortsatt sterk vekst i hovedstadsområdet en svært viktig premisse. Prognosene tilsier 40 % befolkningsvekst i kommende 30-års periode. Dette sammen med økt fokus på overordnede mål om reduserte klimagassutslipp, energiøkonomisering og ivaretagelse av naturverdier og jordvern, vil forsterke betydningen av et bærekraftig utbyggingsmønster med vekt på byer, knutepunkter og tettsteder bundet sammen av effektiv kollektivtransport.

I NTP for 2014-23 må det derfor settes ekstra fokus på videre utvikling av jernbanen og på kollektivtransporten for å styrke byenes og tettstedenes rolle i den funksjonelle Osloregionen. Prognosene for utviklingen av godstransporten i og gjennom Osloregionen tilsier også økt behov for at dette fokuseres i NTP 2014-2023. Også her står jernbanen sentralt.

I tillegg vil Samarbeidsalliansen peke spesielt på sårbarheten i infrastrukturen som bl.a årets store nedbørsmengder og ulykken i Oslofjordtunnellen har bidratt til å synliggjøre. Når skred eller andre hendelser medfører stengte veier eller jernbane, finnes det i mange tilfelle ikke gode alternative omkjøringsmuligheter. For Oslo som regionalt og nasjonalt nav er dette spesielt problematisk, og NTP bør sette fokus på behovet for å få på plass gode og sikre omkjøringsmuligheter, bl.a. tverrforbindelser nord og sør for Oslo.

Også behovet for gode transportmessige løsninger knyttet til den store trafikkveksten på Gardermoen lufthavn er en viktig utfordring for Osloregionen.

En styrket satsing på jernbanen i Osloregionen må omfatte:

- Utbygging av Follobanen gis høy prioritet slik at tiltaket kan gjennomføres så raskt som mulig.
- Utbygging av banene i Inter City-området til dobbeltspor med høy hastighet forsøres (ferdig i 2020).

- Modernisering av de øvrige banestrekningene innenfor pendleravstand i ”timesregionen” (Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Spikkestadbanen, Drammen-Kongsberg), samt utbygging av Ringeriksbanen.
- Utredning og gjennomføring av utbyggingsløsninger som ivaretar at jernbanens kapasitet gjennom Oslo styrkes
- Investeringer i infrastruktur og togsett som legger til rette for forbedringer i frekvens og punktlighet for avganger på sterkt trafikkerte strekninger
- Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger knyttet til jernbanenettet som i nødvendig grad fokuserer på godstransportens behov.
- Tilrettelegging for mer eksport/import av gods med jernbanen gjennom etablering av samarbeid og tilpasning av investeringstakt mellom Norge/Sverige, spesielt med tanke på utbygging av strekningen Halden – Öxnered.

Et styrket kollektivtransporttilbud forutsetter også:

- Kollektivtransporttilbudet i og inn mot de store byene er viktig for en god trafikkavvikling i hele regionen. Spesielt gjelder dette T-banesystemet i Oslo. Man må også ha gode kollektive løsninger lokalt knyttet til viktige jernbaneknutepunkter i regionen for å begrense biltrafikken mot Oslo. Det er behov for et sterkere statlig engasjement både i investeringer og drift av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene og Oslo har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp.

De viktigste tiltakene for et velfungerende hovedveisystem i Osloregionen vil være:

- Ferdig utbygging av E 18 gjennom regionen:
 - E 18 i Østfold må realiseres i tråd med vedtatte planer.
 - E 18 gjennom Follo og Asker/Bærum må få planavklaring og rask igangsetting.
- Utbygging av E 16 gjennom Hole/Ringerike til Hønefoss.
- Oppgradering av Rv 4 mot Hadeland/Gjøvik.
- Gjennomføring av oppgraderinger som kan bidra til å lede trafikk utenom Oslo, både sør og nord for byen:
 - RV 23 (Dagslett – Linnes – Lier), fullføre Oslofjordforbindelsen
 - Rv 35 (Hokksund-Hønefoss-Roa- Gardermoen), del av framtidig E 16 Bergen-Gävle
 - RV 111/22 (Fredrikstad – Mysen – Lillestrøm)
 - Riksvegene på begge sider av Moss-Hortenforbindelsen.

Effektiv godstransport er avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur

Sterk befolkningstilvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens rolle som godstransportør kan styrkes. NTP 2014-2023 må sette fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter.

- Utbygging av Alnabru til en moderne og effektiv godsterminal.
- På sikt etablering av supplerende terminaler knyttet til de tre transportkoridorene inn mot Oslo i et ”nav-satellitt” konsept. Det må igangsettes nødvendige prosesser for å forberede lokalisering av slike terminaler, og staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om prosesser som kan avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler.
- Utvikling av samarbeidet mellom de mange havnene i Oslofjorden.

REGIONAL HANDLINGSPLAN FOR HADELAND 2012.

Første utkast:

Planen skal beskrive de tiltakene Regionrådet for Hadeland planlegger å gjennomføre ved bruk av midler fra "Partnerskapsavtale mellom Oppland fylkeskommune og samarbeidende kommuner på Hadeland".

Til grunn for tiltakene ligger tidligere prioriteringer og drøftinger regionrådet har gjennomført høsten 2011.

Fylkeskommunens regionale handlingsprogram (RHP) 2012 og Regional planstrategi for Oppland er viktige grunnlagsdokument for handlingsplanen.

I forslag til RHP 2012 har Regionrådet for Hadeland spilt inn følgende prioriterte punkter hvor de ønsker spesiell forpliktelse fra Oppland fylkeskommune i 2012:

- Å gjennomført et godt regionalt planarbeid.
- Felles arbeid for å nå målsettingene for prosjektet «Hadeland – Nært og naturlig» slik at vi blir «den mest attraktive regionen for de som ønsker å leve i takt med naturens tåleevne».
- Å arbeid for et godt kollektivtilbud på veg og bane mot Akershus og Buskerud.

Den årlige ramma for partnerskapsavtalen er på 3 500 000 kr.

(2,5 mill fra Ofk + 1 mill fra kommunene)

I tillegg gjenstår 310 838 kr. i ubenyttede midler fra tidligere år (prosjekter som er gjennomført uten at tildelt ramme er benyttet fullt ut eller reservepost som ikke er benyttet).

0 Disponible midler for 2012. (3 500 000 + 310 838) 3 810 838

1. Igangsatte flerårige prosjekt (bundne midler):

- | | |
|--|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Hadeland – Nært og naturlig
(Tidligere Bo- og etablererregionen Hadeland)
Prosjekt med tidsperspektiv fram t.o.m. 2015.
Regionrådets prosjektleder finansieres gjennom prosjektet.
I tillegg kommer restmidler på ca. 100 000 kr fra
inneværende år. | 1 000 000 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Reiselivssamarbeidet Ringerike – Hadeland.
Foreslås videreført på nåværende nivå et år til.
Se sak 48/11 i dagens møte. | 375 000 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Stedsutvikling – kultur/næring.
Granavollen - Pilegrimsleden
Siste prosjektår. ½-års aktivitet. | 150 000 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Jevnaker 2020.
Stedsutvikling Nesbakken.
Delfinansiering. | 200 000 |

<ul style="list-style-type: none"> • Bronsebukkene Som innarbeides i utarbeidet strategiplan. Bevilgning i tråd med Reg.råd sak 14/11 Regionale partnerskapsmidler fases gradvis ut, kommunalt bidrag økes. Del av Hadeland – Nært og naturlig fra 2014 	200 000
<ul style="list-style-type: none"> • Temakart Hadeland Turnett (Gange, sykkel, ski)- Friluftsliv. Samarbeide kommunene og Hadeland Digital. 4-årig fellesprosjekt. Prosjektleder Ellen Hagen Lyngstad, Gran. 	100 000
<ul style="list-style-type: none"> • Hadelandsbonden 2020 Utviklingsprosjekt for å bygge et framtidsrettet, markedstilpasset og robust landbruk. 2. prosjektår. Vider tidsperspektiv må avklares. 	150 000
<ul style="list-style-type: none"> • Økoløft – «Jøtt godt». Avhengig av statlige midler fra SLF Siste prosjektår. 	80 000
<ul style="list-style-type: none"> • Veien videre. Prosjekt i regi av Blå Kors, samarbeid med NAV og kommuner. Med deltakelse av personer under legemiddelassistert rehabilitering (LAR) – ut over kommunens ansvar. Omfatter kommune Gran og Lunner. To årig prodjekt (2011 og 2012) 	80 000
<ul style="list-style-type: none"> • Hadeland Folkemuseum 100 år i 2013. Bidrag til prosjektledelse og utviklingsarbeide. 	100 000
<ul style="list-style-type: none"> • Bedriftskontakt for opplæring. Tiltak for å unngå at ungdom skrives ut av videregående skole og blir avhengig av støtteordninger fra NAV. Delfinansiering – Forutsetter spleiselag og betydelig engasjement fra skoleier. Stillingen er utlyst med NAV som arbeidsgiver. 	200 000
	2 635 000

2. Nye prosjekter.

Tilgjengelig beløp: 1 175 838

- Stedsutvikling Harestua. 200 000
Delfinansiering.
Forutsetter initiativ og prosjektutvikling fra Lunner kommune.
Bruk av LUK-midler kan bli aktuelt.
(Statlige midler til Lokal samfunnsutvikling i kommunene.)
- Kompetanseutvikling Hadeland. 250 000
Prosjekt i regi av Karrieresenteret som understøtter
avtalene inngått med kommunene.
Mål: Samarbeid om kompetanseutvikling – hovedfokus
små og mellomstore bedrifter.
- Oppfølgingsprosjekt Klimapådriver. Ca. 300 000
Ref. behandling av sluttrapport og orientering
på møtet i regionrådet 16. sep. og drøfting i
rådmannsmøte 4. okt.
Mer kraftfull oppfølging en først kan være aktuell.
Mål: Prosjektleder i full stilling.
Annen finansiering også nødvendig.
Avklares tidlig 2012.
- Innovasjon og verdiskaping på natur- og kulturarven
(1814 – 2014).
Satsing i tråd med program i regi av Oppland fk.
Vil bli sendt søknad om deltakelse i riksantikvarens
verdiskapingsprogram – fase 2.
Ved deltakelse vil lokal/regional egenandel være nødvendig.
- Bioenergi - Oppfølging BIOREG fra lokalt næringsliv. 120 000
Nettverk ledet og drevet av næringslivet.
Mål: "Gjøre bioenergi til den mest kundesvennlige alternativet".
Næringslivets prosjekt vil bli presentert for regionrådet tidlig
i 2012.
- Bioenergi – Oppfølgingsprosjekt BIOREG.
Avhengig av evaluering fra Østlandsforskning.
Evalueringsrapporten skulle etter planen vært ferdig – men er
forsinket.
Regionrådet må ta stilling til videreføring av arbeidet når
evalueringssrapporten foreligger. (Tidlig i 2012).
- Inn på tunet. 100 000
To-årig pilotprosjekt for å utvikle attraktivt tilbud for
kjøpergruppe. Statlig midler tildelt.
NAV, skole, barnevern m.fl. involvert i prosjektet.
Årlig regional egenandel.

- Pilegrimsprosjekt.
Vandrebok – delprosjekt.

- Reserve - Til prosjekter under utvikling

205 838

EDS
17.11.11



02 NOV. 2011

VEDLEGG TIL SAK 47/11

Alle kommuner i Oppland m.fl.
Kommunesektorens interesse og
arbeidsgiverorganisasjon Oppland

Vår ref.: 201106028-4
Deres ref.:

Lillehammer, 24. oktober 2011

Høring av forslag fra Oppland fylkeskommune til inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser

Med bakgrunn i handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013, har fylketinget bedt om en gjennomgang av funksjon og klasseinndeling av fylkesvegnettet i Oppland.

Oppland fylkeskommune sender med dette ut forslaget til vedtak om funksjonsklasser og klasseinndeling til høring.

Vedlagt følger saken med tilhørende dokument til uttalelse. Alle dokumenter vil også bli oversendt digitalt.

Det bes om at det ses særlig på kriterier for inndeling i funksjonsklasser og konkret klassifisering av vegnettet.

Høringsfrist settes til fredag 6. januar 2012.

Om det skulle være spørsmål i saken kan Kjetil Brandsar kontaktes.

Med hilsen

Hjalmar Solbjør
Ass. Fylkesrådmann

Kjetil Brandsar
Kjetil Brandsar

Vedlegg: Vedtak FU-sak 129/11
Saksframlegg til FU-129/11
Liste over fylkesveger i Oppland
Kart over fylkesvegnettet A0
Oversikt over ÅDT i kommunene

Postadresse
Postboks 988
2626 LILLEHAMMER
Org. Nr: 961382335

Besøksadresse
Kirkegaten 76, Lillehammer
Bankkonto: 2000 09 50018
E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:
Kjetil Brandsar
Telefon:
Telefaks:



Arkivsak-dok. 201106028
Arkivkode
Saksbehandler Kjetil Brandsar

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	20.09.2011	129/11

SAKSPROTOKOLL

Foreslåtte kriterier for funksjonsklasser og klassifisering av fylkesvegnettet i Oppland

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 20.09.2011 sak 129/11

Forslag til

VEDTAK

Forslag til kriterier for inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser sendes kommunene og andre berørte instanser til uttalelse.

Fylkesutvalget ber i tillegg om merknader til vedlagte kart med tilhørende vegliste, som viser forslag til klassifisering av hver enkelt fylkesvegstreking.

Vedtak

I samsvar med fylkesrådmannens innstilling fattet fylkesutvalget slikt enstemmig vedtak:

Forslag til kriterier for inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser sendes kommunene og andre berørte instanser til uttalelse.

Fylkesutvalget ber i tillegg om merknader til vedlagte kart med tilhørende vegliste, som viser forslag til klassifisering av hver enkelt fylkesvegstreking.

Innledning:

I handlingsprogrammet for fylkesveger 2010-2013 har fylkestinget bedt om at det i løpet av planperioden skal gjøres en gjennomgang av funksjon og klasseinndelingen på fylkesvegnettet.

I FU-sak 43/11 sluttet fylkesutvalget seg til framlagt opplegg og organisering av arbeidet med å gjennomgå og vurdere funksjon og klasseinndeling av fylkesvegnettet.

Med det som bakgrunn er det satt i gang et prosjekt med blant annet å gjennomgå funksjon og klasseinndelingen av fylkevegnettet. Dette er en av deloppgavene som ble vedtatt i FU sak 43/11.

Det er nå utarbeidet forslag til kriterier for inndeling i funksjonsklasser av fylkesvegnettet. Det er også laget forslag på hvilke konkrete vegger som skal plasseres inn i de ulike klassene.

Kriteriene og eksempel på klassifisering av vegger for utvalgte områder i fylker ble presentert og drøftet med fylkesutvalget i møte den 23.8.2011.

Arbeidet med kriterier og klassifisering av fylkesvegnettet er gjennomført av en sammensatt gruppe fra Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune. Det har vært med fagpersoner med ulik faglig bakgrunn, blant annet fagpersoner innen avkjørsel- og byggegrenseproblematikk. Driftsansvarlig for de ulike driftsområdene med lokal kunnskap om vegnettet, og vegers betydning i forbindelse med omkjøring.

Det har vært holdt flere møter der gruppen har gjennomgått kriteriene og drøftet vegstrekningers betydning og funksjon. Med bakgrunn i dette arbeidet har gruppa klassifisert hele fylkevegnettet ut fra funksjoner. Det er utarbeidet forslag til kart og tilhørende vegliste for fylkesvegnettet.

Videre behandling

Forslag til kriterier og inndeling i funksjonsklasser foreslås sendt kommuner og andre berørte instanser til uttalelse med frist til medio desember. Saken vil bli bearbeidet med bakgrunn i innkomne uttalelser med sikte på endelig behandling i fylkesutvalget og fylkestinget.

Saksframstilling:

Foreslåtte kriterier for vegnettsplan:

Målet med vegnettsplanen er å være et retningsgivende verktøy for utvikling av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett i Oppland

Vegnettsplanen vil

- a) gi oss kunnskap som kan utnyttes for en enhetlig og mer behovsbasert utvikling av vegnettet
- b) gi nyttig informasjon i drøftinger av behov for standard som bredde, kurvatur m.m. på ulike vegstrekninger.
- c) være et hjelpemiddel for arbeidet med handlingsprogram for fylkesveger, NTP og kommunale planer.

Bak ønsket om en vegnettsplan ligger behovet for

- ✓ en strategisk tenking om videreutvikling av vegnettet i Oppland med tanke på langsiktig planlegging og riktig dimensjonering
- ✓ en gjennomgang av gjeldene byggegrenser, rammeplan for avkjørsler mv. som en konsekvens av forvaltningsreformen

I forbindelse med forvaltningsreformen ble "øvrige riksveger" omdefinert til "primære fylkesveger" og primære og sekundære fylkesveger endret til sekundære og øvrige fylkesveger uten at forvaltningsreglene ble endret.

Et fylke som Oppland er avhengig av en god infrastruktur for å utvikle seg videre i riktig retning. Spredt bosetning og sysselsetting, et betydelig jord- og skogbruk, og en industri som i stor grad baserer seg på råstoff fra primærnæringene gir lange transportavstander og en sterk avhengighet av vegnettet. Oppland er et viktig vegfylke som binder sammen flere fylker med sitt vegnett.

Hensikten med vegnettsplanen er at denne skal være retningsgivende for utviklingen av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett i Oppland. Statens vegvesens overordnede mål gitt av Samferdselsdepartementet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Vegnettsplanen deler vegnettet i fem nivå etter transportfunksjon, trafikkmengde og en rekke andre hensyn. Inndelingen vil gi nyttig informasjon i strategiske diskusjoner om vegstrekningers behov for standard. Dette vil forhåpentligvis sikre en enhetlig og mer behovsbasert utvikling av vegnettet, og samtidig en best mulig utnyttelse av ressursene som brukes til vegformål.

Uavhengig av om det innføres krav til bestemte minimumsstandarder gjennom vegnormalen, vil det være utstrakt regionalpolitisk handlingsrom til å prioritere mellom tiltaksgrupper som drift, vedlikehold, nyinvestering, trafiksikkerhetstiltak, kollektivtransport og valg av grus- eller fast dekke.

Nasjonalt er det sterk fokus på å legge til rette for økt kollektivbruk, universell utforming, trafiksikkerhet, bekjempe forfall og effektive knutepunkt. Dette vil bli sentrale moment når vegnettsplanen blir vedtatt og tas i bruk.

Vegnettet i Oppland

Riksvegene utgjør det overordnede nasjonale vegsystemet i Norge.

Oppland hadde per 1.1. 2010 en samlet veglengden for riks- og fylkesveger på i alt 3 733 km. Etter forvaltningsreformen er E6, E16, E136, rv. 4, rv. 15 og rv. 35 riksveger i Oppland. Disse er til sammen 725 km og utgjør 19 % av den samlede riks- og fylkesveglengden i fylket. Fylkesvegnettet i Oppland består av 232 fylkesveger, til sammen om lag 3 008 km.

Inndeling i funksjonsklasser

Vegens funksjon må ta utgangspunkt i hvilken type trafikk som er "viktig". ÅDT vil kunne være en indikasjon, men vil ikke være avgjørende. En veg med stor andel lange reiser (fjerntrafikk) må ha høy funksjonsklasse, mens en veg med hovedsakelig lokal trafikk gjerne kan ha mye trafikk, men vil ha lav funksjonsklasse.

Ut fra et resonnement om at det er vegens funksjon som definerer funksjonsklassen og for å få et totalt bilde av vegnettet, er det argumentert for å definere alle offentlige veger i funksjonsklasser, uavhengig av hvem som er vegeier.

Etter en inndeling i standardklasser jf. Vegnormalen (riksveger, hovedveger, lokale hovedveger, samleveger og atkomstveger) vil vi dele vegnettet inn i grupper/funksjonsklasser med tilnærmet samme funksjon og trafikkmessig betydning. I tillegg vil det være naturlig å gjøre tilleggsbetraktninger som:

- ✓ Sikrer den rutevise standarden
- ✓ Sikrer at veger som på andre måter er spesielle eller skiller seg ut blir ivaretatt

Det foreslås en inndeling i 5 funksjonsklasser hvor en i første omgang definerer inn riks- og fylkesvegene. Etter hvert vil det være naturlig å vurdere kommunale veger etter samme metode i samarbeid med kommunene.

Det foreslås slik inndeling:

Funksjonsklasse A	nasjonale hovedveger
Funksjonsklasse B	regionale hovedveger
Funksjonsklasse C	lokale hovedveger
Funksjonsklasse D	lokale samleveger
Funksjonsklasse E	lokale atkomstveger

Det anbefales at flg. moment vektlegges ved inndelingen:

1. Reiselengde og transport
2. Forbindelse mellom region- og kommunesentre, gjennomgangsveger
3. Befolkningskonsentrasjoner
4. Vegtetthet
5. Viktige kollektivknutepunkt
6. Vegens omgivelser
7. Vegens betydning i det internasjonale og nasjonale vegnettet
8. Spesielle hensyn som omkjøringsveg for riksveg, andel tunge kjøretøy, turisme mv.

1. Reiselengde og transport

Stor andel lange reiser (fjerntrafikk) og veger som er sentrale for et regionalt og nasjonalt næringsliv, vil gi høy funksjonsklasse. Der to veger i utgangspunktet er like kan trafikkmengden avgjøre om de havner i samme klasse. Veg med høy andel lange reiser indikerer en viktig transportfunksjon.

2. Forbindelse mellom region- og kommunesentre - gjennomgangsveger

Hver av fylkets seks regioner skal ha minst en vegforbindelse til hver av naboregionene via funksjonsklasse A eller B. Videre skal viktigste vegforbindelse mellom kommunesentre og veg med funksjonsklasse A eller B minst ha funksjonsklasse C. Viktige veger for kryssing av fylkesgrenser bør ha klasse B.

3. Befolkningskonsentrasjoner

Tettsteder, bygder og grender skal minst ha en vegforbindelse med funksjonsklasse D til veg av høyere funksjonsklasse. Det samme gjelder befolkningskonsentrasjoner av en viss betydning.

4. Vegtetthet

I et område med mange veger er det lettere å gradere vegnettet i flere nivåer, dvs. prioritere mellom en eller flere parallelle vegstrekninger som vi ønsker å utvikle til en akseptabel transportåre. I spredt bygde områder er det færre veger og hver veg vil ha en blanding av transport- og adkomstfunksjon. På grunn av dette kan en større andel av vegene i et område med høy vegtetthet graderes i lavere funksjonsklasser enn i mer spredt bygde områder.

5. Viktige kollektivknutepunkt

Adkomst mellom hovedveg og viktige kollektivknutepunkt skal minst ha funksjonsklasse C.

6. Vegens omgivelser

Strekninger med tett bebyggelse og forekomst av ulike typer virksomheter, skal hensyn tas. Veger som er tilførselsveg til områder avsatt til større næringsområder eller attraksjoner bør minst ha funksjonsklasse D.

7. Vegens betydning i det nasjonale vegnettet

Det skal tas hensyn til vegens funksjon på andre siden av fylkesgrensen samt ÅDT.

8. Spesielle hensyn som omkjøringsveg for riksveg, andel tunge kjøretøy, turisme mv.

Veger som er definert eller har funksjon som omkjøringsveg for nasjonale hovedveger skal minst ha funksjonsklasse D. I vurderingen skal det legges til grunn om det finnes alternative veger og om omkjøringsvegene har godt nok drifts- og vedlikehold for å kunne ta imot riksvegtrafikk ved uønska hendelser. Andre spesielle hensyn vil kunne være turistveger eller veger som går i spesielle miljøer eller omgivelser og som gjør at vi ønsker å ivareta dem på en spesiell måte. Disse vegene skal minst ha funksjonsklasse D.

Forslag til definisjon av funksjonsklassene

Funksjonsklasse A – nasjonale hovedveger

Riksvegene i Oppland; E6, E16, E136, rv. 4, rv. 15, rv. 35.

Funksjonsklasse B - regionale hovedveger

Veger med regional vegfunksjon, overordnet/regional betydning, relativt mye trafikk og viktige veger for næringslivet. Sammen med riksvegene utgjør disse et overordnet transportnett. Disse vegene har en stor andel lange reiser. De viktigste vegene som krysser fylkesgrensene hører også med i funksjonsklasse B.

Funksjonsklasse C - lokale hovedveger

Veger med viktig lokal, men også en viss regional, funksjon hvor hovedfunksjonen er viktige forbindelsesveger mellom funksjonsklasse A og B og forbindelse til kommunesentra. Også disse vegene brukes av trafikk med lange reiser, men reiselengden er gjennomgående lavere enn for klasse B. Hovedveger/gater i tettsteder hører også med i funksjonsklasse C.

Funksjonsklasse D – lokale samleveger

Veger som binder sammen bygder og grender eller gir hovedatkomst til bygd eller grend. I funksjonsklasse D vil det være en blanding av enkeltveger og kortere sammenhengende ruter. Viktigste forbindelse til turistmål eller større industriområde (eks. Hafjell) eller mellom mindre befolkningskonsentrasjoner. Disse vegene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veger i funksjonsklasse B og C. Samleveger i tettsteder/byer hører også med i funksjonsklasse D.

Funksjonsklasse E - lokale atkomstveger

Vegene anses primært å ha lokale funksjoner. Fungere som samleveger som mest domineres av adkomst til boliger og virksomheter langs disse vegene.

Innplassering av fylkesveger ut fra funksjonsklasse

Det er utarbeidet fire funksjonsklasser for fylkesvegnettet med tilhørende kriterier. Med bakgrunn i kriteriene som er utarbeidet har man klassifisert hele fylkevegnettet i Oppland. Vegnettet med de ulike funksjonsklassene presenteres i vedlagt kart, digital fil, og tilhørende vegliste. Papirutgave av kartet vil bli framlagt på møtet.

Fylkesrådmannens vurdering av saken

Funksjonsklasse er et viktig grep i forhold til ulike forvaltningsoppgaver av fylkesvegnettet.

Inndelingen i funksjonsklasser skal være et hjelpemiddel ved håndtering av byggegrenser og avkjørselsproblematikk. Dette håndteres strengt for veger med viktige funksjoner. Det er også et hjelpemiddel for valg av hvilken standard man bør ha på den aktuelle vegen, (bredde, kurvatur kryssløsning, hastighet m.m.,). Trafikksikkerhetstiltak er noe som ikke kan koples direkte til funksjonsklasse på veiene. Behov må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Små tiltak kan ha stor effekt uavhengig av vegklasse og funksjon.

Det poengteres at klassifiseringen er et ledd i å fastsette de ulike funksjonene til vegene og ikke en rangering av veger i forhold til prioritering med tanke på vedlikehold og oppgradering. Det vil være en politisk vurdering hvilke vegstrekninger som skal utbedres, som fastsettes i handlingsprogrammet til Oppland fylkeskommune.

For de valgene som er gjort ved klassifisering av de ulike vegene har man forsøkt å se på funksjonen til den enkelte veg. Trafikktallene for vegen er ikke det viktigste grunnlaget for valg av funksjonsklasse. Veger som knytter sammen tilgrensende fylker har i all hovedsak fått høy funksjonsklasse da de har både loka, regional og nasjonal betydning. Veger som har viktig funksjon innad i fylket og som binder sammen regioner har også fått høy funksjonsklasse. Veger med viktig funksjon har ofte gitt seg selv. Større

utfordringer har det vært med veger som har fått tildelt lavere funksjonsklasser. Særlig veger som går over lengre strekinger som ender opp som blindveg og er adkomst til boliger i mindre bebygde områder.

I dette saksframlegget legger fylkesrådmannen fram forslag som er utarbeidet med sikte på å følge opp handlingsprogrammet og tidligere vedtak i fylkesutvalget

VEGTYPE	VEGNR	KLASSE	FORKLARING	Kommune	Vegnavn
Rv	4	A			
Ev	6	A			
Rv	15	A			
Ev	16	A			
Rv	35	A			
Ev	136	A			
Fv	27	B	Forbindelse med rv.3 via Venabufjellet	Ringebu	Ringebu- Atna
F	29	B	Forbindelse E6 - rv.3	Dovre	Hjerkinn - Follidal
F	33	B	Forbindelse til Akershus og mellom regioner	Gjøvik	Minnesund-Gjøvik-Bjørge
F	34	B	Vegen på østsiden av Randsfjorden	Land-kommunene	Jaren - Odnnes
F	51	B	Fagernes - Sjøa	Nord Aurdal	Fagernes - Valdresflya - Sjøa
F	53	B	Forbindelse til Sogn og Fjordane	Vang	Tyin Årdal
F	55	B	Sognefjeldsvegen	Lom	Sognefjellsvegen
F	250	B	Lillehammer - Dokka	Lillehammer	Vingrom - Dokka
F	257	B	Ransverk - Sjøa, forbindelse mellom regioner	Sel/Vågå	Sjøa-Randsverk
F	5	C	Forbindelse Lunner til rv.35	Lunner	Vestern - Kalvsjø
F	16	C	Omkringring for rv.4 og hovedgata i Roa	Lunner	Akershus grense - Sand
F	17	C	Forbindelse Lunner til rv.4	Lunner	Volla - x Fv 5
F	36	C	Hovedgate i Gran	Gran	Vassenden - Grymyr
F	47	C	Binder sammen fv245 og E16	Gran	Bjønneroa - Buskerud grense
F	50	C	Jaren jernbanestasjon til rv.4	Gran	Granvang - Prestkvern
F	59	C		Gran	Horn - Tangen
F	63	C	Vegen til Geiranger	Møre og Romsdal grense	Langvatn
F	82	C	Viktig veg til Raufos sentrum	Vestre Toten	Nærstein - Nordset
F	110	C	Reinsvoll - Hunndalen, omkjøringsveg for rv.4	Vestre Toten/Gjøvik	Reinsvoll - Hunndalen
F	111	C	Forbindelse rv4 til fv33, Bliili-Børterbru	Vestre Toten/Gjøvik	Bliili - Kallereud
F	132	C		Søndre Land/Gjøvik	Kronborg - Gjøvik rådhus
F	139	C	Forbindelse mellom 245 og fv34	Søndre Land	Rødnes - Haga
F	172	C	Viktig sentrumsveg, viktig for næring og omkjøring	Gjøvik	Ås bru - Bråstadberget
F	204	C	Vegen til Leirin Flyplass	Nordre Land/Gausdal	Østensvik - Forset
F	213	C	Forbindelse til Hedmark	Lillehammer	Lillehammer
F	216	C	Forbindelse til Sjusjøen	Lillehammer	Lillehammer - Mesnalia
F	222	C	Hovedveg gjennom Bagn sentrum	Sør-Aurdal	Valdrestunet x E16 - Bagn s.lag x E16

F	240	C	Forbindelse Jevnaker og Brandbu, omkjøring for rv.4 og rv.35. E16	Vang Mølle - Brandbu
F	244	C	Mjølund til Lena, forbinder A og B, mye tungtrafikk	Lena - Mjørlund
F	245	C	Vegen på vestsiden av Randsfjorden	Jevnaker-Dokka
F	246	C	Lillo - Reinsvoll, forbinder Ø. og V. toten	Lillo-Lena-Reinsvoll
F	247	C	Hov - Gjøvik	Hov-Hasvoldseter
F	249	C	Redalen - Svingvoll, Forbinder A og B	Redalen - Svingstad
F	251	C	Højerast - Bruflat	Højerast-Fitøygard
F	253	C	Omkjøring for E6	Vingnes Jørstadmoen
F	255	C	E6 - Segelstad	Lillehammer - Gausdal-Skåbu-Vinstra
F	256	C	Omkjøringsrute for E6 Vinstra - Hundorp	Hundorp-Lia-Lomoen
F	263	C	Vegen til Leirin Flyplass	Grobakkbrua - Fagernes lufthavn
F	264	C	veien til Fagernes lufthavn Leirin	Leira - Ranheimbekken/Fagernes
F	265	C	Slidre - E16	Einang - Røn/Ulnes/Fodnes
F	274	C	Hovedgata i Fagernes	Fagernes øst x E16 - Elvely x E16
F	311	C	Adkomst til Birkebeiner stadion	Lillehammer sentrum - /Skistadion
F	312	C	Omkjøring for E6	Smestadmoen - Tingberg Jorekstad -
F	319	C	Omkjøringsrute for E6 Fåberg - Hundorp	Brunlaug/Hagalykkja/vestheim/ Vingrom - Furuodden/Semshagen/Biri/ Vingrom - Vingnes
F	330	C	Omkjøringsrute for E6	Hunder - Tingberg
F	331	C	Omkjøringsrute for E6	Vålå bru - Vålå bruk
F	361	C	veg til H-fjell	Sørdorp Skole x E6 Bybrya x fv 255
F	387	C	Viktig veg i Ringebru	Sorperoa - Vekleå bru
F	410	C		Åmot - Otta
F	417	C	Omkjøringsrute for E6 Sjøa - Vinstra	Sandbu - Sundbrua (Vågåmo)
F	418	C	Omkjøringsrute for E6 Otta - Sjøa	Sløvika - Kittelsrud
F	452	C	Viktig veg i Vågåmo	Velofoss - Kjørven
F	1	D	Forbindelse Lunner til Fv5	Olimb - Lunner Rådhus
F	3	D	Forbindelse Lunner til Fv5	Sand - Stadium
F	4	D	Omkjøring for rv.35	Akershus grense - Sand
F	14	D	Omkjøring for rv.4	Svingen - Akershus grense
F	16	D	Omkjøring for rv.4	Vassenden - Grymyr
F	23	D	Omkjøring for rv.4	Hilden sør - Prestkvern
F	36	D		
F	38	D	Adkomst til Roysumtunet	

F	50	D		Gran	Granvang - Prestekvern
F	54	D	Adkomst til Moen treindustri og andre virksomhe	Gran	Prestekvern - Amundrud
F	58	D		Gran	Jarhaug - Fagertun
F	73	D		Østre Toten	Skreia - Håjenbakken
F	74	D	Fagerheim	Østre Toten	Fagertun - Stange
F	80	D	Forbindelse fv244 og fv246, industri, landbruk m	Østreog Vestre Toten	Kvikstadenga - Ås
F	81	D	Forbindelse mellom A og C	Østre og Vestre Toten	Lundby - Bliili
F	82	D	Lokal samleveg	Vestre Toten	Nærstein - Nordset
F	84	D	Viktig skoleveg, trelast utsalg, bussrute	Vestre Toten	Ensrud - Neraset
F	85	D	Haug - fv33	Østre Toten	Fagerlund - Andersgård
F	86	D	Valle - Helsetsvingen	Østre og Vestre Toten	Lena - Helset
F	87	D	Omkjøring for fv.33	Østre Toten	Viker sør - Oppsal
F	89	D	Kapp - Raufoss, arbeidsreiser	Østre og Vestre Toten	Solvang- Raufoss
F	92	D	Kapp - fv.33	Østre Toten	Bilitt - Fredheim
F	112	D	forbindelse til rv.4	Vestre Toten	Fiskevoll - Lier
F	114	D		Vestre Toten/S. Land	Raufoss - Fall
F	132	D	Seval - Øver By (Eiktunet)	Søndre Land/Gjøvik	Kronborg - Gjøvik rådhus
F	148	D		Vestre Toten/Gjøvik	Breiskallen - Ringen
F	151	D	Samleveg, industri, omkjøring	Gjøvik	Vardal u.sk. - Sjøheim
F	154	D		Gjøvik	Vardal u.sk. - Fredheim
F	155	D	Veg Snertingdal - Gjøvik	Gjøvik	Tobru - Elvedalen
F	160	D	Roli - Rusten	Gjøvik	Rolig - Elvedalen
F	162	D	Forbindelse Dokka - Snertingdalen	N. Land/Gjøvik	Dokka - Nykirke
F	180	D	Forbindelse Lygna - Hurdal		Hurdal - Lynga
F	186	D	vegen til Fagerlund	Nordre Land	Elverom - Huggulia
F	193	D	Samleveg	Nordre Land	Dokka bru - Veisten
F	196	D		Nordre Land	Fagerlund - Synseter
F	204	D	Industri	Nordre Land/Gausdal	Østensvik - Forset
F	219	D	Bagn - Bruflat	Etnedal/S. Aurdal	Bruflat - Bagn
F	220	D	Bagn - fv221	S. Aurdal/N. Aurdal	Bagn - Aurdal/Leira
F	225	D	Forbindelse mellom Hedalen og E16	Sør-Aurdal	Tollefsrud - Nerby
F	226	D	Omkjøringrute for E16	Sør-Aurdal	Fønhus - Skånberget/Begna bruk
F	237	D		Etnedal	Flatøygard - Smiugard

F	238	D	Turistveg	Etnedal	Rust - Gammelstølen
F	239	D		Etnedal	Lundmo - Flatøygard
F	241	D	Omkjøring for rv.35	Jevnaker	Jevnaker-Steinsletta
F	243	D	Forbindelse fra Begnadal til Nes i Buskerud		Nes i Ådal- Hedalen
F	251	D	Bruflat	Etnedal	Højerast-Fltøygard
F	252	D	Vegen til Eidsbugard, Jøtunheimen		Tyin Eidsbugarden
F	254	D	Gausdal - Gudbrandsdalen	Gausdal	Segalstad-Svingvoll-Tretten
F	255	D		Lillehammer/Gausdal	Lillehammer - Gausdal-Skåbu-Vinstra
F	258	D	Gamle Strynfjellsvegen, turister		Gamle Strynefjellveg
F	261	D	Leira - Riste	N. Aurdal/V. Slidre	Hådem - Riste bru
F	262	D	Snarveg til Golsfjellet	Nord Aurdal	Mønin - Vesterbø
F	265	D	Kobling til E16	V. Slidre/N. Aurdal	Einang - Røn/Ulnes/Fodnes
F	267	D	Turisme	Nord Aurdal	Stende - Vaset Melbybråten -
F	285	D		Øystre Slidre	Kolstadbakke/Rødningane/Hovi
F	288	D	Industri	Øystre Slidre	Mørken - Skredbergo
F	289	D	Skammestein - Ødegård	Ø.Slidre/V.Slidre/Vang	Skammestein - Ødegård
F	293	D		V. Slidre/Vang	Lomen - Ryfoss/Hemsing bru/Eidsbru
F	311	D	Adkomst til Nordseter	Lillehammer	Skistadion-Nordseter Halberg -
F	315	D	Omkjøring for fv255	Lillehammer/Gausdal	Lund/Holsbrua/Linflåa/Brubakken/Svingvoll
F	319	D		Lillehammer/Øyer/	Jorekstad -
F	320	D	Vegen til Råverudmyra	Lillehammer	Brunlaug/Hagalykkja/vestheim/
F	337	D	Adkomst til Skei kampen	Gausdal	Søre Ål - Hedmark grense/Mytsveen
F	361	D		Øyer	Svingvoll - Skei
F	379	D	Del av Frisvegen	Ringebu	Hunder - Tingberg
F	383	D	Hvitfjell øst	Ringebu	Gamle Våla bru - Prestbekken/Hilstad
F	385	D	Frisvegen	Ringebu	Moheim - Rønningen
F	388	D	Forbindelse mellom E6 og fv.27	Ringebu	Bø - Hedmark grense
F	401	D	Turistdestinasjon, vegen til Gålå	Sør - Fron	Ringebu - Nordrum
F	409	D		Nord-Fron	Harpefoss - Wadahl høyfjellshotell Vinstra stasjon x fv. 410 og vinstra stasjon N x fv.410

F	419	D	Turistdestinasjon - Rondablikk	Nord-Fron	Kvam - Bjørgebu
F	422	D	Vegen til Fefor	Nord-Fron	Brynsbakken - Brattliflata
F	423	D	Vegen til Fefor	Nord-Fron	Haugen - Brattliflata
F	435	D	Omkjøringsrute for rv.15 Otta - Sel	Sel	Otta - Selsverket
F	436	D	Omkjøringsrute for rv.15 Otta - Vågomo	Sel	Otta - Åsåren
F	437	D	Vegen til Høvringen - turistdestinasjon	Sel	Rosten - Høvringen
F	438	D	Vågomo - Sel	Vågå - Sel	Vågårustvegen
F	444	D	Turistdestinasjon Rondane Spa	Sel	Otta S - Mysusester
F	453	D	Vegen til Skårvangen	Vågå	Håkåstad-Svare-Sandviken
F	467	D		Lom	Flå bru - Lom prestegard
F	468	D	Omkjøringsrute for rv.15, Vågomo - Lom	Lom og Vågå	Vågå - Lom grense - Fossbergom
F	483	D		Lom og Skjåk	Marlo - Vollungsbru
F	484	D	Omkjøringsrute for rv.15	Skjåk	Vollungsbru Ø - Skamsar bru
F	485	D	Omkjøringsrute for rv.15	Skjåk	Skamsar bru Ø - Dønfoss bru N
F	490	D		Dovre	
F	491	D		Dovre	
F	496	D	Omkjøringsrute for E136 Dombås-Lesja	Dovre	
F	498	D		Dovre	
F	1	E		Jevnaker	Hjerlunn xE6 - Hjerlunn st.
F	2	E		Jevnaker	Sløvika - Kittelsrud
F	4	E		Jevnaker/Lunner	Klingenberg - Jevnaker/Lunner grense
F	5	E		Lunner	Olimb - Lunner Rådhus
F	12	E		Lunner	Vestern - Kalvsjø
F	13	E		Lunner	Grua - Sliperiet
F	14	E		Lunner/Gran	Gruakollen - Kalvsjø
F	15	E		Lunner	Sand - Stadum
F	16	E		Lunner	Berge - Solvang
F	20	E		Lunner	Akershus grense - Sand
F	21	E		Lunner	Hovland - Løken
F	22	E		Lunner	Bjørgester - x Fv 16
F	35	E		Gran	Harestua st. - x Fv 16
F	36	E		Gran	Raknerud - Helgumsdalen
F	37	E		Gran	Vassenden - Grymyr
F	38	E		Gran	Knarud - Hilden sør
					Hilden sør - Prestkvern

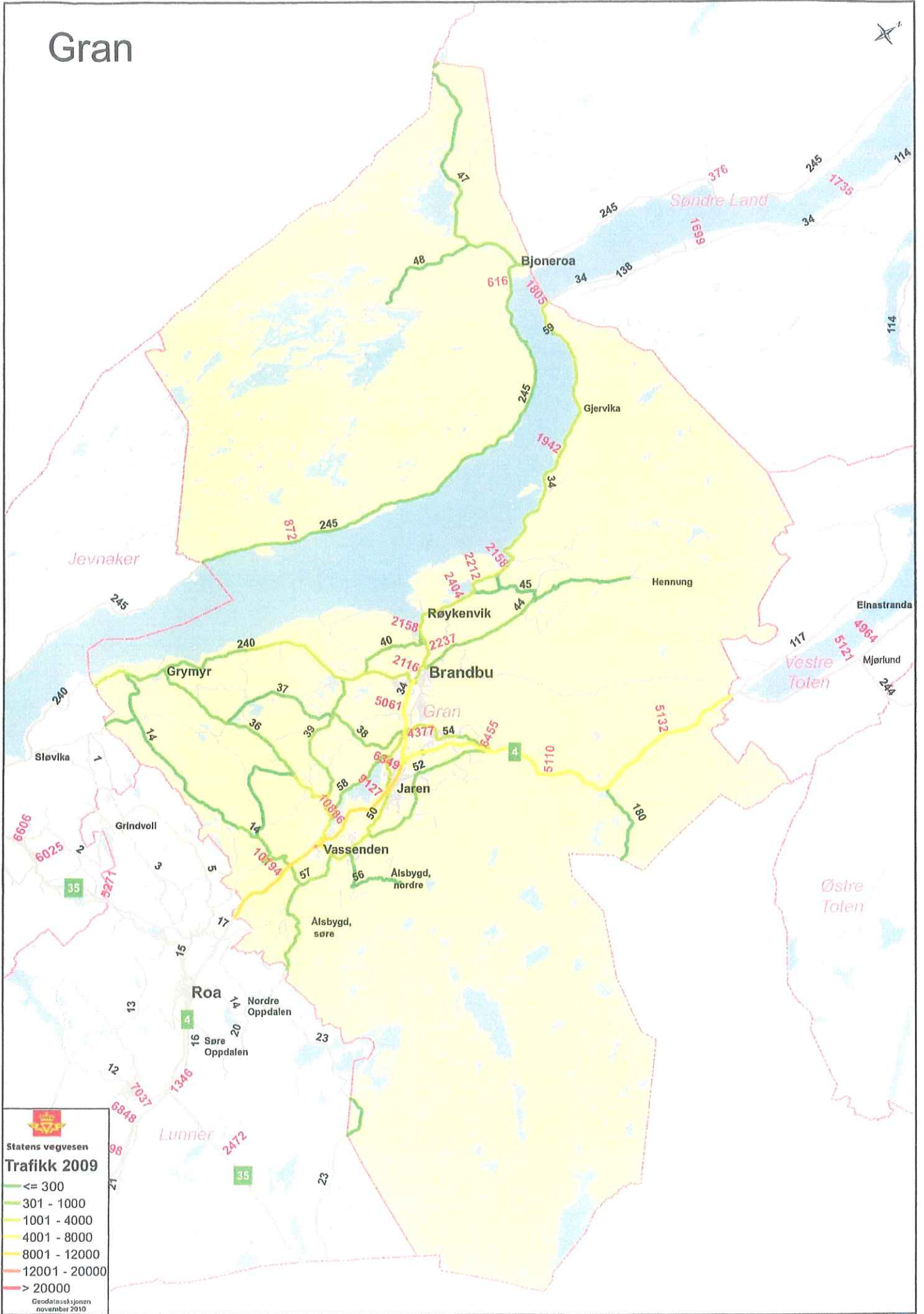
F	39	E	Gran	Hvattum - Tingelstad
F	40	E	Gran	Grinaker - Røykenvik
F	44	E	Gran	Augedals bru - Hennung
F	45	E	Gran	Skari - Korsen
F	48	E	Gran	Krokfoss - Storgrunnvika
F	52	E	Gran	Framstad - Amundrud
F	56	E	Gran	Ringstad - Lynnebakka
F	57	E	Gran	Skjollabakken - Hov
F	74	E	Østre Toten	Fagertun - Stange
F	76	E	Østre Toten	Håjen - Narum bru
F	79	E	Østre Toten	Talstua - Kvikstad
F	80	E	Østre og Vestre Toten	Kvikstadenga - Ås
F	85	E	Østre Toten	Fagerlund - Andersgård
F	88	E	Østre Toten	Grimstad - Viken
F	91	E	Østre Toten	Festiviteten - Kapp
F	113	E	Vestre Toten	Nerset - Børsvoll
F	115	E	Vestre Toten	Reinsvoll - Helset
F	117	E	Vestre Toten	Einavoll - Eina st.
F	123	E	Vestre Toten	Reinsvoll - Gotterud
F	129	E	Søndre Land	Østrønningen - Vestrum
F	130	E	Søndre Land	Hov - Hevopp
F	132	E	Søndre Land/Gjøvik	Kronborg - Gjøvik rådhus
F	134	E	Søndre Land/Gjøvik	Gry - Solvang
F	138	E	Søndre Land	Grime skole - Hornslie
F	140	E	Søndre Land	Lortvika - Honerud
F	148	E	Vestre Toten/Gjøvik	Breiskallen - Ringen
F	149	E	Gjøvik	Ringen - Bybrua
F	150	E	Gjøvik	Djupdalsbakken - Åndalen
F	156	E	Gjøvik	Bråstad bru - Redalen
F	157	E	Gjøvik	Vang - Skyberg
F	159	E	Gjøvik	Lindheim - Kjerringelv
F	160	E	Gjøvik	Rolig - Elvedalen
F	164	E	Gjøvik	Karmel - Smedmoen
F	166	E	Gjøvik	Sigstadplassen - Klomsteinroa


F	167	E	Gjøvik	Biri - Krageberg
F	168	E	Gjøvik	Biri - Stumlia
F	170	E	Gjøvik	Hellerud - Åsroa
F	186	E	Nordre Land	Eiverom - Huggulia
F	187	E	Nordre Land	Kolbjørnshus - Sandmoen
F	189	E	Nordre Land	Tomlevoll - Nordgardane
F	191	E	Nordre Land	Leppa bru - Loengsbygda/Ankaltrud
F	194	E	Nordre Land	Harstad - Sjøheim
F	199	E	Nordre Land	Skinnerlia - Skartlia
F	200	E	Nordre Land	Kinn - Vinjar
F	220	E	S. Aurdal/N. Aurdal	Bagn - Aurdal/Leira
F	221	E	Sør-Aurdal	Hoffsvingen - Stavedal
F	223	E	Sør-Aurdal	Hedalen kirke - Blautmyrsetra
F	224	E	Sør-Aurdal	Fossholt - Hallom
F	228	E	Sør-Aurdal	Garthus - Hølera
F	233	E	Sør-Aurdal	Solbraut - Islandseiv
F	234	E	S. Aurdal/Etnedal	Breidablikk - Madslangrud
F	235	E	Etnedal	Bruflat - Tonsåsen
F	236	E	Etnedal	Robøle - Lødnigarden
F	265	E	V. Slidre/N. Aurdal	Einang - Røn/Ulnes/Fodnes
F	268	E	Vestre Slidre	Magstad - Plassane
F	269	E	V. Slidre/Ø. Slidre	Hodalsfoss - Veita/Løken bru
F	270	E	N. Aurdal/Ø. Slidre	Døvre - Melbybråten
F	271	E	Nord Aurdal	Aurdal kirke - Oppheimsbakken
F	275	E	Nord Aurdal	Skrautvål - Meisdalen
F	284	E	Øystre Slidre	Rogne - Moane Melbybråten -
F	285	E	Øystre Slidre	Kolstadbakke/Rødningane/Hovi
F	287	E	Øystre Slidre	Heggenes - Sælid
F	288	E	Øystre Slidre	Mørken - Skredbergo
F	294	E	Vestre Slidre	Øde - Haugrud
F	295	E	Vestre Slidre	Riste bru - Åstadvollen
F	302	E	Vang	Vangsnæs - Hensåsen
F	310	E	Lillehammer/Gausdal	Vingrom - Forset

F	313	E	Lillehammer	Børkje - Saksum
F	314	E	Lillehammer	Leirvika - Kastrud/Onsum/Håvardlia Halberg -
F	315	E	Lillehammer/Gausdal	Lund/Holsbrua/Linflaa/Brubakken/Svingvoll
F	318	E	Lillehammer/Gausdal	Dalsvingen - Berge/Vole/Gevorbenhaugen Jorekstad -
F	319	E	Lillehammer/Øyer/	Brunlaug/Hagalykkja/vestheim/
F	319	E	Ringebu/S. Fron	Haukåa/Bystad/Randkleiv/Skillestad
F	320	E	Lillehammer	Søre Ål - Hedmark grense/Mytsveen
F	321	E	Lillehammer	Hindklev - Hedmark grense
F	336	E	Gausdal	Frøyse - Lishøgda
F	338	E	Gausdal	Svingvoll - Rødumsbygda
F	339	E	Gausdal	Einstad - Reistad
F	341	E	Gausdal	Follebu - Perhus
F	346	E	Gausdal	Løvlund - Brennmoen
F	357	E	Øyer	Tretten - Vedum
F	358	E	Øyer	Tretten - Tårstad x Fv 357
F	359	E	Øyer	Kvam - Stalsberg
F	361	E	Øyer	Hunder - Tingberg
F	364	E	Øyer	Tretten st. - x Fv 254
F	365	E	Øyer	Dulven - Galterud
F	375	E	Ringebu	Krekke - Ordreløkken/Tromsa bru
F	378	E	Ringebu	Tromsa bru - Gundershaugen
F	379	E	Ringebu	Gamle Våla bru - Prestbekken/Hilstad
F	386	E	Ringebu	Venabygd - Hovdrampa
F	397	E	Sør - Fron	Hegge - Øverlid - Haverstad
F	399	E	Sør - Fron	Skillestad - Flaten
F	402	E	Sel	Sjoa - Sjoa st.
F	403	E	Sør - Fron	Hundorp - Sørjordet
F	405	E	Sør - Fron	Listad - Kampen
F	407	E	Sør - Fron	Alme - Gryttingsvingen
F	420	E	Nord-Fron	Bosåa - Veklesaga

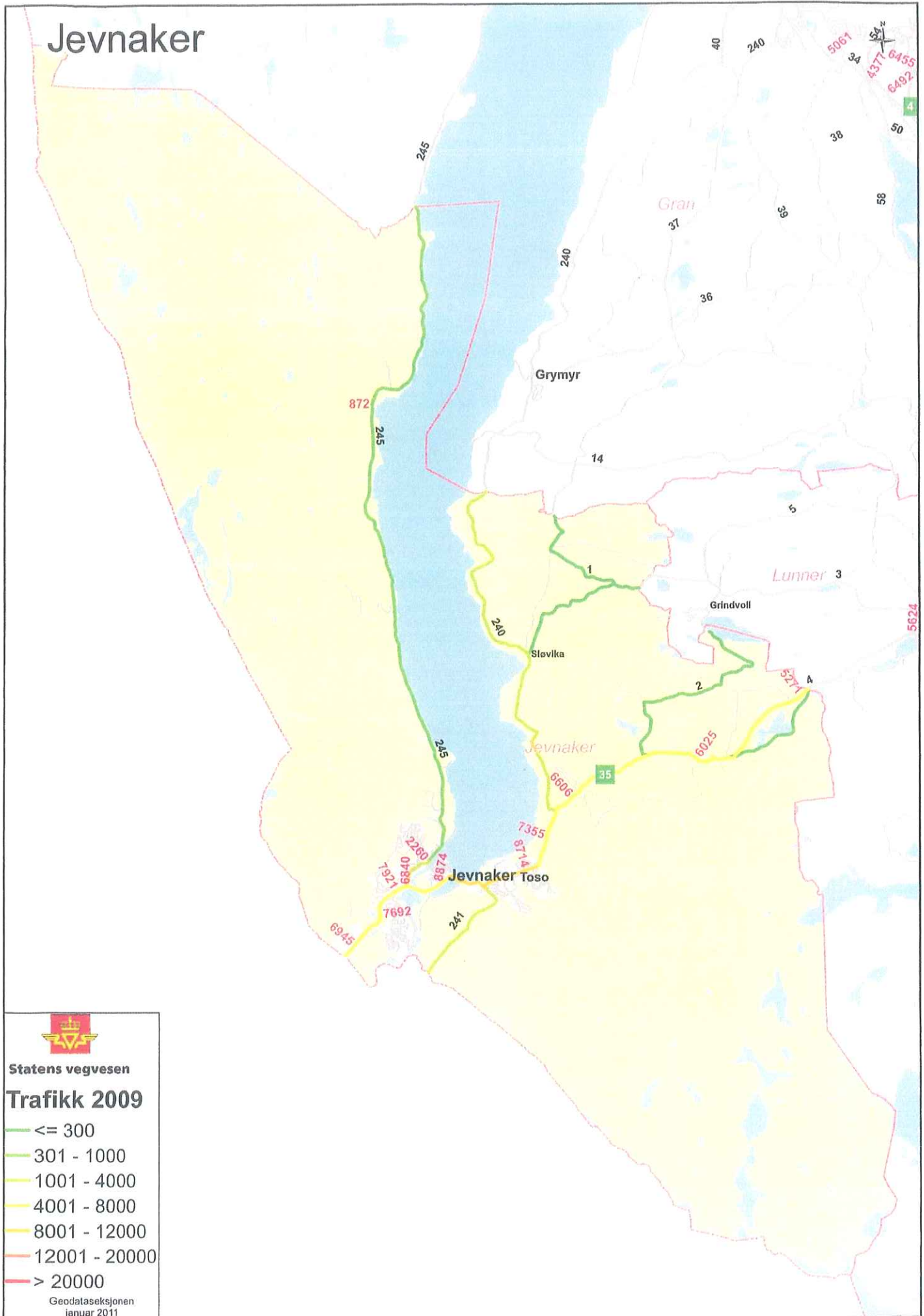
F	421	E	Nord-Fron	Vinstra u.skole - Rundhaug
F	423	E	Nord-Fron	Haugen - Brattliflata - Vollsdammen
F	425	E	Nord-Fron	Hellå - Karistua
F	435	E	Sel	Bommen - Selsverket (Arm)
F	439	E	Sel	Nygorg - Vågå/Sel grense - Åsen
F	440	E	Sel	Storødegård bru - Faukstad - Prestgard
F	442	E	Sel	Leirflata - Olstad - Vålubakken
F	453	E	Vågå	Finn bru - Håkåstad - Svare - Sandvika
F	454	E	Vågå	Vågåmo - Vågåmo N Sandnes
F	456	E	Vågå	Lalm Vågå/Sel grense - Bjølstadmo
F	471	E	Lom	Leira bru - Kvandalsvoll
F	473	E	Lom	Sandvikberget - Vamseter
F	483	E	Lom/Skjåk	Staurust - Lom/Skjåk grense - Marlo
F	486	E	Skjåk	Dønfoss - Tuva
F	492	E	Dovre	Dovre S - Yrkesskolen - Sollia
F	496	E	Dovre	Tverforbindelse
F	497	E	Dovre	Toftemo - Dombfoss
F	512	E	Lesja	Lesja st. xE136 - Lesja st.
F	516	E	Lesja	Bjorli - Bjorli st.
F	517	E	Lesja	Bjorli aust - Rånågrenda
F	519	E	Lesja	Lesjaskog - Bjølverud

Gran




Statens vegvesen
Trafikk 2009
 <= 300
 301 - 1000
 1001 - 4000
 4001 - 8000
 8001 - 12000
 12001 - 20000
 > 20000
Grafikkasjekjonen
 november 2010

Jevnaker



Lunner

Alsbygd, nordre



10334
11829

10886

Gran

14 Alsbygd, søre

10194

5

17

3

15

4

13

12

16

12

16

4

12

16

12

16

16

16

16

16

16

16

16

16

16

16

16

16

Grindvoll

Lunner

Roa

Nordre Oppdalen

Søre Oppdalen

Grua


Lunner

Vestbygda

Harestua

Stryken

Jevnaker



Statens vegvesen
Trafikk 2009

- <= 300
- 301 - 1000
- 1001 - 4000
- 4001 - 8000
- 8001 - 12000
- 12001 - 20000
- > 20000

Geodalaseksjonen
januar 2011