

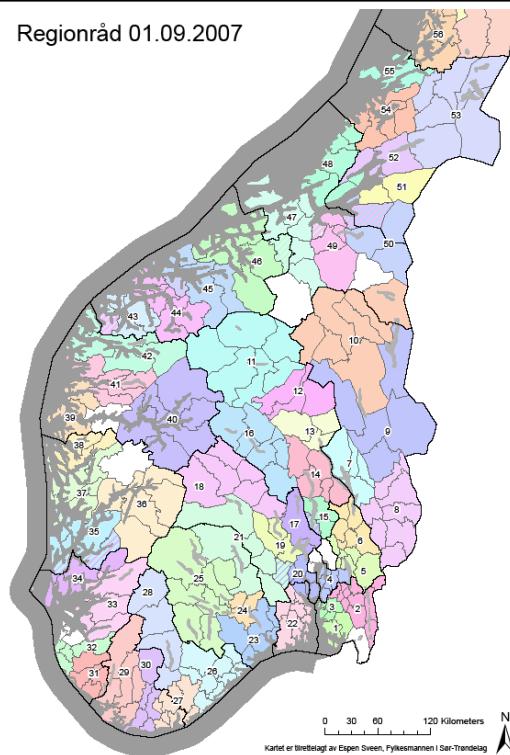
- Det regionale samarbeidet – synspunkt
- Vår største utfordring, befolkningsutvikling - arbeidskraft - rekruttering
- Kommunikasjon

- Innledende kartlegging:

1.9.2007: 69 regionråd, 417 kommuner (97%)

1.10.1999: 52 regionråd, 321 kommuner (74%)

Regionråd 01.09.2007



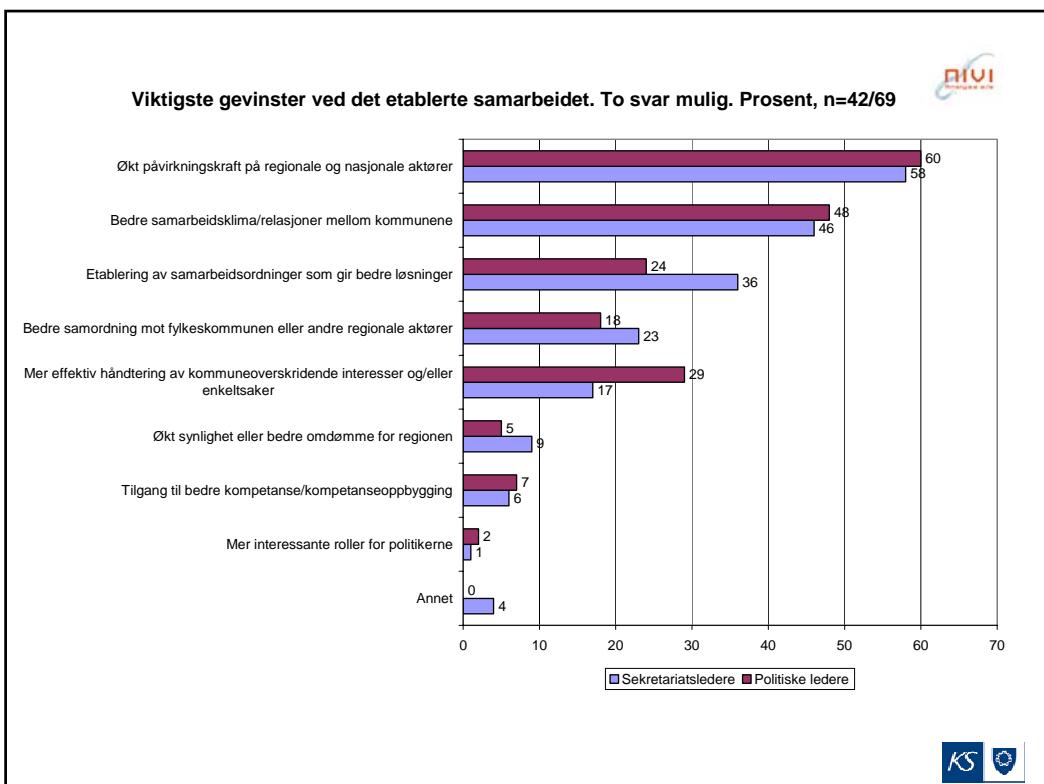
FORMÅL

- Regionrådet skal vera eit samarbeids- og interesseorgan
- Rådet skal arbeide for å utvikle regionen med særleg vekt på nokre prioriterte satsingsområde
- Rådet skal ta vare på interessene til regionen overfor fylke, stat og andre organ på region-, fylke- og riksplan



- Ideen med Regionrådet som eit samarbeids- og interesseorgan gjer at det meste av arbeidet ikkje krev dei store økonomiske utteljingane, men mykje eigne timer.
- Som døme på slike tiltak i 2006 kan nemnast:
 - Samferdsel
 - Arbeidsgjevaravgift
 - Fjellregionsamsarbeid
 - Mykje av rekrutteringsarbeidet
 - Kompetansesenter for distriktsutvikling
 - Partnarskapsavtaler
- Dette gjer også at mykje av arbeidet ikkje kan målast i kroner og frå år til år.





GRUNNLAG FOR FORPLIKTANDE INTERKOMMUNALT SAMARBEID

- Bevisstgjering og ikkje berre eit honnørord
- Innarbeide forståing for kva IKS innebær og krev
- Skape kultur for samarbeid
- Synleggjering
- Må kunne vise til resultat og marknadsføre desse
- Viljeserklæring
- Presise vedtekter
- Satsingsområde, handlingsplan/årsrapportering
- Eigen administrasjon
- Reglar for konfliktar
- **Tillit og storsinn**

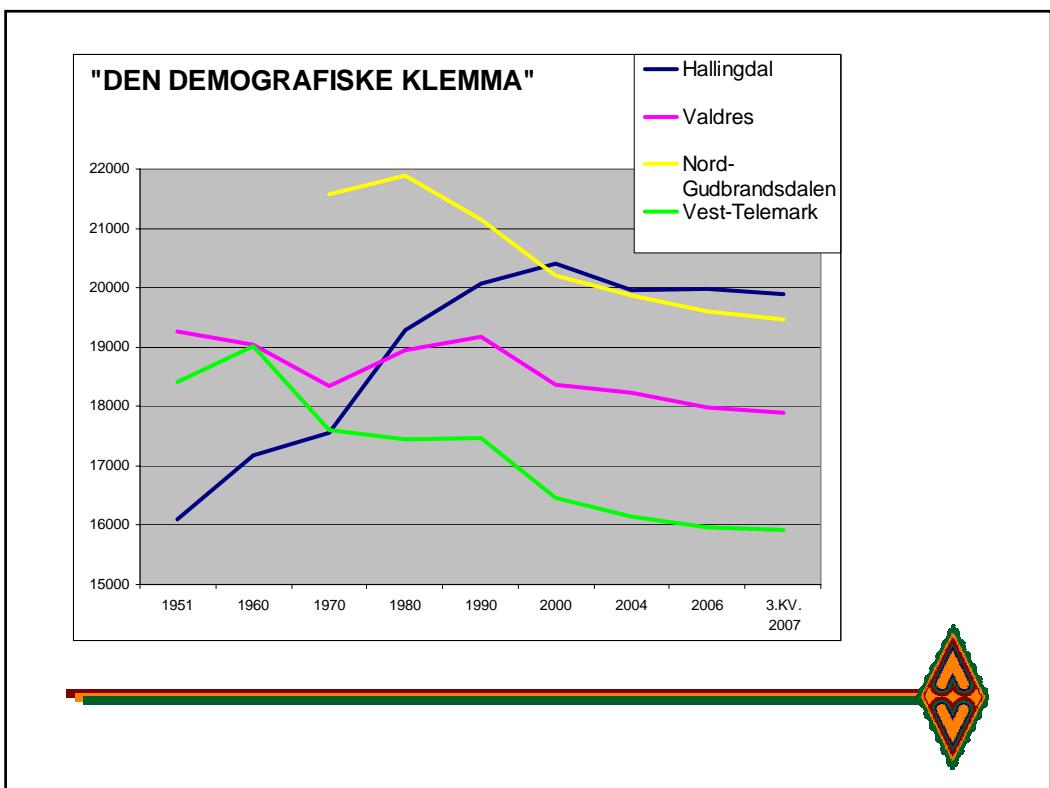
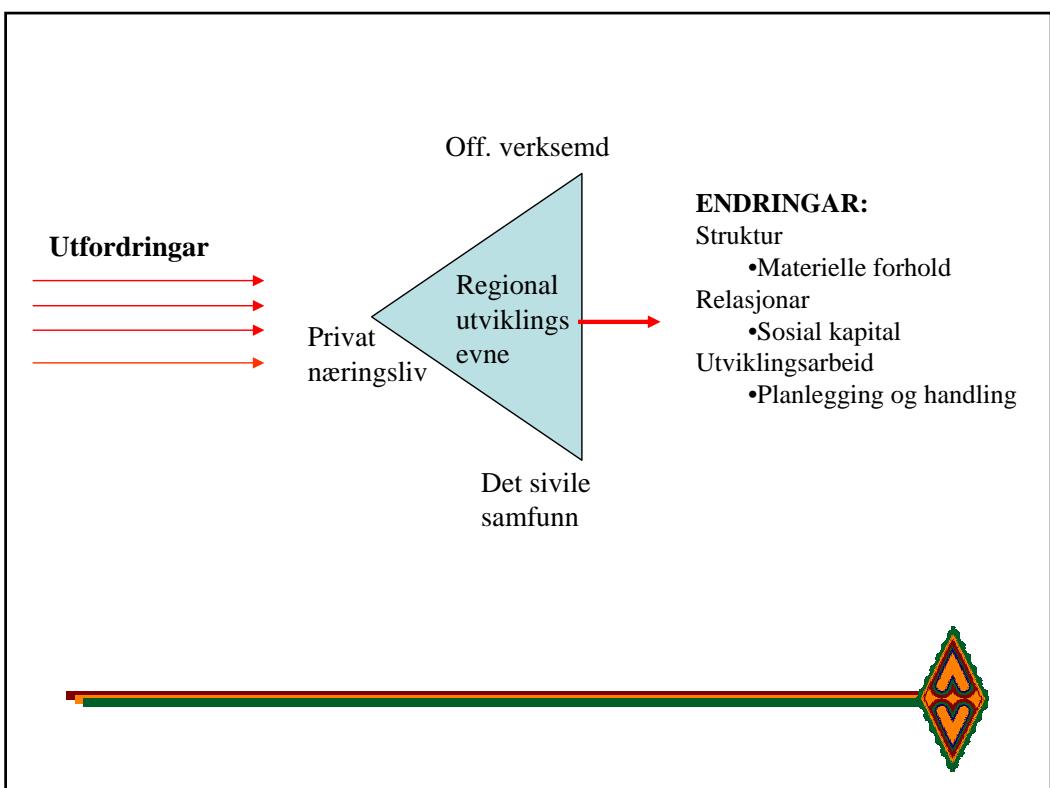
Frå 1.divisjon til eliteserien

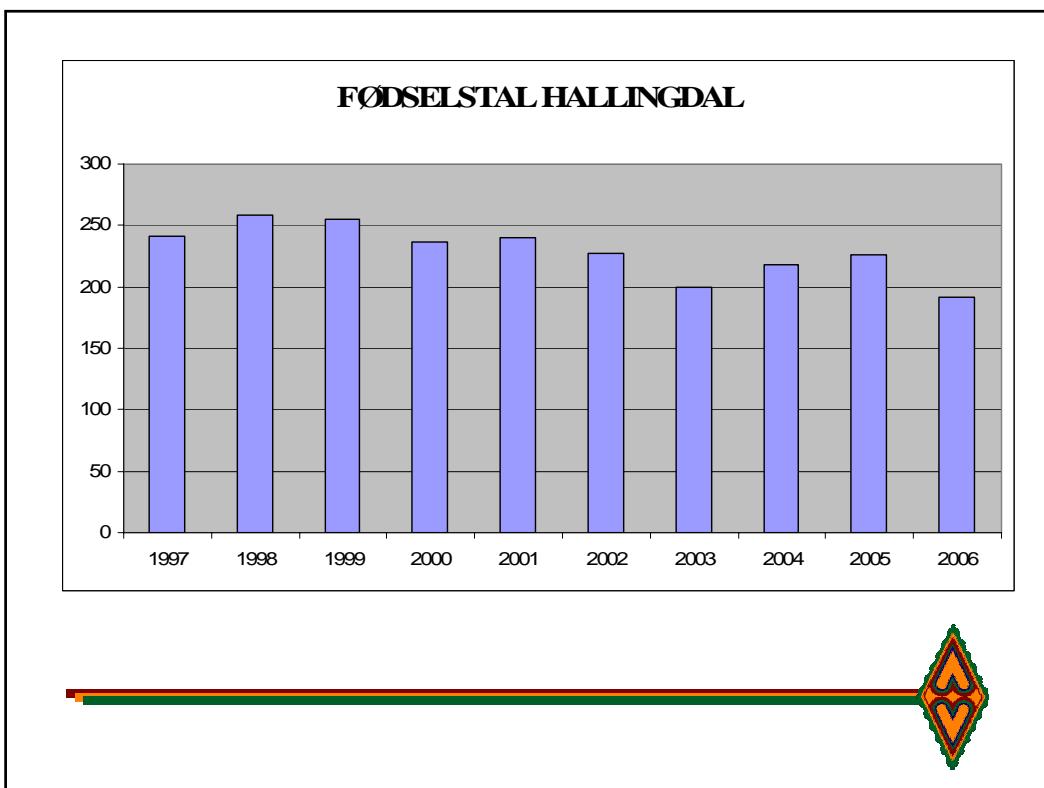
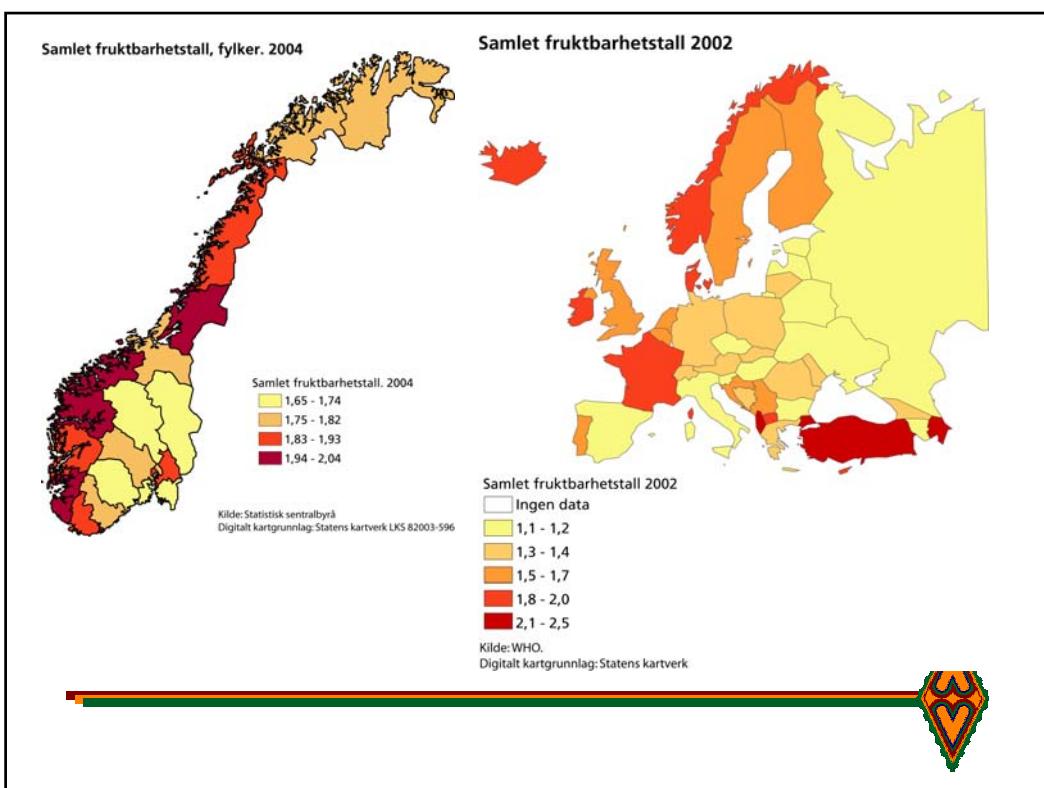


UTGANGSPUNKT

Tru på at vår evne til samhandling kan påverke eigen stad eller regionen si utvikling.





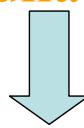


Befolkningsendring 2006

- Fødselsoverskot -2
- Innvandring 241
- Utvandring -147
- Innflytting 726
- Utflytting -895
- Nettoflytting -75
- **Folketilvekst** -77



Ungdomskulla blir mindre



eit press på distrikta for å oppfylle dei unge sine forventningar - for å unngå avfolkning.

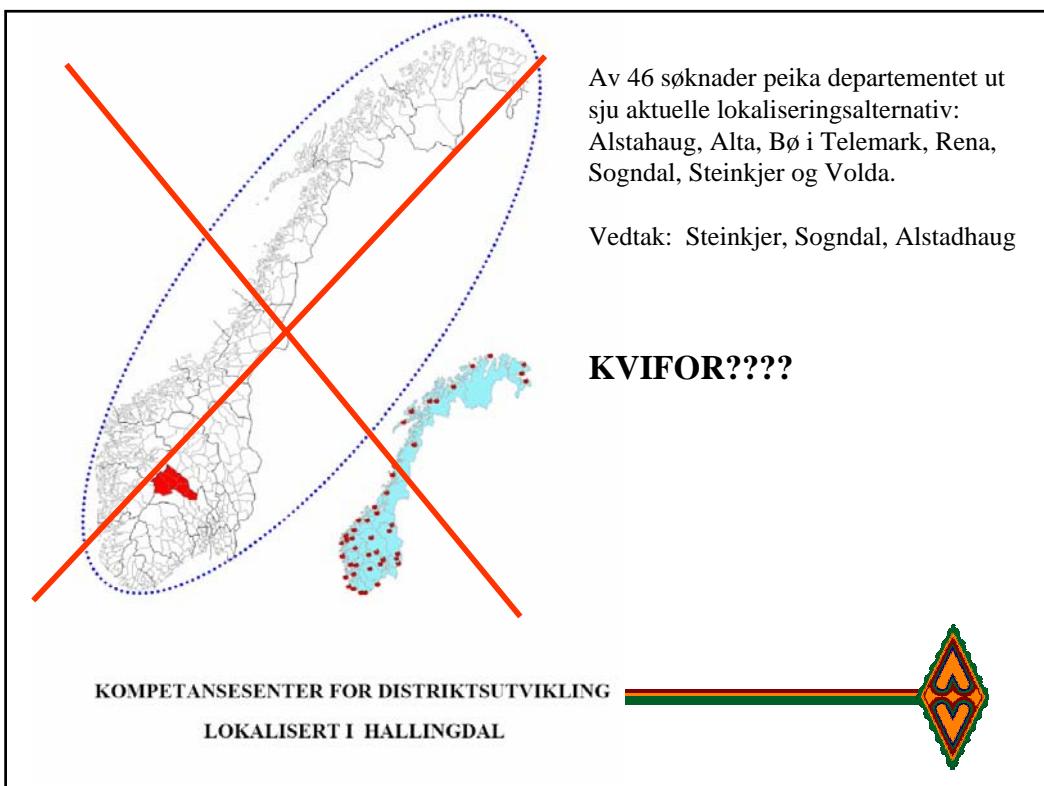
KVA GJER ME MED DET???



Kva gjer Regionrådet i forhold til rekruttering ?

- Strategisk plan for Hallingdal

- Auke entreprenørskaps- og innovasjonsevna
- Partnarskapsavtale med Hallingdal Næringshage
- Bistand til etablerarar (Hallingdal Etablerersenter)
- [Auka satsing på entreprenørskap i skolen, m.a. Ungt entreprenørskap Hallingdal](#)
- [Yrkessessa](#)
- <http://www.ressurspersoner.no>
- Arbeide for etablering av nasjonalt forskingssenter for reiseliv i Hallingdal
- Arbeide for status som Norwegian Centres of Expertise
- [Fellesprosjekt om sentrumsutvikling i Hallingdal](#)
- Karrieresenter
- Infrastruktur
- Lys i alle glas
- [Felles opptreden overfor sentrale styresmakter for å få fleire statlege arbeidsplassar til regionen og utvikle beredskap for flytting av statlege arbeidsplassar.](#)



Målsettingane med møteplassen er m.a:

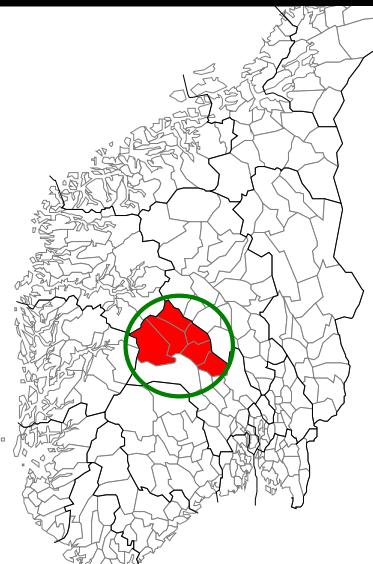
- Vera møte- og kontorareal for hallingverksemder
- Eksponera hallingverksemder og hallingprodukt og – tenester
- Tilby regionale bedrifter sentrale ad hoc og permanente kontor(er), møterom i eit ”kjent miljø”
- Bidra til næringsvekst i regionen, synleggjera næringspotensiale, ved etablering av bedrifter og næringsverksemd i Hallingdal.
- Gjera det mogeleg for nytilsette i arbeidslivet i Hallingdal, å arbeide frå ein felles møteplass, i ein overgangsperiode.
- Synleggjera Hallingdal som ein attraktiv plass for arbeid og busetting
- Styrka rekruttering av arbeidskraft til regionen
- Bidra til å samordne og styrke påverknadsarbeid for Hallingdal sine interesser overfor sentrale beslutningstakrar i hovudstadsområdet.

Kriterie for å flytte ?

- Interessant jobb det klaraste flyttemotivet, 54 %
seier heilt nødvendig
- Nest viktigaste er bustad/ godt buområde, heile 85 % seier det er viktig, 41 % set dette som absolutt krav
- Dobbelt så mange ynskjer å bu i tettstad som spreidt.
- Det tredje viktigaste flyttekriterie er at partner får seg interessant jobb.



**Samferdsel eit avgjerande
nærings- og distriktpolitisk verkemiddel**

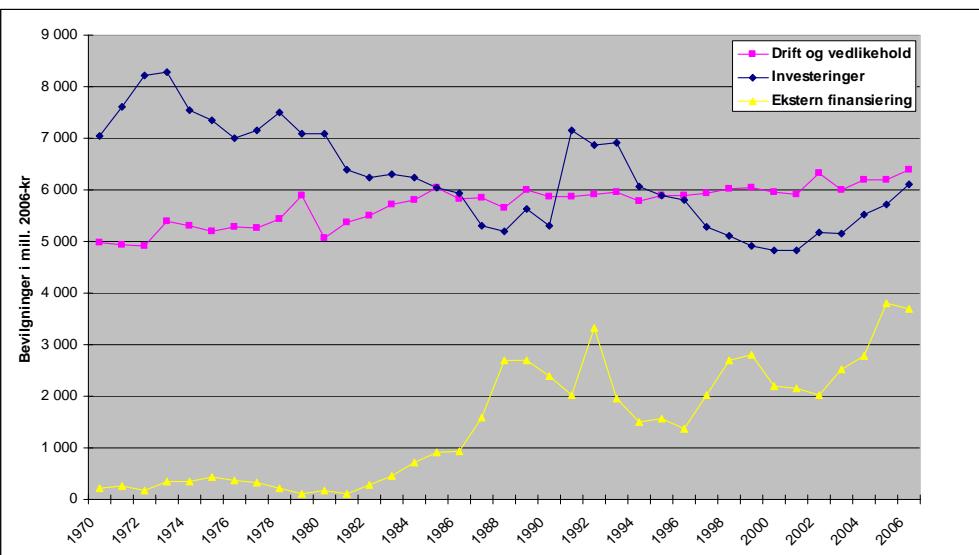


NTP 2010 – 2019 FRAMDRIFT

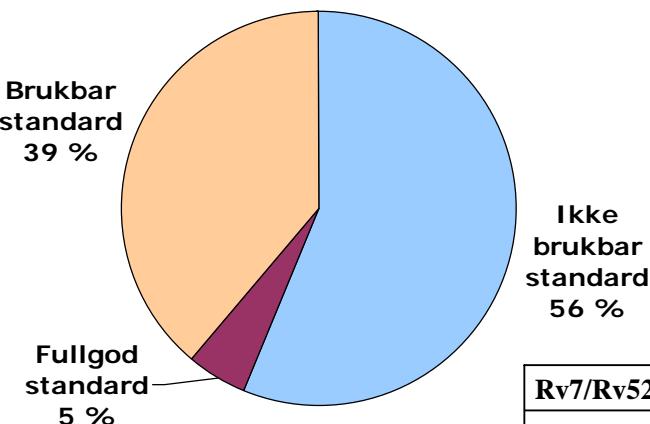
- Desember 2007; Felles plandokument fra etatane. Sendes samtidig til fylkeskommunar og storbyar til uttale
- April 2008; Frist for uttale til planforslaget
- Desember 2008; Framlegging av stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019



Løyvingar til vegformål 1970-2006



Standard på stamvegnettet (TAV)



Rv7/Rv52	
J-strekning, km.	1,3
B-strekning, km.	82,1
N-strekning, km.	129,2
% J+B-strekninger	39,2

Kostnader for brukbar og fullgod standard

Kostnadene for å oppnå brukbar standard på det lågtrafikkerte stamvegnettet og fullgod standard på det høgtrafikkerte: **200 mrd. kr**

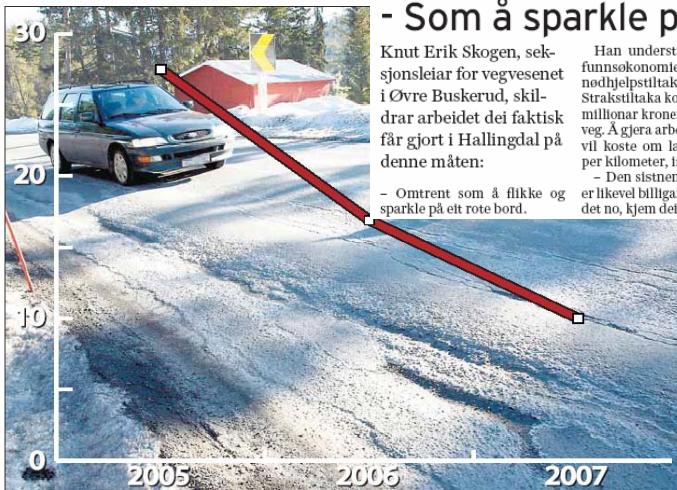
Kostnader for å oppnå fullgod standard på heile stamvegnettet: **300 mrd. kr**



Kor lang tid vil det ta?

- Utbygging av lågtrafikkerte stamvegar til brukbar standard og høgtrafikkerte til fullgod standard: **45 år** med investeringsnivå som i 2006 (inklusive bompengar)
- Utbygging av heile stamvegnettet til fullgod standard: **70 år** med investeringsnivå som i 2006 (inklusive bompengar)





Rett i grøfta: På tre år har vegløyvingane fale med 17 millionar kroner. Den høge summen i 2005 skildast ei ekstraløyving på 14,6 millionar kroner som kom inn etter Bondevik-regjeringa sitt budsjettforlik med FrP. Etter at Ap, SV og Sp tok over, har løyvingane til nyttafalt og andre investeringar på vegane i Hallingdal gått kraftig ned.

- Som å sparkle på eit røde bord

Knut Erik Skogen, sekssjonsleiar for vegvesenet i Øvre Buskerud, skildrar arbeidet dei faktisk får gjort i Hallingdal på denne måten:

- Omrent som å flikke og sparkle på eit røde bord.

Han understrekar at samfunnsøkonomien i daglig nødhjelpstiltak er elendig. Straksstiltaka kostar om lag 1,5 millionar kroner per kilometer veg. Å gjera arbeidet ordentleg vil koste om lag 4 millionar per kilometer, ifølgje Skogen.

- Den sistnemnde metoden er likevel billigare. Slik me gjer det no, kjem det same skadane tilbake etter eit par år. Gjer me det ordentleg, vil vegen vere i alle fall i 10 år, seier Skogen.

Vegvesenet har ein eigen pott til drift og vedlikehald, det vil sei broying, salting og krisetiltak som å skuffe litt asfalt i opne sår. Denne potten er i Hallingdal på om lag 15 millionar kroner i året, ifølgje Knut Erik Skogen.

Hallingdølen laurdag 31.3.2007

Riksvegbløffen



Har gitt opp Hallingdal

Ut over rein nødhjelp, har ikkje Statens vegvesen nokon planar om å ruste opp dei verste vegstrekningane i Hallingdal.

Håvard Prestegård

hp@hallingdolen.no

Me må leve med den vegstandarden me har i dag i overskuelig framtid. For vegvesenet har meir eller mindre kasta inn handkledd når det gjeld å oppnå ein ønskjeleg standard i Hallingdal, vedgår Knut Erik Skogen, sekssjonsleiar for Statens vegvesen i Øvre Buskerud (biletet).

- Vegvesenet har sjeld dispensert frå sine eigne minstekrav i mange år, seier Skogen.

Finst ikkje planar

At vegane fleire stader er i full opplysing, er Skogen godt kjend med. Årsaken er teleliv og salting i kombinasjon med gammal og poros asfalt. Kvislabakkane ved Gello er eitt av skrekkeksempla.

- Me kan nok håle liv i også den strekninga gjennom kontinuerleg vedlikehald. Men ei god og langslaktig løysing ville innebera å skifte ut masse under vegdekket og å isolere vegen.



Ikkje eit krater på Mars: Rv7 går i opplysing. Øverst i Kvisl er det store groper i vegbanen som fortel om sterkt slitasje.

(Foto: Sigmund Skoglund)

Rv7 går på helsa laus

Humper, store spot, grus frå sprekt asfalt og ukratisk oppsett av autovern bekymrar Olav Slåtto Odden (41). Han køyrr daglog Gello-Oslo med svært dybar last.

og sterke urepekkt ogd asfakas, og asfalgrenen dikkar opp på vettet, det er uklikkig atumatt, sier Olav.

Han har alltid parkert bussar i den grønne området ved Rv7, og det har hatt konsekvensar til både tømmer og lastebilane.

og lastebilane kan ikke få komme inn til bussene sin daglog dei klyte tømmerdikken mellom Gello og Oslo, sittar på 21 og køyrr bussar i Gello. Det er sprekker i lastebilane.

Situasjon og - Et svært forenkla mod berde

«Kommunepolitikarane burde engasjere seg meir. Det blir meir og meir folk etter vegen, og det er i tillegg ein veg med mykje styggrøyrs»

Olav Slåtto Odden



- Pengane er oppbrukt

Statens vegvesen stadsfestar Olav S. Odden si framstilling av Rv7, og meiner problemet eigentleg er langt større.

- Det er slik me lever. Dei disponibele pengane er brukt opp. Vårens revisjon av asfaltprogrammet gjer dessverre litt penge til Rv7 i Hafslunddal, berørt frå ei strække i Eidska. Høgskapeverdiene har høgstrukturerte knigningskoeffisientar. Men frå min standpunkt er sligleg anførtakkje meir eit symptom på at det er noko sligleg gale med sjølv verkonstruksjonen, mår Knut



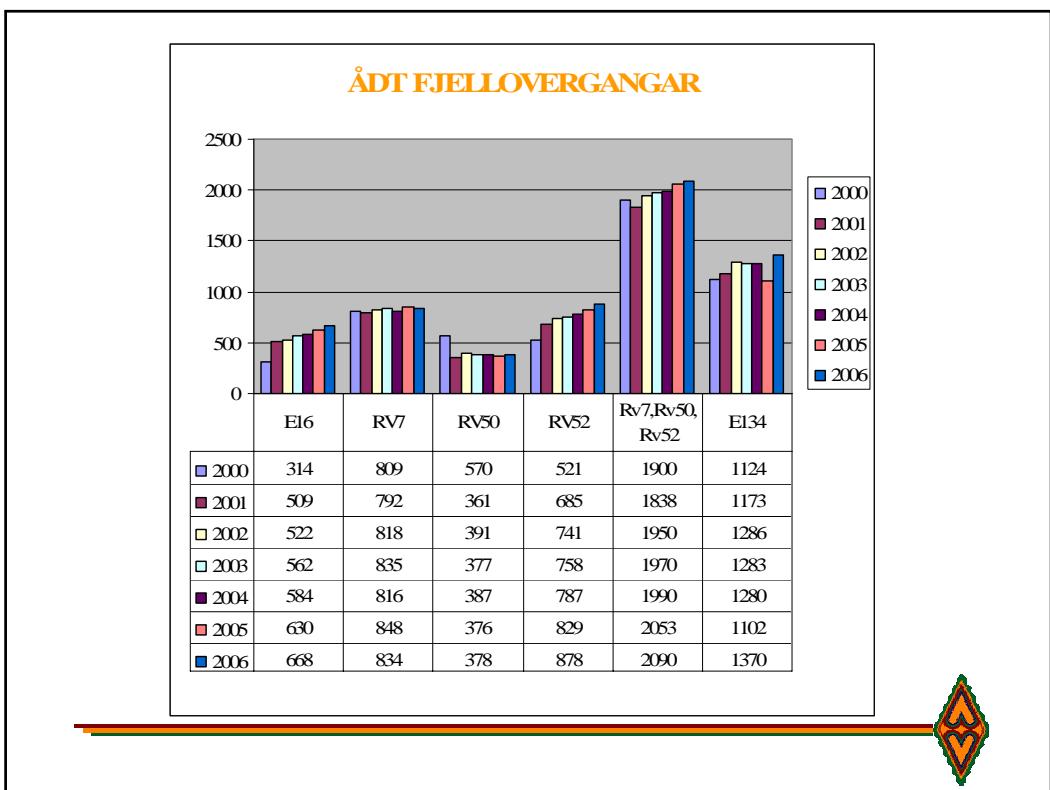
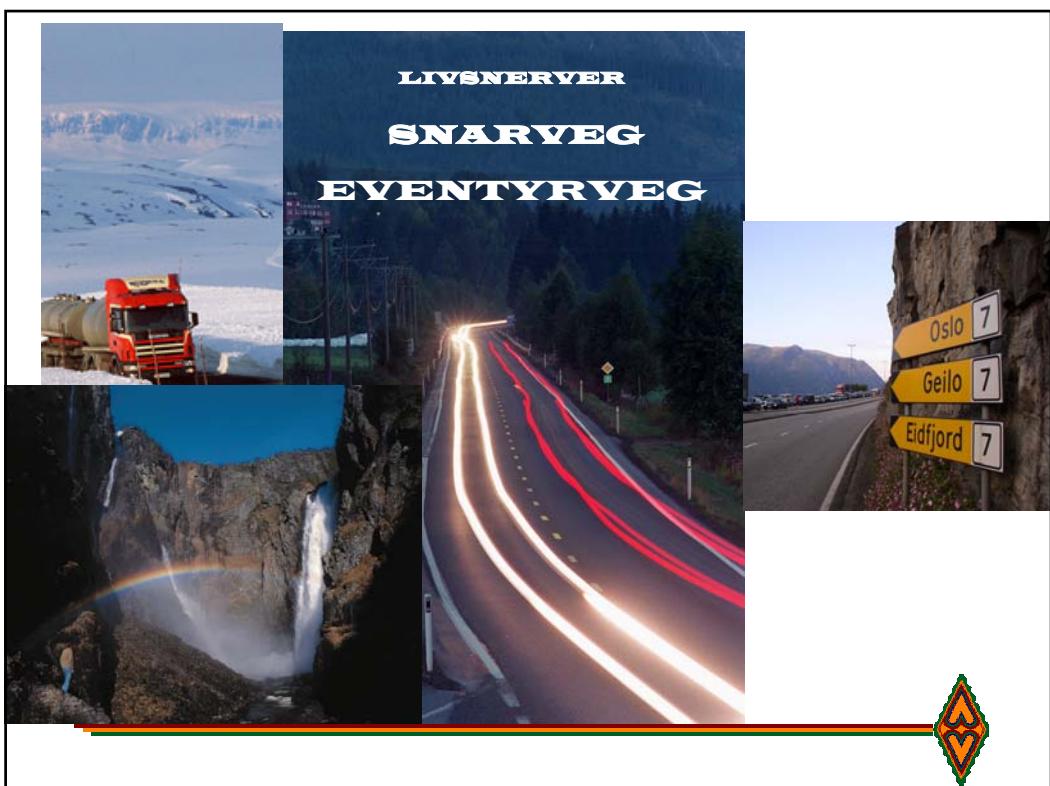
Sjøng to medfording: Knut Erik Skogen i Statens vegvesen meiner lapping av asfalten er blitt hardt arbeid på skilt.

og slighol skal dekkast av det daglege driftsabuset.

STATEN KLARAR IKKJE FORVALTE INVESTERT KAPITAL PÅ EIN GOD MÅTE!

- Ei av hovudutfordringane i norsk samferdselspolitikk eit etterslep i reint vegvedlikehaldet på samla vegnett på 45 mrd. kroner.
- Stopp i etterslep – skjer heller ikkje i dag
- For å gjenvinne etterslep opp på fullgod standard må det til store beløp på kort tid



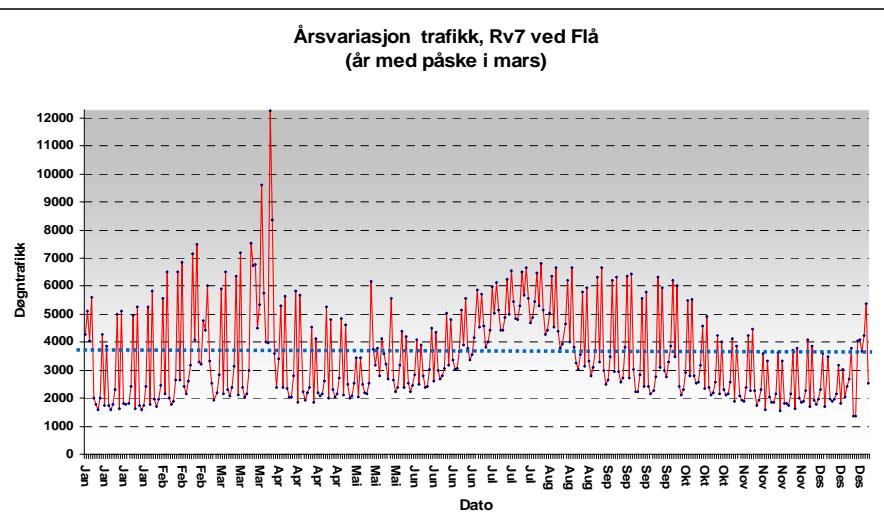


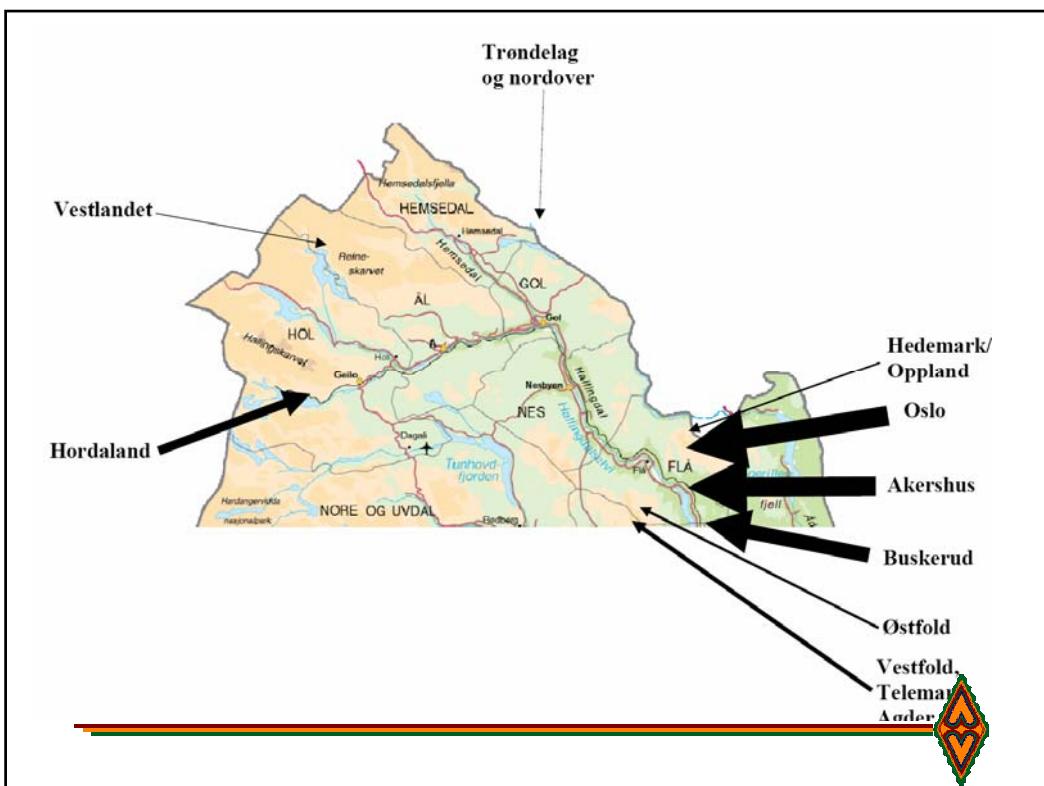


Forvaltingsplan riksveg 7 og riksveg 52 Hallingdal

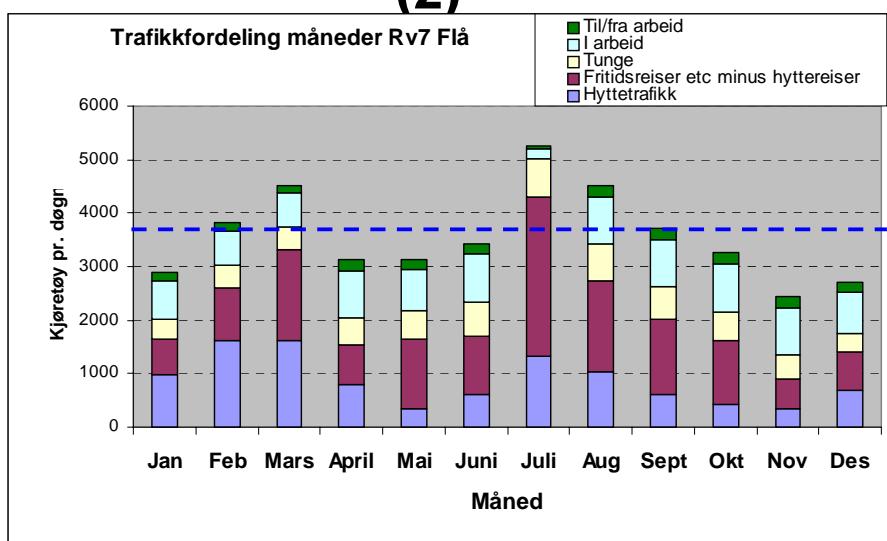


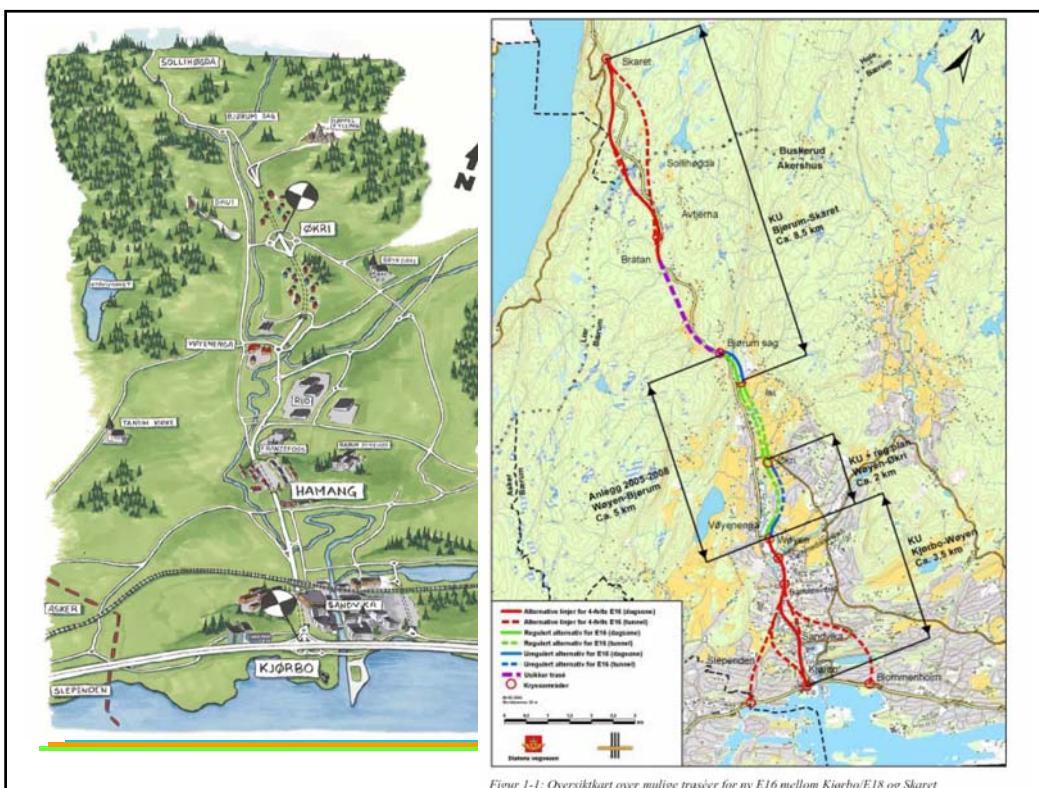
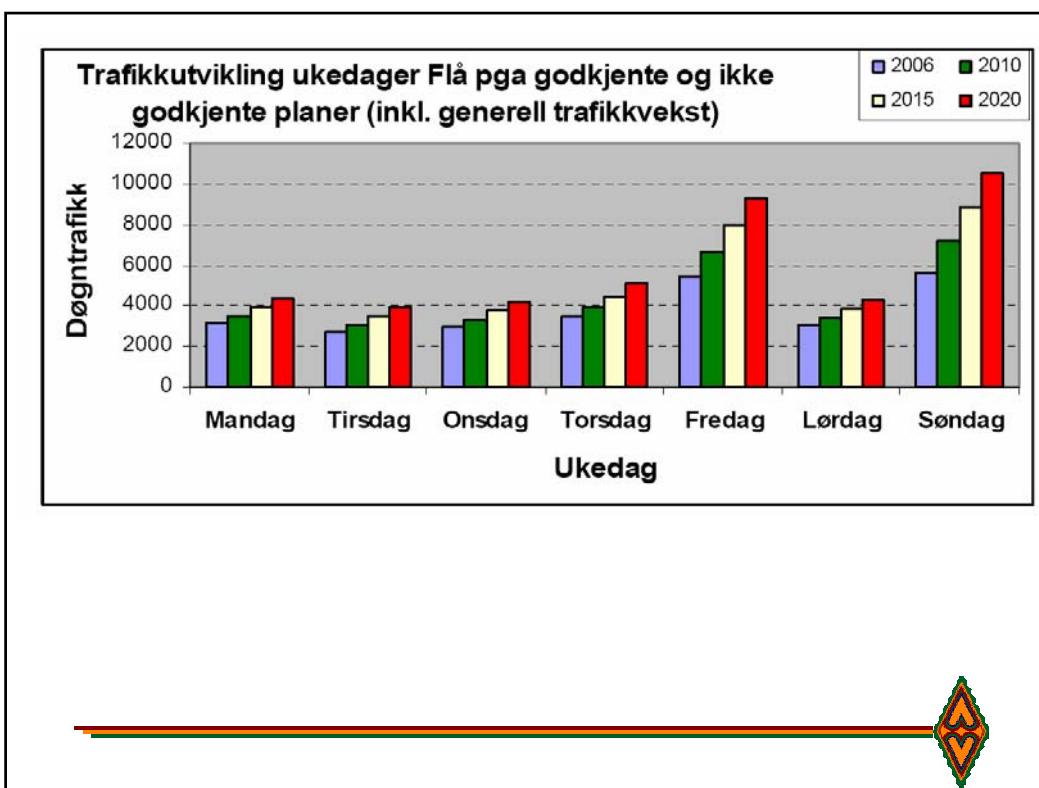
Årsvariasjonskurve Rv7 Flå syd (år med påske i mars)



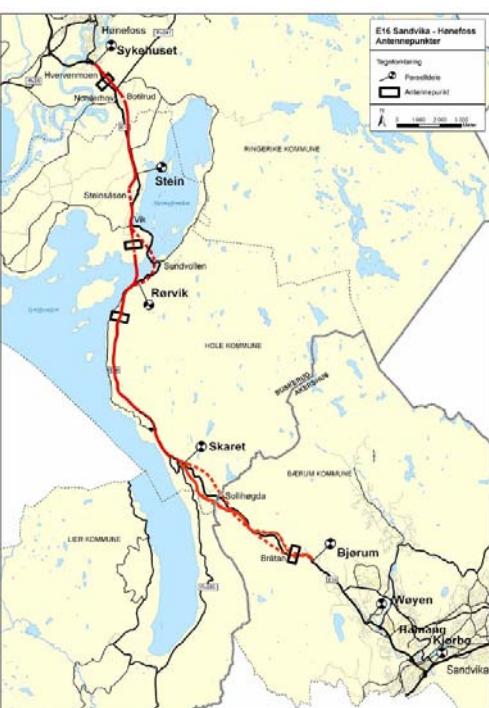


Rv7 Flå. Trafikkfordeling måneder (2)





Figur 1-1: Oversiktkart over mulige traséer for ny E16 mellom Kjørbo/E18 og Skaret



Ingen av parcellane på strekninga Bjørum – Hønefoss er prioritert i NTP 2006-2015. Ikke utsikter til statlege løyvingar i denne perioden, bortsett frå på parssellen Bjørum – Skaret.



FRAMDRIFT RAMSRUDHELLINGANE

- Vedtak reguleringsplan 2006
- Byggestart 2008
- Ferdig 2011

Budsjettforslag 2008, Statens vegvesen region sør – ingenting til oppstart Ramsrud – Kjeldsbergsvingene

I handlingsprogram 2006 – 2009 er det foreslått statleg investering på 110 mill. kroner

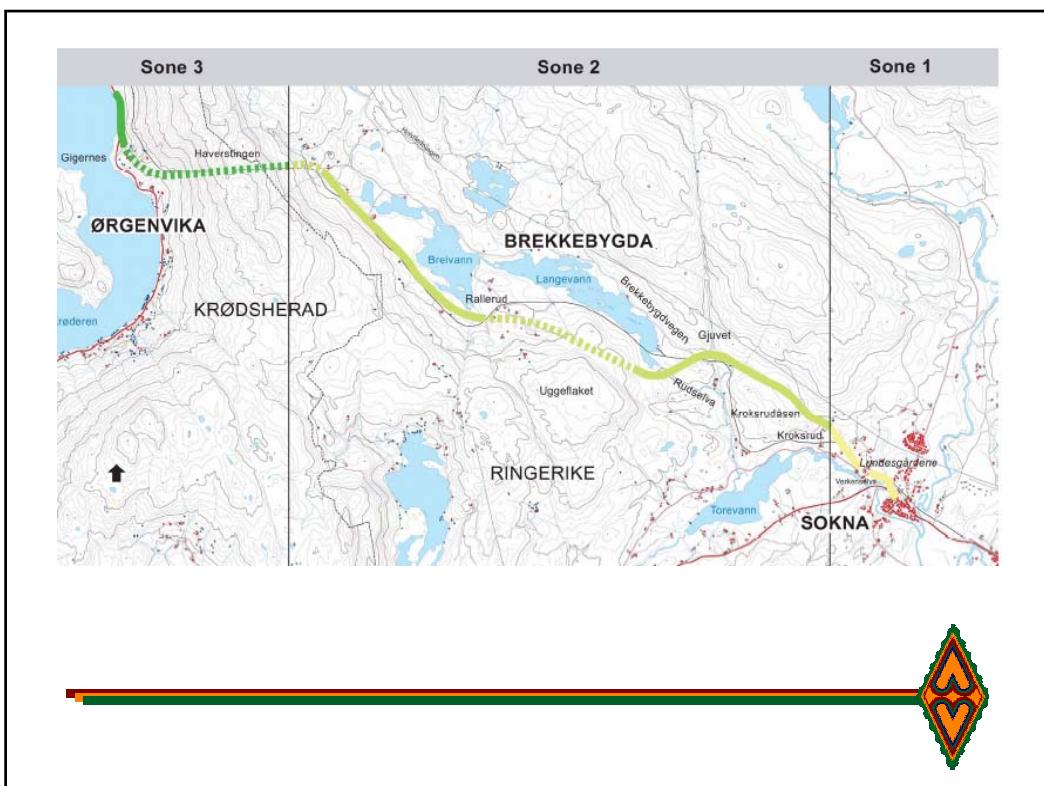
Buskerud fylkeskommune, fylkestinget 27.4.2007

Uttalelse til Statens vegvesens forslag til riksvegbudsjett 2008

"Det må bevilges midler til igangsetting av prosjektet Rv 7 Ramsrud Kjeldsbergsvingene i 2008."

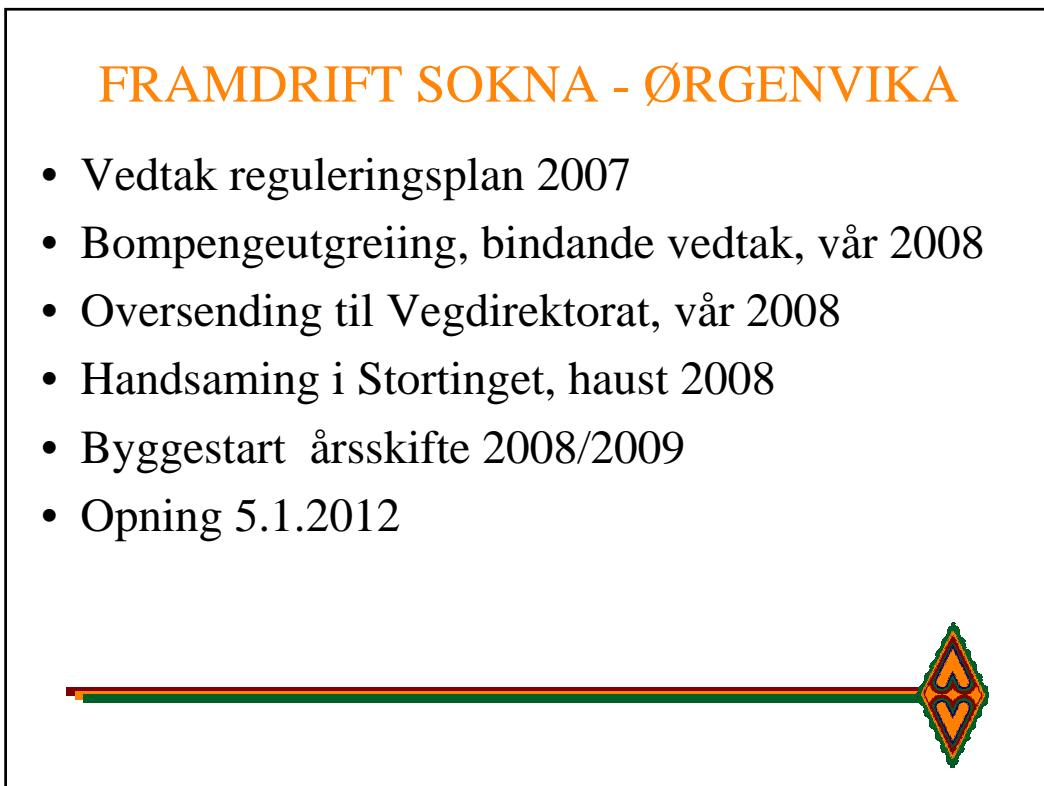
Viktig at prosessen ikkje stoppar opp, grunnerverv og byggeplanlegging må skje i 2008!!!!!





FRAMDRIFT SOKNA - ØRGENVIKA

- Vedtak reguleringsplan 2007
- Bompengeutgreiing, bindande vedtak, vår 2008
- Oversending til Vegdirektorat, vår 2008
- Handsaming i Stortinget, haust 2008
- Byggestart årsskifte 2008/2009
- Opning 5.1.2012



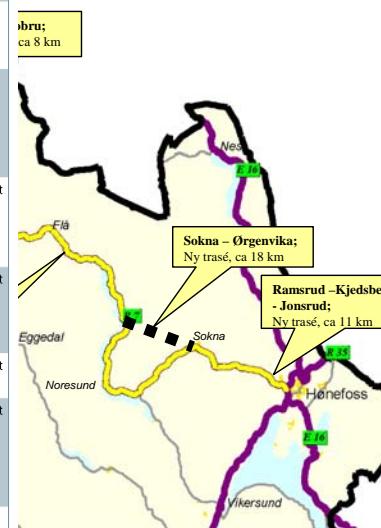
Gruppe 1					
Strekning	Tiltak	Kostnad, mill kr	Begrunnelse	Nettonytte mill.kr	
Ramsrud – Kjeldsbergsvingene	Bygge ny veg i ny trasé til fullgod standard	300	Svært dårlig geometri, mange trafikkulykker, flaskehalsar for næringstransport	- 88	
Kjeldsbergsvingene - Jonsrud	Bygge ny veg i ny trasé- til fullgod standard	280	Dårlig geometri, mange trafikkulykker. Tettsted, 60-sone	- 205	
Sokna - Ørgenvika	Bygge ny veg i ny trasé til fullgod standard	950	Dårlig geometri, mange trafikkulykker. Korter inn 20 km.	- 87	
Kjerringvika – Islandsrud (Bromma)	Bygge ny veg i ny trasé til fullgod standard	170	Svært dårlig geometri, svært mange alvorlige trafikkulykker.	- 62	
Jernbaneundergang Svenkerud	Øke frihøyden til 4,75 m	5	Dagens undergang har fri høyde 4,0 m, og er en flaskehals for næringstransporten	Ikke beregnet	
Generelt	Punktvis TS-tiltak og vanntiltak	90	Enkelte punkter med lav sikkerhet og oppfylling av EUs vanndirektiv	Ikke beregnet	
Generelt	Bygge gang- og sykkelveger	115	Trafiksikkerhet i tilknytning til skoler	Ikke beregnet	
Robru - Borlaug	Mindre utbedringer: Bredeutvidelser, forsterkning, kurvaturutbedringer på det lavtraffikkerte vegnettet	75	Enkelte punkter/strekninger med lav barreegne og framkomlighet. Vinterregularitetstiltak.	Ikke beregnet	
Sum		1 985			

Stamvegrute 5b – Rv7/Rv52

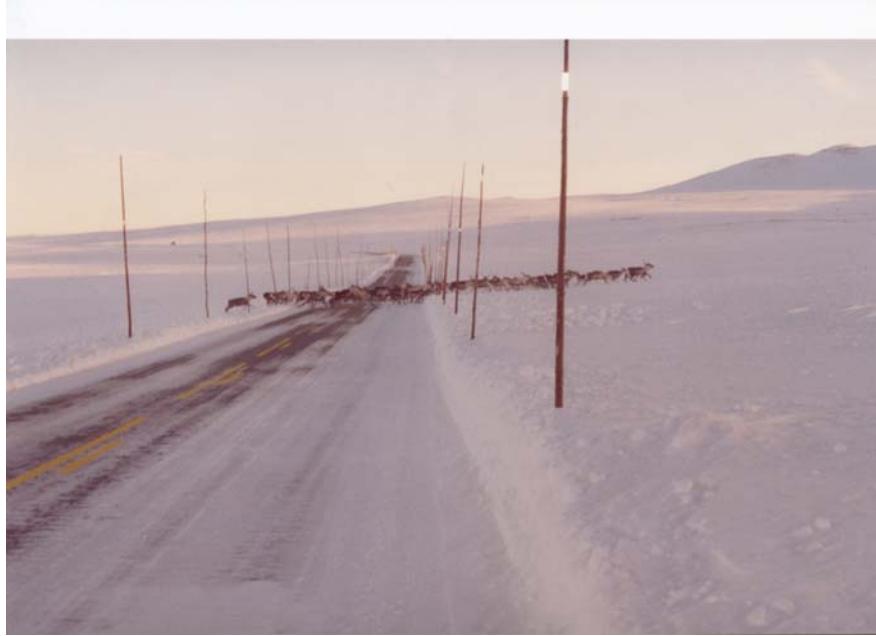
Standard; fra 1.1.2004

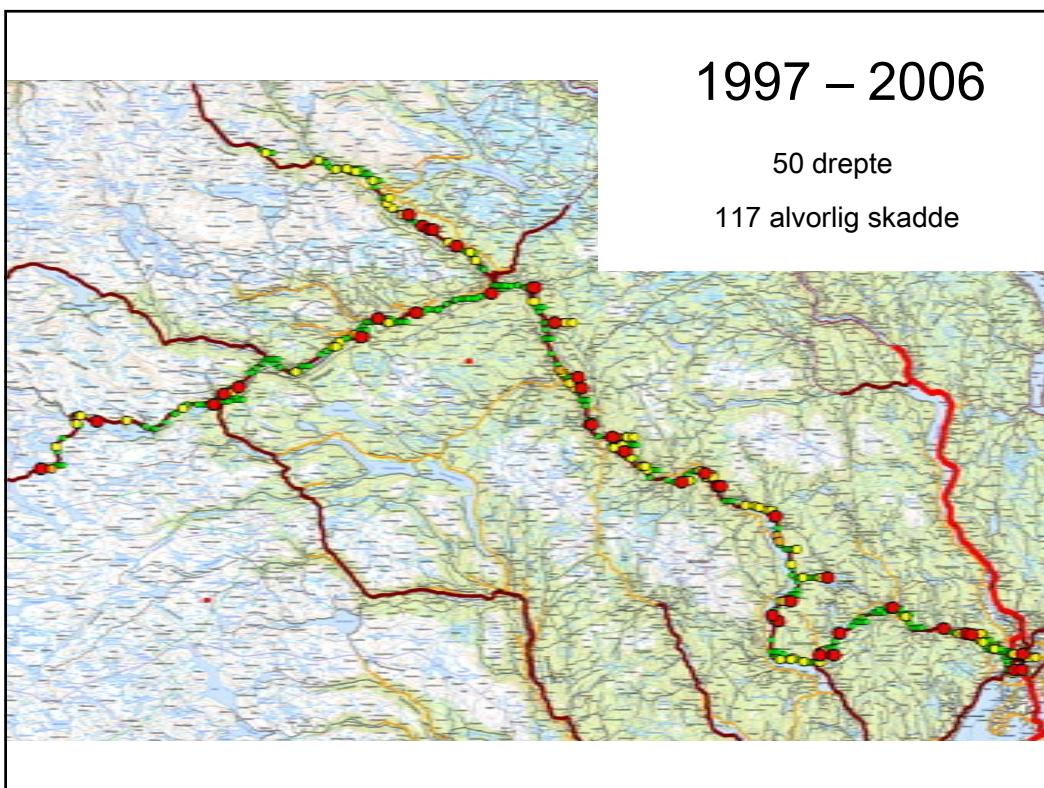
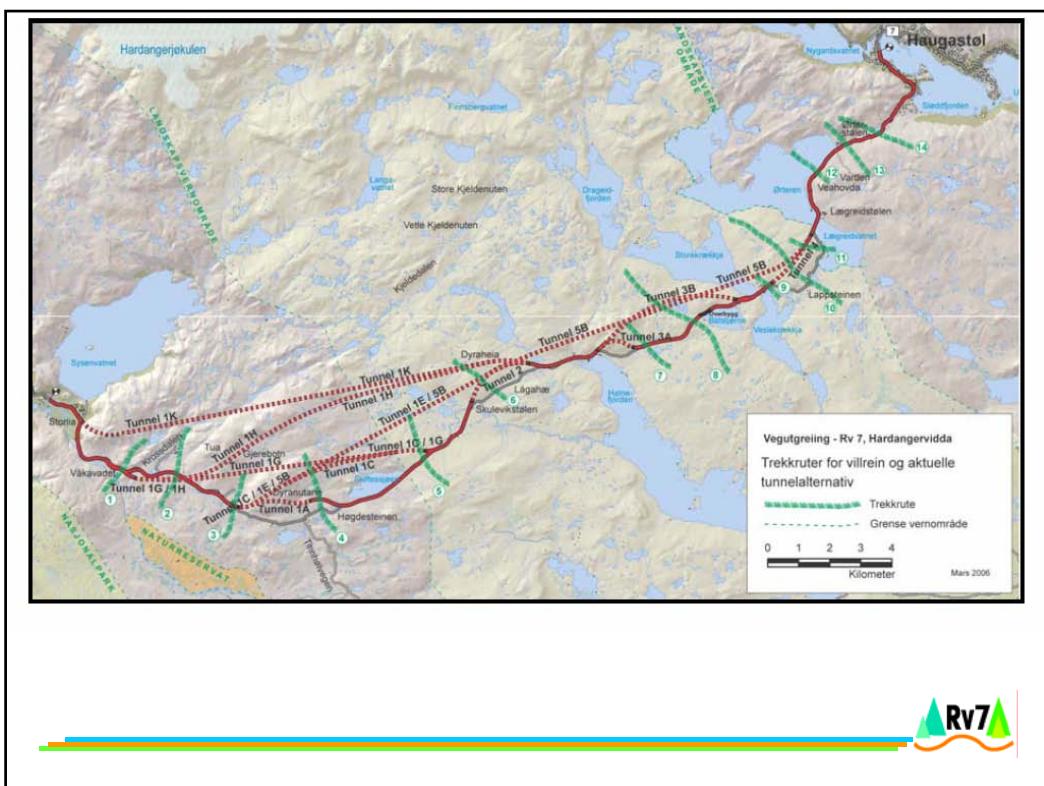
Brukbar standard 2-felt

Fullgod standard 2-felt



RV7 OG VILLREIN





167

på 28 mil

Målsetting

Halvere tallet på drepte og hardt skadde





erkevare:

Trivelig trygg trafikk

– mitt ansvar!

KVA PRIORITERAR HALLINGDAL?

- Ei generelle auke til investeringar og drift som også kjem distrikta til gode (ref. alle St.meld. om distriktpolitikk, frå alle regjeringar!!!)
- Realisering av Ramsrudhellinga og Sokna-Ørgenvika slik at begge prosjekta kan opnast seinast årsskifte 2011/2012.
- Sikrare vegar, utbetring av ulykkespunkt
- Ei generell vedlikehalds/standardheving av Rv7/Rv52
- Utvikling av Rv7-Hardangervidda som heilårsveg
- Oppstart Ringeriksbanen i denne planperioden
- Leggje til rette for auka godstrafikk på jernbane, (5 nye kryssingsspor)



ARBEIDET FRAMOVER

Føresetnad, samde om prioriteringar i Hallingdal

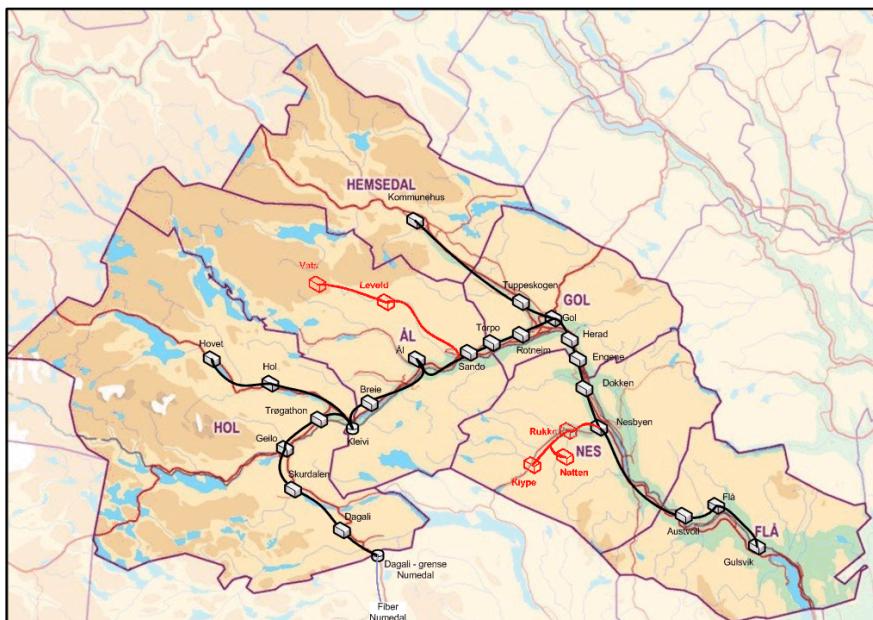
- Samordning
- Fagleg dokumentasjon
- Felles bakgrunnsmateriale
- Informasjon – marknadsføring
- Alliansebygging
- Påverking



Det digitale Hallingdal

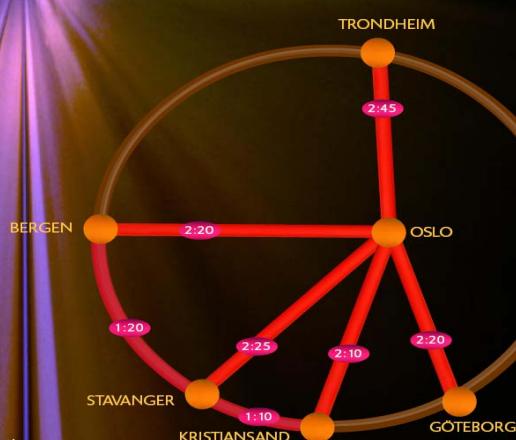


REGIONAL BREIBANDSNETT BREIBAND TIL ALLE I HALLINGDAL

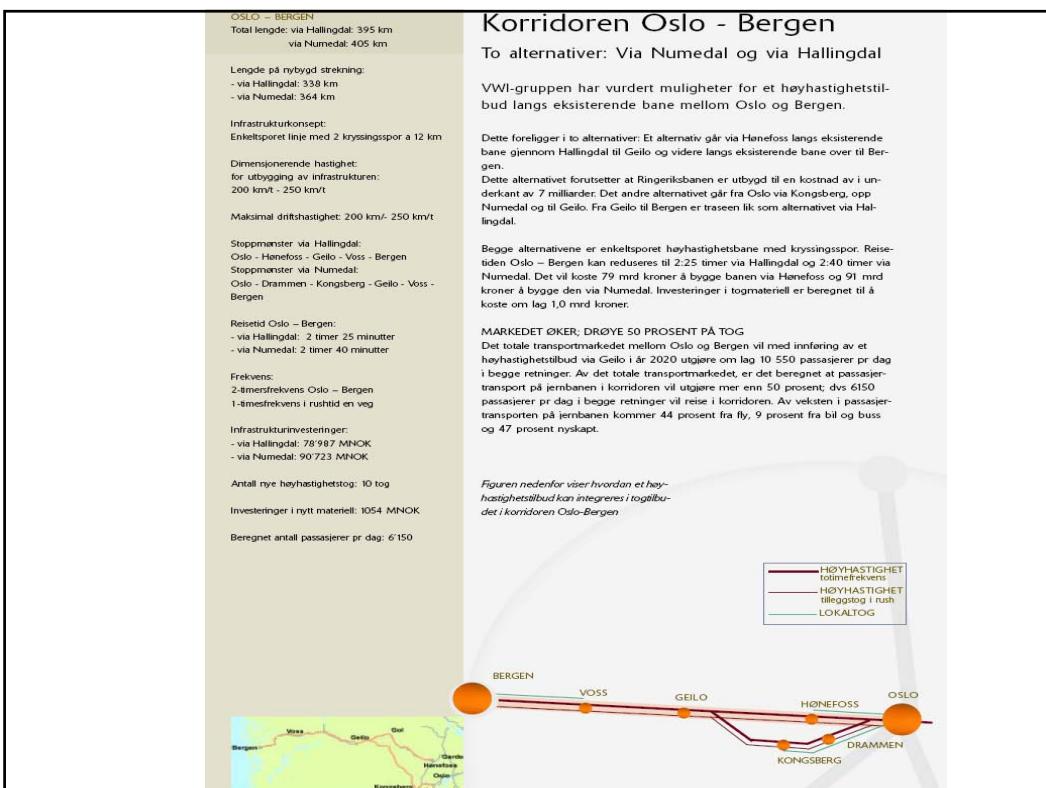
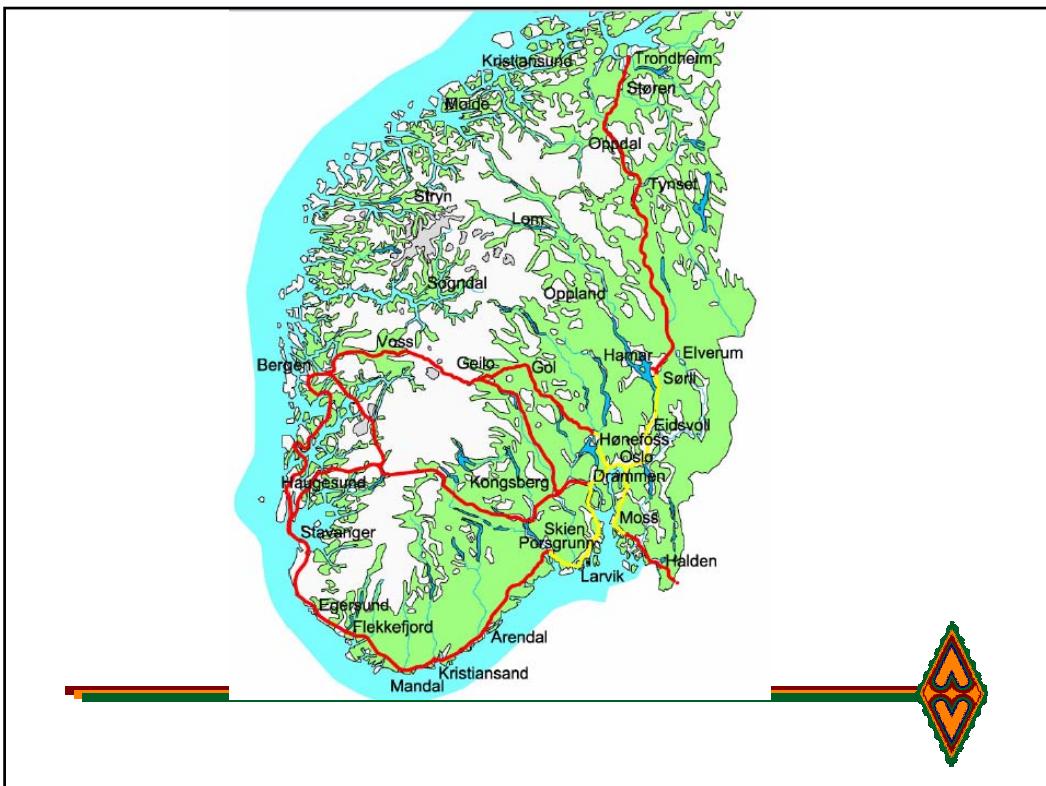


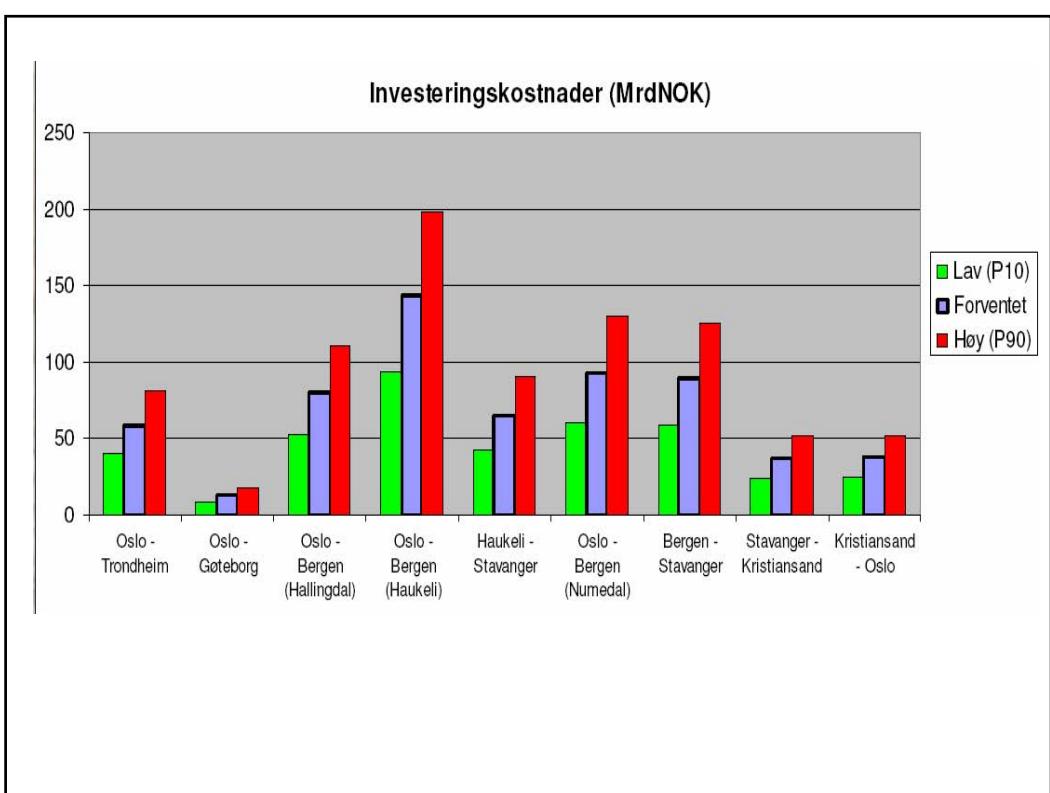
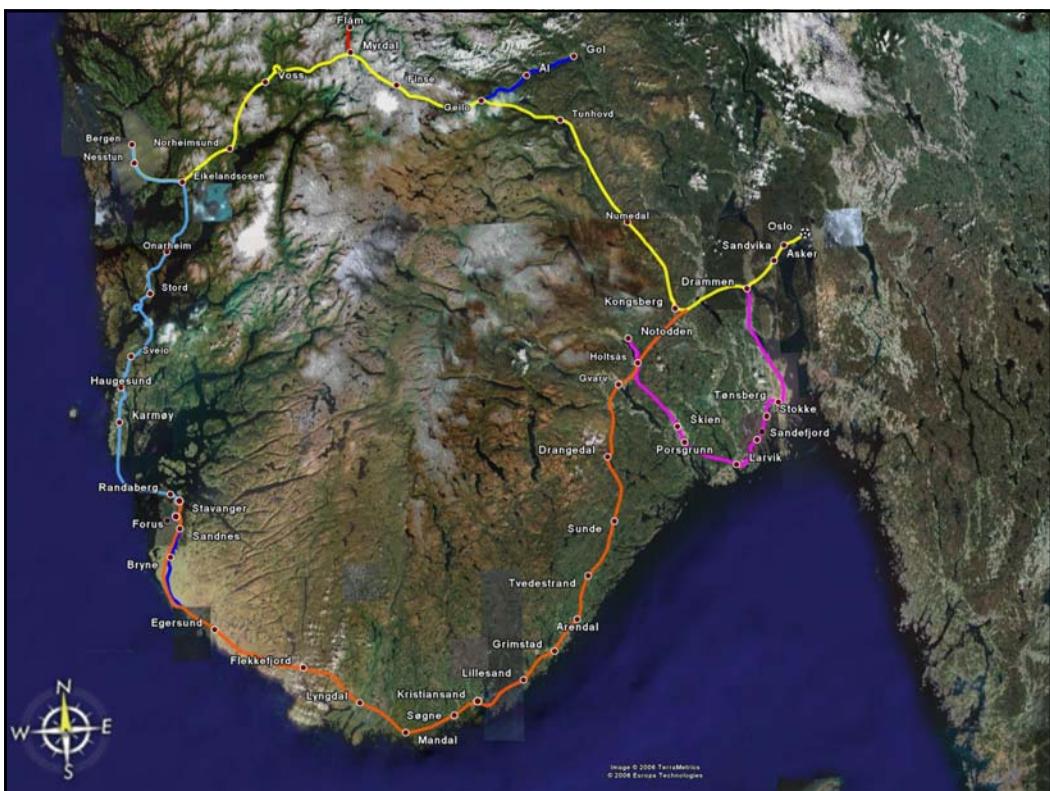
HallingKonsult a.s.

HØYHASTIGHETSTOG I NORGE



Jernbaneverket





DISTRIKTSPOKLITIKK Utbygging av lyntog vil kunne varetre mange byggar til gode, mener verder Arne Bergsøig. Klikk til venstre for å se.

DISTRIKT

LYNTOG

- Samferdselsdepartementet har ikke lagt fram et rapport om rapporten som vurderer alle alt for å gjøre gang på høghastighetsbaner i Norge. Siden har debatten om høghastighetsbanegard vært.
- Selv i østnorsk del av landet leveres det ikke for høghastighetsbane. Det er ikke tilfelle i Trøndelag, men i Nordland har de høye prisene gjort at det ikke blir bygd.
- Over 40 prosent av dem 628 km høghastighetsbane i landet er ikke i drift. Etter at alternativer ble presentert, har det ikke vært mye nytt bygget opp. Det har blitt lagt ned både i Oslo og i resten av landet.
- Den øverste i et lyntog mellom Oslo og Trondheim kan koste 10 milliarder, mens en langvarig løsning kan koste 20 milliarder.

Klikk her for å se.

Foto: Sindre Hovden/Scanpix

Kjøper seg opp i lyntog

24 kommunar går inn med millionar av kronar for å kjempa for lyntog-utbygging. Det mener dei er godt distriktspolitiske.

VENDRER: Arne Bergsøig er en av dei mange ordførarane i bygde-kommunar som vistar på høverda av påminnande om at høghastighetsbanen skal få bygge til gode. Vindefjord er blant anna en av dem. Bergsøig mener det er viktig for å bøla til at høghastighetsbanen skal bli realisert. Det mener ordførarane er ei god investering.

Det er også en del bygde-kommunalar som er litt littikk. Blir planane realisert vil byggbane lange langs bli kupert mot opp mot dei andre byane, spår dei.

– Det ikke kan stoppe over alt, sier Bergsøig.

Bla til ryggene!

Etter skyssredningen i sommar har selksparet Norsk Stats A/S, som eier høghastighetsbanen, og Statoil et hørtiggjøremål i Sør-Norge, 6,3 milliarder kroner. Det er et stort kapital. Over høghastaren av persontrafikken fra 24 kommunar langs høghastighetsbanen, inkludert mellom Oslo og Bergen og det plaslagd 16 togstasjonar, mener de å rettet ned mot to og

ein halv time vil det vere lengre ved samme stasjonar. Ein av dei planlagte stasjonane vil ligga i Vindefjord nord i Rogaland.

– Alle tøgn kan ikke stoppa her. Det er viktig at vi ikke lenger lever med. Unnset til det skjede aktiviteten i høghastighetsbanen næringsside her i området, sier Bergsøig.

– Byggen av høghastings på veg kan starte i fjor, noko som vil resultere i at arbeidet kan starte i år, sier Bergsøig.

– Og dya understansdar at høghastighetsbanen må ha god gjennomslag i landet, sier han.

Kva med kommunale vennslike for næring og landskap?

– Det er viktig at kommunane ifløftar for dei som bur nær traen. Li krevemester og totalen blir vært len, og det gjev os å bygge smal

bruer og umullegningar, sier han.

Satsar miljømessig

Stedfest kommissone, som har sett over arbeidet med å utarbeide rapporten som har gitt tan med over høghastighetsbanen, inkludert i Østlandet og i Midt-Norge. (D) mener høghastighetsbanen kan redusere CO₂-utslipp med 40 prosent.

– I dag må vi vel reise flere timer til ferje og bil fører for å komme til nærmeste by, sier Bergsøig.

Er pengene et posisjonskamp?

– For oss er det viktigaste at høghastighetsbanen blir realisert, sier han. Det gjør at kommunane også kan få tilgang til arbeidsplassar i øst, sier Myklebust.

– Det er viktig at høghastighetsbanen blir realisert, sier Are Abrahamsen (DE), ordførar i Seljord i Telemark.

– Vi mener det er viktig å bides

for å få til dette, sier han. Det er 35 nye byar i landet som har sett inn 1,3 milliarder.

– Det er veldig bra, sier Are Abrahamsen, mener idéen om at høghastighetsbanen er et

– Langt svært bra også for oss, sier Bergsøig. Kommunen blir altså ikke ekstra som unntak tilknyttet. Viel alternativet ville ha kostet 40-50 prosent av strøkskaps mellom kommunane.

– Ein trase fra Oslo under Haukelandskysten er ikke mulig, sier Bergsøig. Han mener, utan linjer til Skien, vil tilslag Westerstrand koste 3,3 milliardar kroner.

JÅRA INN I RØDDETTEN RAASE

www.nasjonalplan.no

Hausten 2002 vedtok Stortinget at Åsa-alternativet skal leggast til grunn for det vidare arbeidet med Ringeriksbanen.

Stortinget si handsaming av NTP 2006 – 2015, 15. juni 2004:

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B. (Her ligg også Ringeriksbanen)

I handlingsprogrammet for Jernbaneverket som er ei oppfølging av St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 står det: "Ringeriksbanen foreslås ikke startet opp før mot slutten av andre del av planperioden".