



Saksbehandler: Ordfører Harald Tyrdal og Anne Grønvold, Rådgiver politikk og samfunn

## **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023. HØRING AV TRANSPORTETATENES PLANFORSLAG**

### **KOMMUNESTYRETS VEDTAK:**

Lunner kommune gir følgende innspill til forslaget til Nasjonal transportplan:

1. Befolkningsutvikling i Norge tilsier en sterk vekst i Oslo-regionen de nærmeste årene. Dette vil medføre et sterkt press på boligområder sentralt i Oslo-området. Det er både ønskelig og nødvendig at omkringliggende regioner tar en vesentlig del av denne veksten. Bedre samferdselsløsninger inn og ut av regionen er en avgjørende forutsetning for at Lunner og Hadeland kan ta sin del av denne veksten.
2. De statlige bevilgningene til samferdselsinvesteringer i transportkorridoren Oslo – Lunner (og Hadeland) må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal transportplan. Dessuten bør den statlige finansieringsandelen av vegprosjekter økes slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Hadelandsregionen ikke skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
3. RV4 er den viktigste ferdsselsåren mellom Vest-Oppland og Oslo.
  - a. Det pågår for tiden arbeid med Kommunedelplan for strekningen Roa – Gran grense, planlagt vedtatt i juni 2012. Denne strekningen må prioriteres inn i kommende NTP slik at den realiseres i sammenheng med strekningen Gran grense – Jaren.
  - b. NTP'ens økonomiske ramme må økes slik at planavklarte prosjekter på Hadeland realiseres tidlig i planperioden.
  - c. Like viktig som å få bygd ut Rv.4 på Hadeland vil det for Lunner være å få gjennomført de tiltakene som er under planlegging på strekningen Roa – Gjelleråsen (jfr. Utredning om prinsipielle transportsøsninger Gjelleråsen – Roa). At denne delen av Rv.4 blir bygd ut vil være av avgjørende betydning for næringslivet på Hadeland og i Vest-Oppland og et vesentlig bidrag til å redusere belastningen for svært mange pendlere fra regionen.
  - d. Lunner kommune understreker viktigheten av og behovet for utbedringer på strekningen Gjelleråsen-Oslo herunder etablering av Fossumdiagonalen. For de som pendler fra områdene nord for Gjelleråsen, oppleves dette som den største flaskehalsen. Forbedringer her er svært påkrevd og må forseres.
4. Gjøvikbanen er hovednerven i kollektivtilbudet mellom Lunner (og Hadeland) og Oslo. Den vil kunne være en god og effektiv transport som er framtidsrettet i forhold til den befolkningsveksten som kommer i regionen. Dersom målsettingen om økt bruk av kollektivtransport skal nås, er det viktig å oppnå kortere reisetid og økt frekvens på strekningen Oslo – Jaren. Dette kan oppnås ved:
  - a. Banen må snarest opprustes og bygges ut med nødvendige dobbeltspor

- b. Dersom hensynet til Marka er så stort som det framkommer i NTP'en må det etableres ny trasé for Gjøvikbanen ut av Oslo.
  - c. Når hensynet til miljøet og trafikksikkerhet skal vurderes må de miljømessige gevinstene ved utvikling av en tidsmessig Gjøvikbane med dobbeltspor og ny trase vektes mot de inngrep dette krever i Nordmarka. Kommunen mener at NTP'en ensidig vektlegger ivaretagelse av marka.
5. Gang- og sykkelveier er viktig både i perspektiv av trafikksikkerhet og folkehelse. Derfor må det satses på sammenhengende og samordnet gang- og sykkelvegnett internt på Hadeland og på tvers av regionene.

### **Behandling og avstemming:**

Ordførers innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Ordførers innstilling:**

Lunner kommune gir følgende innspill til forslaget til Nasjonal transportplan:

1. Befolkningsutvikling i Norge tilsier en sterk vekst i Oslo-regionen de nærmeste årene. Dette vil medføre et sterkt press på boligområder sentralt i Oslo-området. Det er både ønskelig og nødvendig at omkringliggende regioner tar en vesentlig del av denne veksten. Bedre samferdselsløsninger inn og ut av regionen er en avgjørende forutsetning for at Lunner og Hadeland kan ta sin del av denne veksten.
2. De statlige bevilgningene til samferdselsinvesteringer i transportkorridoren Oslo – Lunner (og Hadeland) må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal transportplan. Dessuten bør den statlige finansieringsandelen av vegprosjekter økes slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Hadelandsregionen ikke skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
3. RV4 er den viktigste ferdssåren mellom Vest-Oppland og Oslo.
  - a. Det pågår for tiden arbeid med Kommunedelplan for strekningen Roa – Gran grense, planlagt vedtatt i juni 2012. Denne strekningen må prioriteres inn i kommende NTP slik at den realiseres i sammenheng med strekningen Gran grense – Jaren.
  - b. NTP'ens økonomiske ramme må økes slik at planavklarte prosjekter på Hadeland realiseres tidlig i planperioden.
  - c. Like viktig som å få bygd ut Rv.4 på Hadeland vil det for Lunner være å få gjennomført de tiltakene som er under planlegging på strekningen Roa – Gjelleråsen (jfr. Utredning om prinsipielle transportsøsninger Gjelleråsen – Roa). At denne delen av Rv.4 blir bygd ut vil være av avgjørende betydning for næringslivet på Hadeland og i Vest-Oppland og et vesentlig bidrag til å redusere belastningen for svært mange pendlere fra regionen.
  - d. Lunner kommune understreker viktigheten av og behovet for utbedringer på strekningen Gjelleråsen-Oslo herunder etablering av Fossumdiagonalen. For de som pendler fra områdene nord for Gjelleråsen, oppleves dette som den største flaskehalsen. Forbedringer her er svært påkrevd og må forseres.
4. Gjøvikbanen er hovednerven i kollektivtilbudet mellom Lunner (og Hadeland) og Oslo. Den vil kunne være en god og effektiv transport som er framtidsrettet i forhold til den befolkningsveksten som kommer i regionen. Dersom målsettingen om økt bruk av kollektivtransport skal nås, er det viktig å oppnå kortere reisetid og økt frekvens på strekningen Oslo – Jaren. Dette kan oppnås ved:

- a. Banen må snarest opprustes og bygges ut med nødvendige dobbeltspor
  - b. Dersom hensynet til Marka er så stort som det framkommer i NTP'en må det etableres ny trasé for Gjøvikbanen ut av Oslo.
  - c. Når hensynet til miljøet og trafikksikkerhet skal vurderes må de miljømessige gevinstene ved utvikling av en tidsmessig Gjøvikbane med dobbeltspor og ny trase vektes mot de inngrep dette krever i Nordmarka. Kommunen mener at NTP'en ensidig vektlegger ivaretagelse av marka.
5. Gang- og sykkelveier er viktig både i perspektiv av trafikksikkerhet og folkehelse. Derfor må det satses på sammenhengende og samordnet gang- og sykkelvegnett internt på Hadeland og på tvers av regionene.

## Saksutredning:

### FAKTA:

De statlige transportetatene har lagt fram forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014 – 2023 med høringsfrist 29. juni for fylkeskommunene og de fire største byene. Oppland fylkeskommune skal behandle planforslaget på fylkestinget 19.-21. juni i år og ber om innspill til sin behandling av saken. Fristen for innspill er satt til 15. mai.

Regionrådet skal på møte 4. mai avgi uttalelse i saken.

Det vises til vedlagte forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

Forslaget til NTP har ingen prioriteringer av veg som direkte berører Lunner kommune. Rv 4 Lygna sør ligger inne som sikker, men den kommer først i siste fase. Riksveg 4 Gran–Jaren kommer bare på plass viss rammene øker med minimum 20 prosent. Riksveg 35 Olum–Jevnaker–Eggemoen kommer ikke med mindre rammene øker. Der det er gode signal på oppgradering av Gjøvikbanen i forhold til godstransporten og framdrift på strekningen Roa–Oslo.

### VURDERING/DRØFTING:

Det framlagte forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) gir liten uttelling for Lunner og Hadelandsregionen. I Lunner er RV4-parsellen Roa – Gran grense ikke nevnt. Heller ikke oppgradering av Gjøvikbanen som fører til økt kapasitet og redusert reisetid er prioritert. Det er behov for å øke bevilgningene ut over det foreslåtte nivået i planteknisk ramme.

Lunner kommune gir følgende innspill til forslaget til Nasjonal transportplan:

1. Befolkningsutvikling i Norge tilsier en sterk vekst i Oslo-regionen de nærmeste årene. Dette vil medføre et sterkt press på boligområder sentralt i Oslo-området. Det er både ønskelig og nødvendig at omkringliggende regioner tar en vesentlig del av denne veksten. Bedre samferdselsløsninger inn og ut av regionen er en avgjørende forutsetning for at Lunner og Hadeland kan ta sin del av denne veksten.
2. De statlige bevilgningene til samferdselsinvesteringer i transportkorridoren Oslo – Lunner (og Hadeland) må økes vesentlig ut over de nivåer som skisseres i forslaget til Nasjonal transportplan. Dessuten bør den statlige finansieringsandelen av vegprosjekter økes slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Hadelandsregionen ikke skal bli urimelig i forhold til strekningens nasjonale betydning.
3. RV4 er den viktigste ferdssåren mellom Vest-Oppland og Oslo.
  - a. Det pågår for tiden arbeid med Kommunedelplan for strekningen Roa – Gran grense, planlagt vedtatt i juni 2012. Denne strekningen må prioriteres inn i kommende NTP slik at den realiseres i sammenheng med strekningen Gran grense – Jaren.
  - b. NTP'ens økonomiske ramme må økes slik at planavklarte prosjekter på Hadeland realiseres tidlig i planperioden.
  - c. Like viktig som å få bygd ut Rv.4 på Hadeland vil det for Lunner være å få gjennomført de tiltakene som er under planlegging på strekningen Roa – Gjelleråsen (jfr. Utredning om prinsipielle transportsøsninger Gjelleråsen –

- Roa). At denne delen av Rv.4 blir bygd ut vil være av avgjørende betydning for næringslivet på Hadeland og i Vest-Oppland og et vesentlig bidrag til å redusere belastningen for svært mange pendlere fra regionen.
- d. Lunner kommune understreker viktigheten av og behovet for utbedringer på strekningen Gjelleråsen-Oslo herunder etablering av Fossumdiagonalen. For de som pendler fra områdene nord for Gjelleråsen, oppleves dette som den største flaskehalsen. Forbedringer her er svært påkrevd og må forseres.
4. Gjøvikbanen er hovednerven i kollektivtilbudet mellom Lunner (og Hadeland) og Oslo. Den vil kunne være en god og effektiv transport som er framtidsrettet i forhold til den befolkningsveksten som kommer i regionen. Dersom målsettingen om økt bruk av kollektivtransport skal nås, er det viktig å oppnå kortere reisetid og økt frekvens på strekningen Oslo – Jaren. Dette kan oppnås ved:
- e. Banen må snarest opprustes og bygges ut med nødvendige dobbeltspor
  - f. Dersom hensynet til Marka er så stort som det framkommer i NTP'en må det etableres ny trasé for Gjøvikbanen ut av Oslo.
  - g. Når hensynet til miljøet og trafikksikkerhet skal vurderes må de miljømessige gevinstene ved utvikling av en tidsmessig Gjøvikbane med dobbeltspor og ny trase vektet mot de inngrep dette krever i Nordmarka. Kommunen mener at NTP'en ensidig vektlegger ivaretagelse av marka.
5. Gang- og sykkelveier er viktig både i perspektiv av trafikksikkerhet og folkehelse. Derfor må det satses på sammenhengende og samordnet gang- og sykkelvegnett internt på Hadeland og på tvers av regionene.

**DOKUMENT I SAKEN:**

**Vedlagt:**

Forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Høring av transportetatens planforslag

**Øvrige dokument:**

**Særutskrift av saken med saksframlegg sendes til:**

Oppland Fylkeskommune, postmottak@oppland.org

Rett utskrift av møtebok.

Roa, 20.04.12

*Jenny Hemstad*

Utvalgssekretær

# GRAN KOMMUNE



Oppland fylkeskommune  
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

OPPLAND FYLKESKOMMUNE	
Sak-doknr.	201000650-67
Ark.dato	15.5.12
Saksbeh.	RE
Ark.kode	Q10
Kopi	
Eksp	U.O. S

Vår ref.  
12/01126-4  
lave

Arkiv  
113, Q00

Deres ref.

Vår dato  
11.05.2012

## Nasjonal transportplan 2014 - 2023. Høring av transportetatens planforslag.

Vedlagt oversendes innspill fra Gran kommune til uttalelsen som Oppland fylkeskommune skal avgi om Nasjonal transportplan.

Med vennlig hilsen  
Rådmannsledelsen

Leif Arne Vesteraas  
Kommunalsjef  
Saksbehandlers telefon: 61338432

### Kopi til:

Regionrådet for Hadeland	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
-----------------------------	----------------	------------	--



- Roa – Gran grense 2016 - 2023
- Rv 4 gjennom Nittedal bygges ut til 4-felts veg og at arbeidet med planavklaring forseres.
- Fossumdiagonalen gis høy prioritet i Oslopakke 3, ev. at det gjennomføres med statlige midler slik det ble foreslått i transportetatens forslag til NTP 2010-2019
- Gran kommune mener det er viktig å øke innsatsen for å bygge gang- og sykkelveger. Dette er viktig for trivsel, for å øke sikkerheten for myke trafikanser, redusere unødig bilkjøring og ikke minst bidra til å styrke folkehelsen. Gran kommune mener alle vegprosjekt også skal inneholde gode løsninger for gang- og sykkelveger.

### **Brukerfinansiering.**

Den statlige finansieringsandelen av vegprosjektene må økes til minst 60 % slik at den økonomiske belastningen ved bompengefinansiering for innbyggerne i Gran kommune ikke skal bli urimelig stor. Det må utvikles rabattordninger for lokalbefolkningen på linje med hva som planlegges for utbyggingen av E 16 gjennom Sør-Aurdal.

### **Gjøvikbanen:**

Skal Gran og Hadeland kunne ta sin del av befolkningsveksten i Osloområdet og bli en del av en flerkjernet utvikling av Østlandet, forutsetter det en betydelig opprusting og utbygging av Gjøvikbanen og at banestrekningen knyttes til det øvrige banenettet gjennom «Mjøsbanen» som knytter Gjøvikbanen og Dovrebanen sammen.

Utredninger gjort av Jernbaneforum Gjøvikbanen viser at det er mulig å nå målet om redusert kjøretid Oslo - Jaren slik Jernbaneverkets tidligere stamnettutredning «Mer på skinner fram mot 2040» viser, og at banestrekningen har et stort markedspotensial.

I transportetatens forslag til NTP anses det som umulig å «utvikle Gjøvikbanen i dagens trase gjennom Nordmarka». Gran kommune ber om at alternative traseer utredes og at Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltspor.

På bakgrunn av dette ber Gran kommune om at:

- Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltspor, krysningsspor og kurveutretning slik at kjøretiden reduseres og timestrafikk med stive ruter Oslo – Gjøvik er mulig samtidig som frekvensen Oslo Jaren økes.
- ATC sikkerhetssystem må innføres på banestrekningen samtidig som strømforsyningen sikres på strekningen Roa - Gjøvik.
- Gjøvikbanen sikres tilstrekkelig sportilgang ved Oslo S.
- Utbyggingen av Gjøvikbanen må sees i sammenheng med utbyggingen i IC-området
- Nytt materiell må være en del av kravet når nåværende anbud skal fornyes i 2016.



Følgende utredninger må foreligge til neste rullering av NTP i 2016:

- Forslag til ny trase for Gjøvikbanen ut av Oslo fram til Nittedal.
  - Det må snarest mulig avklares om traseen kan gå gjennom Nordmarka eller om annentraseløsning må velges.
  
- Forslag til sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen – «Mjøsbanen».
  - *Den store rundkjøringa på Østlandet: Oslo – Gjøvik – Hamar – Gardermoen – Lillestrøm – Oslo.*
  - Vil være viktig for utvikling av et robust jernbanenett – framføring av gods – redundans.

#### **Drivstoff.**

Under overskriften «Redusert klimagassutslipp og bedre miljø» står følgende i planforslaget på side 54 og 55:

«For å nå klimamålet er det nødvendig med reduserte utslipp fra det enkelte kjøretøy, betydelig økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av deler av bilparken.»

«Potensialet for bruk av biodrivstoff i vegtransport og luftfart er stort. Virkemidler som kan bidra til å øke tilgangen på bærekraftig biodrivstoff til transport er avgjørende for å nå målet om utslippsreduksjon.»

Sett i lys av dette framstår avgiftsøkningen på biodrivstoff som ble innført i 2010 som lite hensiktsmessig.

#### **Økt ramme – forenklet plansystem og prosjektfinansiering.**

Gran kommune mener det er nødvendig med en betydelig økning av rammene i NTP. Men dette alene er ikke tilstrekkelig til å løse oppgavene en står over for. Det er i tillegg behov for å forenkle og reformere plansystemet og utvikle et nytt finansieringssystem.

Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år eller mer.

Prosjektfinansiering vil skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det vil legge til rette for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter og mer effektiv gjennomføring.

#### **Samarbeidet mellom Hedmark og Oppland fylkeskommuner.**

Gran kommune erkjenner at Innlandet har profitert på at Hedmark og Oppland har koordinert sin innspill til NTP og stått sammen om disse. En støtter strategien om å videreføre dette også ved årets høringsprosess.

Gran kommune vil peke på at samferdselsutfordringene på Hadeland ikke lar seg løse i et Hedmark/Oppland-perspektiv, men ved at vi finner fram til bedre samarbeidsløsninger med nabo fylkene Akershus, Oslo og Buskerud.

Arkivsak-dok. 12/01126  
Arkivkode  
Saksbehandler Leif Arne Vesteraas

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Kommunestyret	10.05.2012	63/12

## SAKSPROTOKOLL

### Utalelse til Oppland fylkeskommune i forbindelse med Nasjonal transportplan

---

Kommunestyret har behandlet saken i møte 10.05.2012 sak 63/12

#### Møtebehandling

Hildegunn Fallang (Ap) ble innvilget permisjon av ordførere, og forlot møtet før behandling av sak 63/12. Det var dermed 25 representanter til stede i møtet.

#### Disse hadde ordet i saken:

Ole Strøm (Gbl)  
Tine Øverlier (Ap)  
Bjørn Hvaleby (Sp)

Ole Strøm (Gbl) la fram følgende forslag:

*«Avsnitt på side 5. Transportkorridor 2 – Oslo – Ørje/Magnor. Forslag til ekstra avsnitt:  
Alternativ trasé på strekningen fra E 16 Nes i Ådal til Bjonerøa, bro over Randsfjorden til Horn og videre til riksveg 4 ved Jaren utredes, da dette gir en kortere kjørestrekning enn via Hønefoss og Jevnaker.»*

Tine Øverlier (Ap) la fram følgende forslag:

*«Gran kommune mener det er viktig å øke innsatsen for å bygge gang- og sykkelveger. Dette er viktig for trivsel, for å øke sikkerheten for mye trafikanser, redusere unødig bilkjøring og ikke minst bidra til å styrke folkehelsen.  
Gran kommune mener alle vegprosjekt også skal inneholde gode løsninger for gang- og sykkelveger.»*

Bjørn A Hvaleby (Sp) og Ole Strøm (Gbl) la fram følgende fellesforslag:

*«I transportetatens forslag til NTP anses det som umulig å utvikle Gjøvikbanen i dagens trase gjennom Nordmarka.  
På bakgrunn av dette ber Gran kommune om at alternative traseer utredes og at Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltspor.»*

#### Votering

Ved votering over fellesforslaget fra Ole Strøm (Gbl) og Bjørn Hvaleby (Sp) ble forslaget enstemmig vedtatt.

Ved votering over forslaget fra Ole Strøm (Gbl) til bro over Randsfjorden, falt forslaget med 14 mot 11 stemmer.

Ved votering over forslaget fra Tine Øverlier (Ap), ble forslaget enstemmig vedtatt.

Ved votering ble innstillingen med de to vedtatte endringene enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak**

Kommunestyret vedtar uttalelsen, med følgende tillegg:

I transportetatenes forslag til NTP anses det som umulig å utvikle Gjøvikbanen i dagens trase gjennom Nordmarka. På bakgrunn av dette ber Gran kommune om at alternative traseer utredes og at Gjøvikbanen bygges ut med dobbeltspor.

Gran kommune mener det er viktig å øke innsatsen for å bygge gang- og sykkelveger. Dette er viktig for trivsel, for å øke sikkerheten for mye trafikanser, redusere unødig bilkjøring og ikke minst bidra til å styrke folkehelsen. Gran kommune mener alle vegprosjekt også skal inneholde gode løsninger for gang- og sykkelveger.

**Til:** Oppland/Hedmark fylkeskommune v/ fylkestinget  
**Fra:** NHO Innlandets styre  
**Kopi:** NHO  
**Dato:** 19. april 2012  
**Sak:** Høringsuttalelse NTP 2014- 2023

---

Norsk samferdsel preges av mangelfull infrastruktur og dårlig fremkommelighet. Dette gir høye transportkostnader og bidrar til å redusere konkurransevnen til norsk næringsliv. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktig i fremtiden, er det nødvendig med en økt satsing på transport.

Transportetatens forslag til ny Nasjonal transportplan viser at en økning på 45 % vil være alt for lavt nivå for å få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år. Store uløste investeringsoppgaver kan med dette ikke realiseres i kommende tiårsperiode. Planforslaget tynges av tiår med forsømmelse av vedlikehold. En klar prioritering av oppgradering av det eksisterende samferdselsnettet får negative konsekvenser for viktige investeringsprosjekter i samferdselssektoren som skyves ut i tid.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke vil kunne bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, er noe næringslivet har vanskelig med å akseptere. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren nærmer seg 1000 milliarder kroner. I SamferdselsLøftet, som er næringslivets transportplan for samme periode, tar NHO til ordet for en investeringsramme til vei og jernbane på 355 milliarder kroner i 10 års-perioden.

Samferdselsinvesteringer virker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser aktivitet i økonomien, og på lengre sikt ved økt velferd og at kostnadsnivået for norsk næringsliv reduseres og nyinvesteringer i fastlandsnæringslivet stimuleres. Behovet for samferdselsinvesteringer må også sees i lys av at vi er inne i en periode med den høyeste befolkningsvekst i vår moderne historie.

NHO mener det er flere faktorer som indikerer at vi nå er i et tidsvindu da høye samferdselsinvesteringer vil være fornuftig.

- Aktivitetsutviklingen i norsk økonomi har vært svak etter finanskrisen – NHO-bedriftene utenom oljeleverandører melder om svak utvikling i etterspørsel og produksjon – det vil trolig vedvare i flere år, jf. prognoser fra ulike økonommiljøer.
- Målt arbeidsledighet er lav, men andelen yrkesaktive i befolkningen har falt tilsvarende 90 000 personer siden 2008. Med unntak av noen grupper som oljesektoren særlig etterspør er det ikke stramhet i arbeidsmarkedet. Norge er også nå

en del av et mer og mer felles nordisk/baltisk arbeidsmarked der overskuddet av arbeidskraft er stort.

- Prisstigningen er lav og ventes å være det lenge. Dette gjelder også innenlandsk generert prisstigning. Det er den viktigste indikatoren på at det ikke er press i norsk økonomi generelt.
- Samferdselsinvesteringer vil utløse aktivitet i alle deler av landet, også de områdene som ligger i "oljeskyggen".
- Det er betydelig ledig kapasitet i nordisk og nord-europeisk entreprenørbransje. Ved store kontrakter i Norge kan kostnadsnivået på samferdselsinvesteringer holdes nede på et gunstig nivå.

NHO mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Det statsfinansielle handlingsrommet de nærmeste 5 – 10 årene vil være stort både historisk sett i Norge og selvsagt i forhold til andre land. 4 prosent av Statens Pensjonsfond er allerede et meget betydelig beløp.

Med det betydelige investeringsbehovet i transportsektoren må man også tenke alternative finansieringskilder, blant annet å åpne for Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS), flerårig budsjettering og statsgaranterte obligasjoner. NHO mener at en betydelig andel samferdselsprosjekter bør prosjektfinansieres.

## **Innlandet må stå sammen**

I året frem til transportplanen legges frem for Stortingsbehandling må det derfor et krafttak til for å styrke satsingene i innlandsregionen og for å sikre prosjektenes fremdrift og gjennomføring.

Skal Innlandet kunne avlaste og ta del i Osloregionens vekstutfordringer, vil dette være avhengig av effektive transportløsninger i et snarlig perspektiv.

Code allianser må bygges med omliggende regioner og landsdeler, og overfor næringslivets, reiselivets og trafikantenes interesser.

## **Regionale behov for utbygging av veg**

For bosettingen og næringslivet i Innlandet er gode og effektive veger helt avgjørende. Fremkommelighet og forutsigbarhet i transporten av personer, varer og tjenester er viktig om alle deler av Innlandet skal fungere som bo- og arbeidsregioner. I denne sammenheng inngår også i stor grad transportene inn- og ut av regionen, - med et særskilt behov for en god samordning i Østlandsområdet og mot tilgrensende regioner.

Innlandsfylkene Hedmark og Oppland har betydelige utvikling innenfor reiselivs- og fritidsdestinasjoner. Som del av næringsutviklingen er dette virksomhetsområdet viktig for distriktene. Innlandet er også en gjennomfartsregion av stor og sentral betydning. For transporten nord-/nordvest- syd, og øst-vest er i realiteten alle landsdelene avhengig av en god og velutviklet infrastruktur. Transportbehovet over riksgrensa til Sverige gjør utfordringene komplette. Utviklingen i personbefordringen i arbeid og virksomhet, ferie og fritid, vil være avgjørende for hele regionens vekst.

Internt i regionen utgjør primærnæringene et betydelig transportbehov. Produksjonen innenfor landbruk og skogbruk er grunnlaget for vareproduserende industri og handel.

Tjenesteleveranser innenfor privat og offentlig sektor krever god effektivitet og service.

I tillegg utgjør sentrale kulturaktiviteter inspirasjon til en stadig større kulturbasert næringsutvikling, der nok en gang mobiliteten er en viktig rammebetingelse.

## Veg prioriteringer

Siden 2004 har Hedmark og Oppland stått sammen i påvirkningsarbeidet for større bevilgninger til veg og utbygging av infrastrukturen gjennom innlandsregionen. Enigheten har vært fokusert på "de viktigste vegene først" og prioriteringen av riksvegene (Rv) 2 – 4 – 6 – 16, med tillegg av utbedringsbehovene på Rv3 og tiltak på Rv35. I prioriteringen er andre vegprosjekter i Innlandet satt i neste rekke, for en senere gjennomføring av nødvendige utbyggings- og utbedringsprosjekter.

Samarbeidet om gjennomføringen av de prioriterte vegprosjektene har gitt gode resultater. Gjennom de nasjonale transportplanene er det utløst statlige investeringsmidler som grunnlag for finansieringen av for landet helt sentrale og viktige vegprosjekter. Det er bygget ut flere parseller på henholdsvis E6, Rv2 og Rv4, ved siden av prosjekter på E16, utbedring av Rv3 gjennom Østerdalen og forberedelse til utbygging av Rv35. Utbyggingen og prosessene har vært i god utvikling, med stor positiv politisk oppmerksomhet på behovene for en videre utbygging.

Med bakgrunn i dette fremstår forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-23 som et stort tilbakeslag for regionen, med de utsettelse og reduserte tiltak som investeringsplanen i forslaget presenterer.

### Krever ferdigstillestidspunkt for gjennomføringen

De rammer, forutsetninger og satsinger NTP-forslaget presenterer er slik det foreligger utilstrekkelige i forhold til Innlandets behov. Forventningene om økt satsing på samferdselsinfrastrukturen er ikke innfridd.

Det er likevel positivt at det i transportplanen nå settes fokus på vedlikeholdsbehovene og etterslepet, men for utviklingen i regionen og for gjennomgangstrafikken må det mer til.

For å kunne gjennomføre og forsere vegprosjektene må det vurderes løsninger som gir mulighet for ytterligere økning i finansieringen av prosjektene gjennom transportkorridorene. Slik NHO beskriver i "Samferdselsløftet II" anslås en økning med inntil +65% økning som forsvarlig.

I forhold til de prosjekter som er planlagt og igangsatt i Innlandet er det stort behov for at arbeidet nå kommer videre, og at utbyggingen forseres med mål om ferdigstillelse.

Det må derfor legges opp til en kontinuerlig utbygging av prosjektene, og der det utvikles strategier og planer som setter en sluttid for prosjektene. Utbyggingen av 2 – 4 – 6 – 16 må målrettes mot gjennomføring innenfor definerte og fastsatte år. Uten at disse oppgavene ferdigstilles vil andre viktige prosjekter i og gjennom regionen fortsatt bli stående på vent.

Konkret vil NHO Innlandet ut fra dette anbefale at det settes som mål at utbyggingen kan gjennomføres slik:

- Rv2 4-felts veg Kongsvinger – Kløfta innen 2019**
- Herbergåsen - Nybakk og

- Slomarka – Herbergåsen i en kontinuerlig utbygging.

**Rv4 Oslo – Gjøvik**

- Lygna sør 2013
- Gran grense – Jaren 2016 (4-felts veg)
- Roa – Gran grense 2023 (4-felts veg)
- Rv4 inn mot Oslo må følges opp for snarlig utbygging.

**Rv4 4-felts veg Gjøvik - Mjøsbrua 2023**

- Hunndalen – Mjøsbrua må sees i sammenheng med E6-utbyggingen.

**E6 4-felts veg Gardermoen - Otta 2023**

- Kolomoen – Moelv 2016
- Biri – Vingrom 2018
- Vingrom – Lillehammer nord 2022
- ny Mjøsbru sees i sammenheng
- Frya – Sjoa 2014 (2 og 3 felt)
- Ringebu – Otta 2023 (2 og 3 felt)

**E16 Valdres**

- Fønhus – Bagn er inne i første periode.
- Bagn – Bjørge kommer i 2018, og samlet sett synes utbyggingen på strekningen Fønhus – Bjørge å være i godt gjenge.
- Med forskuttering/ låneopptak via bompengeselskapet bør det god forutsigbarhet i prosjektet

**R35 Olimb – Jevnaker – Eggemoen 2018**

**Rv3 Omangsvollen – Grundset/Basthjørnet 2023 ?**

I den videre behandlingen av NTP må det også omtales behovet for en snarlig utbygging av Rv25 Hamar – Brenderiroa/Løten.

Tilsvarende bør en fremtidig parsell på Rv35 (fremtidig E16) fra Eggemoen til Nymoen utredes.

## **Forslag til NTP2014-23 – en regional utfordring**

Slik NTP-forslaget foreligger fremstår det som uakseptabelt at flere av de store prosjektene er blitt “satt i venteposisjon”. Planforslaget avviker fra politiske uttalelser over tid, med utsagn om nødvendigheten og betydningene av en kontinuerlig utbygging.

For prosjekter der det er planlagt og besluttet 4-feltsutbygging, stopper prosjektene opp - eller reverseres til planlegging av en 2/3-feltsutbygging. Dette gjelder ikke minst utsettelsen i tid for E6 Kolomoen – Hamar – Moelv, der det nå i tillegg endres til utbygging kun til Brumunddal. På strekningen videre, og på strekningen Biri - Lillehammer (Vingrom) planlegges det nå for en 4-felts utbygging, mens NTP-forslaget henviser til 2 og 3 felts løsninger. Midlertidige trafikksikkerhetstiltak planlegges å være ut NTP-perioden? I tillegg er strekningen på Rv4 Raufoss (Hunndalen) – Mjøsbrua ikke omtalt og inngår i så måte heller ikke i planene frem til 2023. Fullføring av Rv2 Slomarka – Nybakk er også ilagt en pause/uttsettelse i gjennomføringen, som medfører 4 års utsettelse og gjennomføring.



Kostnadene ved de utsettelser NTP-forslaget legger opp til at det bør utredes med tanke på kostnadsveksten som kommer for de utsatte prosjektene. Herunder prisstigning, merkostnader ved oppdeling og behov for massedeponering, ekstra riggekostnader, og kostnadene ved at prosjektorganisasjoner må bygges ned og opp.

I bompengefinansieringen av prosjektene vil statens "bevilgninger" i NTP2014-23 ligge fast, og slik at de merkostnadene som kommer til i sin helhet vil bli belastet trafikantene.

Kostnadene ved utbyggingen vil øke.

Det må derfor legges til rette for oppstarts bevilgninger som åpner for forsert utbygging og forskuttering av en kontinuerlig utbygging.

#### **Rv2 4-felts veg Kløfta – Kongsvinger**

For strekningen Slomarka – Herbergåsen er det annonsert tidligst oppstart i 2018, og deretter en gjennomføring av Herbergåsen – Nybakk. Det innebærer at Rv2 først kan være ferdig bygget innen 2023.

Målet må fortsatt være at vegen står ferdig innen 2019.

Det vil derfor være viktig at prosjektet sikres midler og at finansieringen om nødvendig kan sikres gjennom låncopptak/forskuttering via bompengeselskapet.

Prosjektet må i sin helhet føres opp i perioden 2014-19 og med tydelige signaler, nødvendige oppstarts midler.

#### **Rv4 over Hadeland - Vestoppland / Gjøvik**

Strekningen Gran – Jaren og Lygna sør er som ventet på plass i NTP (forutsatt stortingsbehandling våren 2011).

Derimot er strekningen Roa – Gran ikke nevnt.

Det er viktig at trasévalget gjennom Lunner nå kan avklares, og slik at strekningen over Hadeland i sin helhet kan omtales i NTP for de kommende 10 årene med henvisning til en finansieringsplan.

Uten avklaring her kan planarbeidene bli "foreldet" innen prosjektet kommer til realisering. Dette kan innebære at prosjektet må stoppes.

#### **Rv4 Mjøsbrua – Hamar / Lillehammer / Gjøvik må sees i sammenheng**

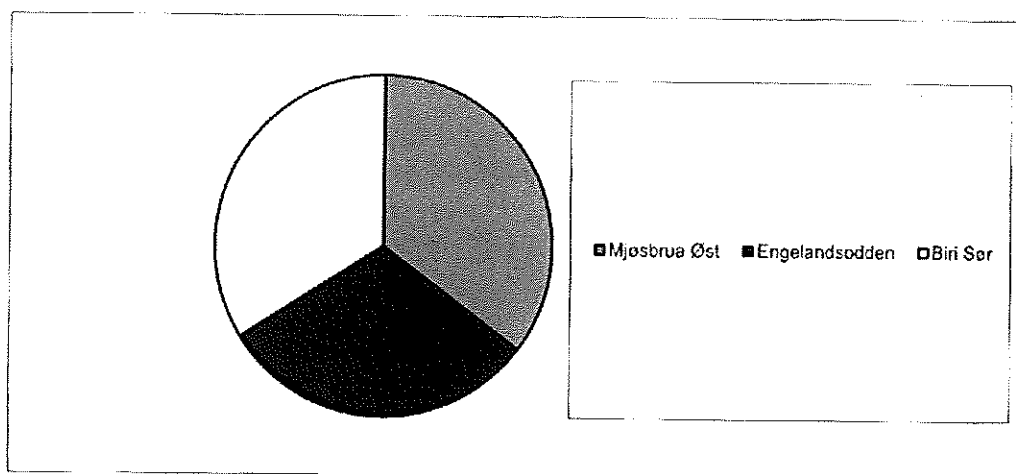
En utbygging til 4-felts veg i "trianglet" vil være av stor betydning for den regionale utviklingen i "Mjøsbyen". En fremtidig samordning av eksempelvis felles storsykehus i regionen vil være helt avhengig av effektive vegforbindelser.

Perspektivene i dette synliggjøres med dagens trafikkbilde og utviklingen de seneste årene.

Trafikken på Rv4 øker mest og det nærmer seg tilnærmet samme ÅDT på de tre "armene" fra rundkjøringen på Biri. I helgene og i ferietiden er trafikken vesentlig høyere. I 10-årsperioden 2002 til 2011 har trafikken økt 24 % på Rv4 nord for Gjøvik. Trafikkveksten på E6 øst for Mjøsbrua har i samme perioden vært 14 %, mens økningen på E6 Biri sør har vært 11 %.

	E6 Mjøsbrua Øst	Rv4 Engelandsodden	E6 Biri Sør	
2002	10865	8745	10656	
2003	11236	9031	10898	
2004	11401	9232	10909	
2005	11990	9416	11429	
2006	12302	9677	11615	
2007	12662	10094	11946	
2008	12362	10387	11930	
2009	12419	10465	11915	
2010	12445	10701	12006	
2011	12342	10802	11876	

	E6 Mjøsbrua Øst	Rv4 Engelandsodden	E6 Biri Sør	
2011	12342	10802	11876	



I normene for 4-feltsutbygging benyttes ÅDT 12000, – og det skal i planlegging og utbygging dimensjoneres for 20 år frem i tid.

ÅDT – Årsdogntrafikk på tellepunktene (kilde Statens Vegvesen region øst)

### E6

Utbyggingen av E6 er Hedmark og Opplands store fellesprosjektet. E6-utbyggingen er også av stor og vital betydning som transportkorridor mellom landsdelene.

På denne bakgrunn er utbyggingen av E6 på hele strekningen Gardermoen – Otta ett av de elleve vegprosjektene NIHO anbefaler prioritert. I "Samferdselsløftet II" er samfunnsøkonomisk nytte av E6-utbyggingen bredt omtalt med samtidig beregninger av prosjektgjennomføring og alternativ finansiering.

En kontinuerlig og videre utbygging fra Kolomoen og nordover i 2014 er derfor helt sentral for at den videre utbygging nordover ikke blir ytterligere forsinket. Følgene av en forsinkelse vil være at utbyggingen videre til Moelv og Lillehammer først vil ha oppstart etter 2020. Ut fra muligheten for å kunne være ferdig til Moelv i 2016, vil forsinkelsen på en av landets mest ulykkesbelastede strekninger være på over 6 år. Prinsippet, og betydningen av en sammenhengende utbygging brytes. I mellomtiden vil kostnadene øke og faren for at midlertidige løsninger blir permanente med de store unødvendige og økte kostnader dette medfører. Fremtidige bompengesatser vil øke, strekningen vil fortsatt være ulykkesbelastet,

regionale effekter vil utebli, og pluss-effekter ved for eksempel en OL-søknad i 2022 vil gå tapt.

Slik NTP-forslaget foreligger er det innenfor planrammene ikke foreslått investeringsmidler for kontinuerlig utbygging av 4-felts E6 nordover fra Kolomoen.

Dette til tross for at Stortinget for inneværende NTP har foreslått oppstarts bevilgning på mer enn 300 mill. til E6 Kolomoen – Lillehammer.

Videre utbygging er imidlertid prioritert etter 2018.

Det må ut fra dette stilles krav om en mindre statlig oppstarts bevilgning i den første periode (2014-17) som kan sikre en videre utbygging uten stopp.

Uavhengig av NTP må også utbyggingen gjennom Åkersvika avklares.

Trafikkøkningen på E6 og landets hovedveg gjennom regionen viser at en utbygging er helt nødvendig. Det må derfor legges til rette for at bompengeselskapene gis anledning til å forskuttere en kontinuerlig utbygging.

### **E16 Valdres**

Fønhus – Bagn er inne i første periode. Bagn – Bjørge kommer i 2018, og samlet sett synes utbyggingen på strekningen Fønhus – Bjørge å være i godt gjenge. Med forskuttering/låneopptak via bompengeselskapet bør det god forutsigbarhet i prosjektet.

I forhold til de videre strekningene gjennom Valdres synes det ellers å være samsvar i NTP og det planarbeidet som pågår.

NHO Innlandet fremhever det positive i utbyggingen av E16 over Filefjell.

"Prosjektfinansieringen" viser at fremdriften sikres på en god måte.

### **RV3 (Rv25)**

Utbyggingen på hele strekningen Hamar og Elverum tar for lang tid.

Omangsvollen – Grundset er først planlagt å starte etter 2018. Det er positivt at den statlige bevilgningen nå ser ut til å øke slik at bompengandelen reduseres fra 93 prosent til ca. 70 prosent av kostnadene. Men dette forutsetter at vegprosjektet kommer raskt i gang.

Utsatt gjennomføring vil ut fra erfaring gi merbelastning og økt bompengandel.

På Rv3 gjennom Østerdalen må utbedringstiltakene videreføres, og spesielt forholdene i Lonåsen. NHO Innlandet forventer at det her gjøres fremstøt som kan sikre midler til fortsatt vedlikehold, breddeutvidelse og punktutbedringer.

NHO Innlandet vil uttrykke bekymring over at Rv25, strekningen Hamar –Løten / Brenderiroa, ikke er nevnt i neste 10 års NTP.

### **RV35**

Olimb – Eggemoen – Hønefoss er inne i NTP fra 2018. Her har en lenge slitt med lokal avklaring av trasevalget. Dette synes nå å være løst og det er bra at utbyggingen kan komme i gang.

I det fremtidige E16-perspektivet er det viktig at ny veg på strekningen Eggemoen til Nymoen utredes for snarlig utbygging.

## Vedlikehold og bevilgninger over programområdene

Slik NTP-forslaget foreligger ønsker etatene å prioritere penger til vedlikehold. Det har over lang tid vært nødvendig å sette av midler for å redusere forfallet på vegene.

I denne sammenheng forventes det at Hedmark og Oppland vil bli tildelt sin rettmessige andel av bevilgningene. Det vil ta tid å hente inn igjen etterslepet, men det er avgjørende at dette arbeidet kommer i gang med større ressurser enn dagens situasjon..

## Oppsummering

NHO Innlandet vil ut fra dette anbefale at Hedmark og Oppland fylkeskommuner:

- Avgir felles / likelydende høringsuttalelse til NTP 2014-23.
- Prioriterer Rv2, Rv4, E6 og E16 som de viktigste vegprosjektene for Innlandet.
- Viderefører arbeidet for utbedring av Rv3 og Rv35.
- I fellesskap styrker arbeidet for større bevilgninger til fylkesvegene.
- Ut fra enighet om prioriteringene utvikler samarbeidet med tiliggende regioner og de Øvrige regioner som er avhengig av god trafikkavvikling i vår region.
- I fellesskap med næringslivet styrker kravet om større bevilgninger til samferdsel som politikkområde, både veg og bane.

NHO Innlandet har de senere årene vært en pådriver i den regionale samferdselspolitiske debatten og arbeidet. Fram til i dag har dette arbeidet fokusert på veg. Hovedmålsettingen har vært og er å bidra til at Hedmark og Opplands fremstår med felles prioriteringer og på denne måten øker sjansen for gjennomslag i de nasjonale prioriteringene.

Regionforeningen har også hatt et tydelig engasjement i arbeidet for Gardermoen og dens fremtidige rammebetingelser, og de regionale ringvirkningene flyplassen gir Innlandet. Regionen vår har flere sentrale togstrekninger hvor det ligger inne ulike tiltak i dagens nasjonale transportplan (NTP). Samtidig pågår det flere debatter og innspill til ytterligere tiltak. Dette har ført til at NHO Innlandet ser behov for å gjøre klart sine prioriteringer og jobbe for at Innlandet samler seg rundt felles prioriteringer på jernbane.

## Jernbane prioriteringer

Gjeldende NTP er basert på i første omgang å bygge ut jernbanenettet rundt de største byene og InterCity(IC)-triangelet på Østlandet. Det er i disse områdene persontransporten har størst trafikkgrunnlag og har et fortrinn i forhold til andre transportmidler. Samtidig er togtrafikken på fjernstrekningene avhengig av samme infrastruktur. For Innlandets del gjelder dette i transportkorridoren Oslo – Trondheim. På denne strekningen er det i tillegg behov for å bygge ut kapasiteten for økt godstransport.

Det er avdekket meget store driftsmessige problemer og store behov for vedlikehold og utbygging, dersom jernbanen skal fylle sin rolle i transport av personer og gods. Kapasitetsproblemene ligger først og fremst i Oslo-tunnelen og på Oslo S (Oslo-navet). Ut over IC-togene og lokaltrafikken, må alle fjerntogene og godstogene til Sørlandet og Stavanger gjennom tunnelen. At Regjeringen har utsatt "Ruteplan 2012" (hyppigere avganger og flere tog) er et bekymringsfullt signal om fortsatt problemer og forsinkelser.

NHO Innlandet mener den mest aktuelle løsning vil være å gå for det scenariet som fokuserer på en utbygging av eksisterende baner. Behovene for investeringer er i denne sammenheng fortsatt så store at det må klare prioriteringer til om banene i tur og orden kan bygges ut. Den største utfordringen ligger derfor i å bygge ut banestrekningene til en standard som legger til rette for effektiv fremføring og økt hastighet.

NHO Innlandet ser togets absolutte nytte og betydning i befolkningsrike områder. For hovedstadsregionen og Østlandsområdet som bo- og arbeidsmarkedsregion, er toget særdeles viktig. I denne sammenheng er det en stor oppgave å løse trafikkproblemene i "Oslo-navet", og samtidig kunne utvikle tilbudet i IC-triangelet.

Fjerntogenes funksjon og nytte er også sentral på de samme banestrekningene, der underveis-trafikken utgjør mye av trafikkgrunnlaget.

### **Banene og togtrafikkens betydning for Innlandet.**

Hver dag reiser ca. 11 200 personer med tog innenfor Hedmark og Opplands grenser. Tallet baserer seg på stasjonstall som oppsummerer av- og påstigninger. Stasjonstallene summerer således også interntrafikken i regionene og gir et bilde av nytten innad i regionen. Tallene er fra 2008, men de signalene vi har mottatt om trafikkutviklingen i 2009 og 2010 tilsier liten endring i tallmaterialet (iflg. NSBs statistikker).

For å gi et bilde av de ulike banestrekningenes "trafikkarbeid" settes det opp et sammendrag av antall av/og påstigninger pr dag (gjennomsnitt av årstall 2008) på de mest sentrale strekningene:

• Dovrebanen – på strekningen Tangen – Dombås	6723	av og påstigninger
• Raumabanen – på strekningen Dombås – Åndalsnes	35	"
• Rørosbanen – hele strekningen Hamar – Røros	945	"
• Rørosbanen – strekningen Hamar – Elverum – Rena	268	"
• Solørbanen	0	"
• Kongsvingerbanen – strekningen Seterstøa – Kongsvinger	295	"
• Gjøvikbanen – strekningen Gjøvik – Stryken	2362	"
• Gjøvikbanen – strekningen Gjøvik – Bleiken	779	"

Tallene på hverdager er grovt regnet 10 % høyere, og i helgen tilsvarende lavere.

På Dovrebanen utgjør trafikken på IC-strekningen Oslo - Lillehammer mer enn 85 % av det totale antall reisende.

På Gjøvikbanen utgjør trafikken fra Hadeland og inn til Oslo nærmere 70 %. På Kongsvingerbanen er trafikken stor i lokaltogområdet (Ruter) fra Årnes (1850 til Oslo). Tallene viser med all tydelige tyngdepunktene i trafikkavviklingen.

### **Jernbaneverkets strategier og handlingsprogram**

Rammen for jernbaneutbyggingen og jernbanedriften i Norge er gitt gjennom prioriteringene i NTP og de økonomiske rammene i det enkelte statsbudsjett. Mangelen på kompetanse og kapasitet gir også klare begrensninger i utbyggingskapasitet.

Ut fra jernbaneløftet i NTP 2010-19 er det i handlingsprogrammet gitt hva som er mulig å gjennomføre finansielt og kapasitetsmessig. NHO Innlandets realpolitiske vurderinger er at det vil vanskelig være rom for utbyggings- og investeringsprosjekter ut over dette. Vår

oppfatning er derfor at harde prioriteringer må til og at prosjekter som gir best uttelling gjennom at flest mulig togreisende får nytte av investeringene bør prioriteres.

I Jernbaneverkets scenario for person- og godstransporten omtales middels og høyt ambisjonsnivå ved en rendyrking av Dovrebanen for raske og hyppige persontog, mens Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen primært utvikles for å kunne trafikkeres med lange og hyppige godstog. Dette vil kreve store investeringer i elektrifisering, triangelspor på Kongsvinger og Hamar, og lange krysningsspor for hver 10 til 15 km.

### **Viktig å bygge ut de eksisterende banene.**

NHO Innlandet mener det er meget sentralt å få til en utbygging i en så nær fremtid som mulig. Vedlikeholdsetterslepet og manglende satsing på jernbanen over tid, medfører at situasjonen allerede er akutt på de fleste strekningene i Østlandsområdet. Det vil derfor være riktig å bygge ut eksisterende jernbaner til en hastighetsmessig standard (200/250 km/t) som effektivt kan betjene trafikkgrunnlaget innad i regionen og på fjerntogstrekningene. Fjerntogene og godstogene benytter i hovedsak de samme jernbanene, og er således en del av kapasitetsproblemet. Selv om det er behov for oppgradering av vognmateriell og togtilbudets standard, er det fortsatt slik at jernbanen som kjøreveg er flaskehalsen i en tidsmessig trafikkavvikling.

### **Dovrebanen**

Dovrebanen er viktig for Innlandet, og viktig for fjerntog og godstransporten mellom Nord-Vestlandet, Trøndelag, Nord-Norge og Oslo.

Kapasiteten på banestrekningen er i dag sprengt på strekningen Eidsvoll – Lillehammer. (og spesielt på strekningen Hamar – Lillehammer).

Deler av denne strekningen omtales å være verdens mest trafikkerte ensporede jernbanestrekning. Syd for Hamar passerer mer enn 75 tog i døgnet, og nordover mot Lillehammer er utnyttelsen om lag den samme. Fremføringskapasiteten er som utgangspunkt hemmet av mangelfulle krysningssmuligheter. De eksisterende krysningssporene, med noen få unntak, holder 450m lengde. Med opptil 75 tog, hvorav 25-30 godstog på linjen i døgnet, utgjør dette et reelt kapasitetsproblem. Hva angår godstrafikken vil kapasiteten på gods kunne økes med 30 % dersom krysningssporene bygges ut til 700m.

I strategiplanen for Jernbaneverket og i CargoNet's satsing er målet en 3-dobling av godstransporten på bane innen 2030. En meget viktig målsetting.

### **Dobbeltspor til Lillehammer i 2025 eller 2046?**

Dette er tidsscenarier for utbyggingstakten for jernbanen definert ut fra politiske utsagn satt opp mot det utbyggingstempo som pr i dag er lagt til grunn. Ut fra en kilometerbetragtning vil det i dag koste rundt 20 mrd. kroner å bygge dobbeltsporet ferdig til Lillehammer (utbyggingen av hele IC-triangelet er anslått til 100 mrd. kroner).

I regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 skal det bygges ca. 2 mil dobbeltspor mellom Minnesund til Steinsrud (inkluderer ikke ny bro over sundet og dobbeltspor sørover forbi Råholt). Eventuell forsering videre til Hamar er et politisk spørsmål. Tre mil dobbeltspor vil gi 10 min reisetidsbesparelse for persontrafikken.

Kapasiteten øker fra dagens 4,2 tog i timen til en teoretisk kapasitet på ca. 6,1 tog i timen (men dette er ikke nok til å kunne doble frekvensen for intercity-togene). Bedret kapasitet vil

gi færre forsinkelser. For godstrafikken eliminerer utbyggingen dagens tre korte kryssingsspor, og bidrar isolert sett til en noe bedre trafikkavvikling.

#### **Minnesund-Kleverud ca. 17 km**

Byggestart: 2012. Ferdigstilt: 2014-2015. Kostnader: ca. 3 milliarder kr.

#### **Kleverud-Steinsrud ca. 13 km**

Tunnel gjennom Espa, høy bro over Tangenbukta og ny holdeplass for Tangen, Innkorting ca. 2 km. Dimensjonering for 250 km/t eller mer skal her vurderes. Byggestart tidligst mulig 2014 og byggetid anslås til 3-4 år. Kostnad ca. 3 milliarder. Dvs. kanskje ferdig 2020.

#### **Steinsrud - Sørli**

Ca. 3 km lang strekning. Her skal ny bane gå i dagsone hovedsakelig langs dagens trasé, men kurver rettes ut. Men fra og med denne strekningen skal videre utbygging konseptvalg utredes og etter det gjennom de ordinære planprosesser (vil ta år).

Oppsummert bygges det i beste fall dobbeltspor for 6,9 mrd. innen 2019, men det er fortsatt langt frem til både Hamar og Lillehammer. Det må derfor en ekstraordinær kraftsatsing til om Dovrebanen skal bygges ut, og om IC-strekningen kan bygges ut med dobbeltspor til Lillehammer innen 2025. I tillegg vil det være behov for krysnings-/forbikjøringsspor for godstogene om kapasiteten skal kunne utnyttes og kjøretiden skal kunne reduseres.

---

#### **Konklusjon – innstilling til vedtak**

For å sikre en full IC satsing som Østlandssamarbeidet har stått for er det sentralt at vi i regionen står samlet om prioriteringene. Det er viktig at det etableres allianser med regionene nordvest og nord for å styrke Innlandet i kampen om investeringsmidlene til jernbane i de nærmeste årene.

#### **NHO Innlandet vil derfor anbefale;**

Satsing på Jernbanen i Innlandet og i transportkorridor 6 Oslo - Trondheim bør i sin helhet rettes mot en utbygging av de eksisterende banestrekninger. Store investeringer i egne høyhastighetsbaner vil kunne ta bort fokus på hovedutfordringene for Innlandet.

Investeringene i Jernbanenettet må i tiden frem mot 2030 økes vesentlig, og utbyggingen må først og fremst skje på de banestrekninger der trafikkgrunnlaget er størst og der toget mest effektivt og samfunnsøkonomisk kan bidra som transportmiddel.

Dovrebanen må prioriteres slik at utbygging til dobbeltspor på strekningen Gardermoen – Hamar – Lillehammer kan skje innen 2025 (og ikke i tidsperspektivet 2050), med en samtidig utbygging av parallelle krysnings- og forbikjøringsspor med minimumslengde 700m. Dette er viktig for at kapasiteten på godstransporten kan utvikles i henhold til målet å tredoble godstransporten på strekningen Oslo – (Åndalsnes) – Trondheim. Det må på hele strekningen bygges ut for hastigheter på 200km/t – med et effektivt togtilbud som ivaretar både gjennomfarts- og underveis trafikken.

Innlandet bør stå samlet om denne prioriteringen, og sammen med regionene nordvest i Trøndelag og nordover, utvikle allianser som kan sikre Dovrebanens prioritering i jernbanelutbyggingen.

Rørosbanen (og Solørbanen) utbedres primært for godstransport når behovet og økt godsmengde måtte gjøre det aktuelt, og det lønnsomt kan legges til rette for direkte gjennomgående godstransport til fra utlandet (Sverige) som ikke behøver innom Alnabru. Transportbehovet og en slik utvikling synes å ligge langt frem i tid, og store investeringer i lange kryssingsspor, triangelspor ved Kongsvinger og elektrifisering vil ikke være realistisk på kort sikt. Røros- / Solørbanen må imidlertid settes i stand til å ivareta tømmertransporten, - med nødvendig terminalutbygging på Koppang, Vestmo og Nordsenga.

Persontrafikken på Rørosbanen ivaretar underveis trafikk Hamar – Elverum – Rena og internt i fjellregionen, og er et "grønt tilbud" for transittreisene Oslo – Østerdalen – Trondheim. For utviklingen av kollektivtilbudet mellom Hamar og Elverum ansees et busstilbud med hyppige frekvenser til sentrale punkter og sentrum som en langt mer hensiktsmessig transportløsning enn timesfrekvenser på tog. Det legges til grunn for dette at Rv25/Rv3 snarlig og uansett må bygges ut.

Fra Kongsvinger og på strekningen inn mot Gardermoen og Oslo er busstilbudet godt utviklet. Med 4-felts Rv2 ferdig bygget vil dette være et enda bedre tilbud. Store investeringer i Kongsvingerbanen på strekningen Årnes - Kongsvinger ansees lite hensiktsmessige i forhold til den kjøretid, fremføringsbegrensningene og det trafikkgrunnlaget banen representerer. Kongsvingerbanen må imidlertid legges til rette for økt godstransport via Sverige og som togforbindelse til Karlstad og Stockholm, der en fremtidig løsning bør utredes på basis av utviklingen i Gardermoregionen.

Gjøvikbanen bør utvikles (på lik linje som hovedbanen til Jessheim og Eidsvoll) som lokaltogtilbudet mot Oslo. Investeringsbehovet på strekningen Jaren – Gjøvik må sees i sammenheng med behovet for en utvidelse av hovedstaden som bo- og arbeidsregion nordover.



**Hedmark fylkeskommune  
Oppland fylkeskommune**

kopi;  
kommuneregionene,  
Vegforum Innlandets organisasjoner,  
Statens Vegvesen,  
de politiske fylkespartiene, m fl

Hamar, 20.mars 2012

**Høringsuttalelse;**

## **NTP 2014-23 - store utfordringer for Innlandet !**

Vegforum Innlandet oversender med dette sin anbefaling til den regionale behandlingen av høringsuttalelse på forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23 (NTP 2014-23). Innspillet til høringsuttalelsen tar utgangspunkt i transportetatens fremlegg av 29.februar 2012, etatens tidligere behovsutredninger, satsinger og beslutninger i gjennomføringen av inneværende NTP, regionale strategier, - og næringslivets og trafikkantenes behov.

Som del av Vegforum Innlandets behandling og innspill henvises det videre til NHOs fremlegg av "Næringslivets Transportplan 2014-23 – Samferdselsløftet II" (februar 2012)

Siden 2004 har Hedmark og Oppland stått sammen i påvirkningsarbeidet for større bevilgninger til veg, - og utbygging av infrastrukturen gjennom innlandsregionen. Enigheten har vært fokusert på "de viktigste vegene først" og prioriteringen av riksvegene (Rv) 2 – 4 – 6 – 16, - med tillegg av utbedringsbehovene på Rv3 og tiltak på Rv35. I prioriteringen er andre vegprosjekter i Innlandet satt i neste rekke, for en senere gjennomføring av nødvendige utbyggings- og utbedringsprosjekter.

Samarbeidet om gjennomføringen av de prioriterte vegprosjektene har gitt gode resultater. Gjennom de nasjonale transportplanene er det utløst statlige investeringsmidler som grunnlag for finansieringen av for landet helt sentrale og viktige vegprosjekter. Det er bygget ut flere parseller på henholdsvis E6, Rv2 og Rv4, - ved siden av prosjekter på E16, utbedring av Rv3 gjennom Østerdalen og forberedelse til utbygging av Rv35. Utbyggingen og prosessene har vært i god utvikling, med stor positiv politisk oppmerksomhet på behovene for en videre utbygging.

Med bakgrunn i dette fremstår forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-23 som et stort tilbakeslag for regionen, med de utsettelse og reduserte tiltak som investeringsplanen i forslaget presenterer.



## **Krever sluttdato (sluttår) for gjennomføringen !**

De rammer, forutsetninger og satsinger NTP-forslaget presenterer er slik det foreligger utilstrekkelige i forhold til Innlandets behov! Forventningene om økt satsing på samferdselsinfrastrukturen er ikke innfridd.

Det er likevel positivt at det i transportplanen nå settes fokus på vedlikeholdsbehovene og etterslepet, men for utviklingen i regionen og for gjennomgangstrafikken må det mer til.

**Vegforum Innlandet legger i dette til grunn, at NTP2014-23 må bli besluttet ut fra alternativet om en økning + 45% på planteknisk ramme.** For likevel å kunne gjennomføre og forsere vegprosjektene må det i tillegg vurderes løsninger som gir mulighet for ytterligere økning i finansieringen av prosjektene gjennom transportkorridorene. Slik NHO beskriver i "Samferdselsløftet II" anslås en økning med inntil +65% økning som forsvarlig.

I forhold til de prosjekter som er planlagt og igangsatt i Innlandet er det stort behov for at arbeidet nå kommer videre, og at utbyggingen forseres med mål om ferdigstillelse.

Det må derfor legges opp til en kontinuerlig utbygging av prosjektene, og der det utvikles strategier og planer som setter en sluttid for prosjektene. Utbyggingen av 2 – 4 – 6 – 16 må målrettes mot gjennomføring innenfor definerte og fastsatte år. Uten at disse oppgavene ferdigstilles vil andre viktige prosjekter i og gjennom regionen fortsatt bli stående på vent!

**Konkret vil Vegforum Innlandet ut fra dette anbefale at det settes som mål at utbyggingen kan gjennomføres slik;**

### **E6 4-felts veg Gardermoen - Otta 2023**

- Kolomoen – Moelv 2016
- Biri – Vingrom 2018
- Vingrom – Lillehammer nord 2022
- ny Mjøsbru sees i sammenheng
- Frya – Sjoa 2014 (2 og 3 felt)
- - Ringebru – Otta 2023 (2 og 3 felt)

### **Rv4 4-felts veg Gjøvik - Mjøsbrua 2023**

- Hunndalen – Mjøsbrua må sees i sammenheng med E6-utbyggingen.

### **Rv2 4-felts veg Kongsvinger – Kløfta innen 2019 - dvs;**

- Herbergåsen - Nybakk og
- Slomarka – Herbergåsen i en kontinuerlig utbygging.

### **Rv4 Oslo – Gjøvik**

- Lygna sør 2013
- Gran grense – Jaren 2016 (4-felts veg)
- Roa – Gran grense 2023 (4-felts veg)
- Rv4 inn mot Oslo må følges opp for snarlig utbygging.

### **R35 Olimb – Jevnaker – Eggemoen 2018**

### **Rv3 Omangsvollen – Grundset/Basthjørnet 2023 ?**

I den videre behandlingen av NTP må det også omtales behovet for en snarlig utbygging av Rv25 Hamar – Brenderiroa/Løten.

Tilsvarende bør en fremtidig parsell på Rv35 (fremtidig E16) fra Eggemoen til Nymoen utredes.

## **Innlandet må stå sammen!**

I året frem til transportplanen legges frem for Stortingsbehandling må det derfor et krafttak til for å styrke satsingene i innlandsregionen - og for å sikre prosjektenes fremdrift og gjennomføring. Jernbaneutbygging ligger frem i tid, og vil uansett ikke kunne løse de største deler av gjennomgangstrafikken, regionens og næringslivets transportbehov.

Skal Innlandet kunne avlaste og ta del i Osloregionens vekstutfordringer, vil dette være avhengig av effektive transportløsninger i et snarlig perspektiv – og allerede i den tidshorisonen NTP2014-23 omhandler. For utviklingen i innlandsregionen vil effektive veger være helt avgjørende.

**Gode allianser må bygges med omliggende regioner og landsdeler, og overfor næringslivets, reiselivets og trafikkantenes interesser**

## **Forslag til NTP2014-23 – en regional utfordring**

**Slik NTP-forslaget foreligger fremstår det som uakseptabelt og meningsløst at flere av de store prosjektene er blitt “satt i venteposisjon”. Planforslaget avviker fra politiske uttalelser over tid, med utsagn om nødvendigheten og betydningene av en kontinuerlig utbygging.**

*For prosjekter der det er planlagt og besluttet 4-feltsutbygging, stopper prosjektene opp - eller reverseres til planlegging av en 2/3-feltsutbygging. Dette gjelder ikke minst utsettelsen i tid for E6 Kolomoen – Hamar – Moelv, der det nå i tillegg endres til utbygging kun til Brumunddal. På strekningen videre, og på strekningen Biri - Lillehammer (Vingrom) planlegges det nå for en 4-felts utbyggin, - mens NTP-forslaget henviser til 2 og 3 felts løsninger. Midlertidige trafikkikkerhetstiltak planlegges å vare ut NTP-perioden?*

*I tillegg er strekningen på Rv4 Raufoss (Hunndalen) – Mjøsbrua ikke omtalt og inngår i så måte heller ikke i planene frem til 2023. Fullføring av Rv2 Slomarka – Nybakk er også ilagt en pause/utsettelse i gjennomføringen, - som medfører 4 års utsettelse og gjennomføring.*

**Kostnadene ved de utsettelse NTP-forslaget legger opp til bør utredes med tanke på kostnadsveksten som kommer for de utsatte prosjektene, - herunder prisstigning, merkostnader ved oppdeling og behov for massedeponering, ekstra riggkostnader, - og kostnadene ved at prosjektorganisasjoner må bygges ned og opp.**

**I bompengefinansieringen av prosjektene vil, ut fra tidligere erfaring, statens “bevilgninger” i NTP2014-23 ligge fast, - og slik at de merkostnadene som kommer til i sin helhet vil bli belastet trafikkantene. Kostnadene ved utbyggingen vil øke. Det må derfor legges til rette for oppstartsbevilgninger som åpner for forsert utbygging og forskuttering av en kontinuerlig utbygging.**

## **Regionale behov for utbygging av veg.**

For bosettingen og næringslivet i Innlandet er gode og effektive veger helt avgjørende. Fremkommelighet og forutsigbarhet i transporten av personer, varer og tjenester er viktig om alle deler av Innlandet skal fungere som bo- og arbeidsregioner. I denne sammenheng inngår også i stor grad transportene inn- og ut av regionen, - med et særskilt behov for en god samordning i Østlandsområdet og mot tilgrensende regioner.

Innlandsfylkene Hedmark og Oppland har stor utvikling innenfor betydelige reiselivs- og fritidsdestinasjoner. Som del av næringsutviklingen er dette virksomhetsområdet viktig for

distriktene. Innlandet er også en gjennomfartsregion av stor og sentral betydning. For transporten nord-/nordvest- syd, og øst-vest, - er i realiteten alle landsdelene avhengig av en god og velutviklet veginfrastruktur. Transportbehovet over riksgrensa til Sverige gjør utfordringene komplette. Utviklingen i personbefordringen i arbeid og virksomhet, ferie og fritid, vil være avgjørende for hele regionens vekst..

Internt i regionen utgjør primærnæringene et betydelig transportbehov. Produksjonen innenfor landbruk og skogbruk er grunnlaget for vareproduserende industri og handel. Tjenesteleveranser innenfor privat og offentlig sektor krever god effektivitet og service. I tillegg utgjør sentrale kulturaktiviteter inspirasjon til en stadig større kulturbasert næringsutvikling, der nok en gang - mobiliteten er en rammebetingelse. I den hverdagslige aktiviteten er mobiliteten en avgjørende faktor for befolkningsutviklingen.

Dette oppsummerer at veg er viktig for Innlandet. Utviklingen er helt avhengig av mobilitet.

## **Vegforum Innlandet foreslår;**

**Med utgangspunkt i dette oppsummerer Vegforum Innlandet utfordringene å være**

**Utbyggingen av E6 er Hedmark og Opplands store fellesprosjektet! E6-utbyggingen er også av stor og vital betydning som transportkorridor mellom landsdelene. På denne bakgrunn er utbyggingen av E6 på hele strekningen Gardermoen – Otta ett av de elleve vegprosjektene NHO anbefaler prioritert. I ”Samferdselsløftet II” er samfunnsøkonomisk nytte av E6-utbyggingen bredt omtalt, - med samtidig beregninger av prosjektgjennomføring og alternativ finansiering.**

Vegforum Innlandet er derfor forundret over at det i NTP-forslaget settes bråstopp for E6-utbyggingen fra 2014. En kontinuerlig og videre utbygging fra Kolomoen og nordover i 2014, settes på vent for oppstart i 2018, og da begrenset til strekningen Kolomoen – Brumunddal? Følgene av dette vil være at utbyggingen videre til Moelv og Lillehammer først vil ha oppstart etter 2020? Ut fra muligheten for å kunne være ferdig til Moelv i 2016, vil forsinkelsen på en av landets mest ulykkesbelastede strekninger være 6 år. Prinsippet, og betydningen av en sammenhengende utbygging brytes. I mellomtiden vil kostnadene øke, og midlertidige løsninger vil bli varige løsninger - med store unødvendige og økte kostnader. Fremtidige bompengesatser vil øke, strekningen vil fortsatt være ulykkesbelastet, regionale effekter vil utebli, og plusseffekter ved for eksempel en OL-søknad i 2022 vil gå tapt.

*Slik NTP-forslaget foreligger er det innenfor planrammene ikke foreslått investeringsmidler for kontinuerlig utbygging av 4-felts E6 nordover fra Kolomoen. Dette til tross for at Stortinget for inneværende NTP har foreslått oppstartsbevilgning på mer enn 300 mill. til E6 Kolomoen – Lillehammer. Videre utbygging er imidlertid prioritert etter 2018. Det må ut fra dette stilles krav om en mindre statlig oppstartsbevilgning i den første periode (2014-17) som kan sikre en videre utbygging uten stopp.*

*Uavhengig av NTP må også utbyggingen gjennom Åkersvika avklares!*

Trafikkøkningen på E6 og landets hovedveg gjennom regionen vil samtidig vise at en utbygging er helt nødvendig. Det må derfor, om nødvendig, legges til rette for at bompengeselskapene gis anledning til å forskuttere en kontinuerlig utbygging!

## E6 / Rv4 Mjøsbrua – Hamar / Lillehammer / Gjøvik må sees i sammenheng.

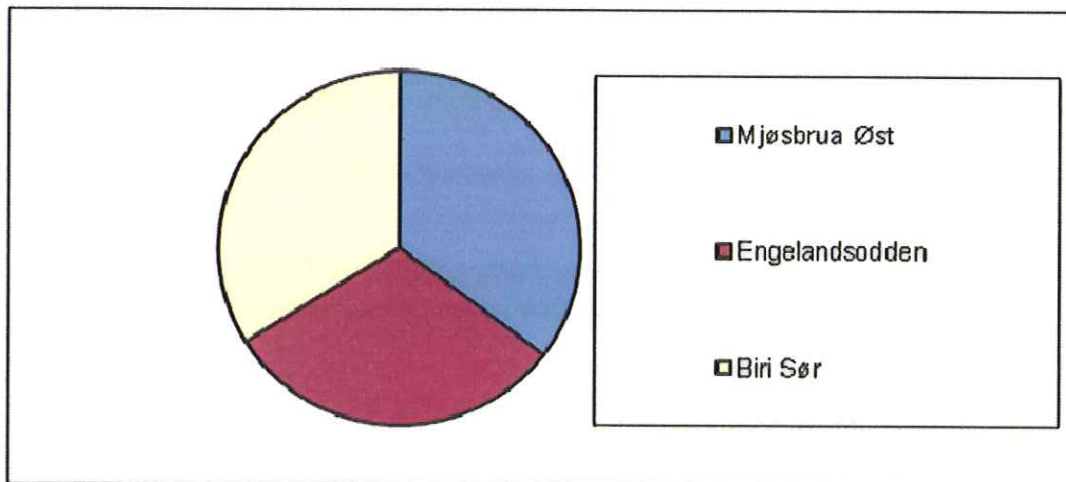
En utbygging til 4-felts veg i ”trianglet” vil være av stor betydning for den regionale utviklingen i ”Mjøsbyen”. En fremtidig samordning av eksempelvis felles storsykehus i regionen vil være helt avhengig av effektive vegforbindelser.

Perspektivene i dette synliggjøres med dagens trafikkbilde og utviklingen de seneste årene.

Trafikken på Rv4 øker mest og det nærmer seg tilnærmet samme ÅDT på de tre ”armene” fra rundkjøringen på Biri. I helgene og i ferietiden er trafikken vesentlig høyere. I 10-årsperioden 2002 til 2011 har trafikken økt 24 % på Rv4 nord for Gjøvik. Trafikkveksten på E6 øst for Mjøsbrua har i samme perioden vært 14 % - mens økningen på E6 Biri sør har vært 11 %.

	<b>E6 Mjøsbrua Øst</b>	<b>Rv4 Engelandsodden</b>	<b>E6 Biri Sør</b>
2002	10865	8745	10656
2003	11236	9031	10898
2004	11401	9232	10909
2005	11990	9416	11429
2006	12302	9677	11615
2007	12662	10094	11946
2008	12362	10387	11930
2009	12419	10465	11915
2010	12445	10701	12006
2011	12342	10802	11876

	<b>E6 Mjøsbrua Øst</b>	<b>Rv4 Engelandsodden</b>	<b>E6 Biri Sør</b>
2011	12342	10802	11876



I normene for 4-feltsutbygging benyttes ÅDT 12000, – og det skal i planlegging og utbygging dimensjoneres for 20 år frem i tid!

ÅDT – Årsdøgntrafikk på tellepunktene (kilde Statens Vegvesen region øst)

## **Rv2 4-felts veg Kløfta – Kongsvinger**

For strekningen Slomarka – Herbergåsen er det annonsert tidligst oppstart i 2018, og deretter en gjennomføring av Herbergåsen – Nybakk. Det innebærer at Rv2 først kan være ferdig bygget innen 2023. Kort sagt blir det ingen kontinuerlig utbygging, men både opphold og unødvendig forsinkelse.

*Målet må fortsatt være at vegen står ferdig innen 2019!  
Det vil derfor være viktig at prosjektet sikres midler og besluttes, - og at finansieringen om nødvendig kan sikres gjennom låneopptak/forskuttering via bompengeselskapet.*

*Prosjektet må i sin helhet føres opp i perioden 2014-19 og med tydelige signaler nødvendige oppstartsmidler.*

## **Rv4 over Hadeland - vestoppland / Gjøvik.**

Strekningen Gran – Jaren og Lygna sør er som ventet på plass i NTP (forutsatt stortingsbehandling våren 2011).

Derimot er strekningen Roa – Gran ikke nevnt.

*Det er viktig at trasevalget gjennom Lunner nå kan avklares, og slik at strekningen over Hadeland i sin helhet kan omtales i NTP for de kommende 10 årene med henvisning til en finansieringsplan.*

*Uten avklaring her kan planarbeidene bli "foreldet" innen prosjektet kommer til realisering. Dette kan innebære at prosjektet må stoppes eller settes på vent?*

## **E16 Valdres**

Fønhus – Bagn er inne i første periode. Bagn – Bjørge kommer i 2018, og samlet sett synes utbyggingen på strekningen Fønhus – Bjørge å være i godt gjenge. Med forskuttering/låneopptak via bompengeselskapet, bør det være mulig å komme i gang med forutsigbarhet i prosjektet..

I forhold til de videre strekningene gjennom Valdres synes det ellers å være samsvar i NTP og det planarbeidet som pågår.

*Vegforum Innlandet fremhever det positive i utbyggingen av E16 over Filefjell.  
"Prosjektfinansieringen" viser at fremdriften sikres på en god måte.*

## **RV3 (Rv25)**

Utbyggingen på hele strekningen Hamar og Elverum tar for lang tid!

Omangsvollen – Grundset er først planlagt å starte etter 2018. Det er positivt at den statlige bevilgningen nå ser ut til å øke slik at bompengandelen reduseres fra 93 prosent til ca 70 prosent av kostnadene. Men dette forutsetter at vegprosjektet kommer raskt i gang.

*Utsatt gjennomføring vil ut fra erfaring gi merbelastning og økt bompengandel.  
På Rv3 gjennom Østerdalen må utbedringstiltakene videreføres, og spesielt forholdene i Lonåsen. Vegforum Innlandet forventer at det her gjøres fremstøt som kan sikre midler til fortsatt vedlikehold, breddeutvidelse og punktutbedringer.*

*Vegforum Innlandet er for øvrig bekymret over at Rv25-strekningen Hamar –Løten / Brenderiroa ikke er nevnt i neste 10 års NTP.*

## RV35

Olimb – Eggemoen – Hønefoss er inne i NTP fra 2018. Her har en lenge slitt med lokal avklaring av trasevalget. Dette synes nå å være løst og det er bra at utbyggingen kan komme i gang.

I det fremtidige E16-perspektivet er det viktig at ny veg på strekningen Eggemoen til Nymoen utredes for snarlig utbygging.

### **Vedlikehold og bevilgninger over programområdene.**

Slik NTP-forslaget foreligger ønsker etatene å prioritere penger til vedlikehold. Det har over lang tid vært nødvendig å sette av midler for å redusere forfallet på vegene.

*I denne sammenheng forventes det at Hedmark og Oppland vil bli tildelt sin rettmessige andel av bevilgningene. Det vil ta tid å hente inn igjen etterslepet, men avgjørende at det arbeidet kommer i gang.*

## Oppsummering

### **Vegforum Innlandet vil ut fra dette og hva høringsuttalelsen beskriver, anbefale at Hedmark fylkeskommune og Oppland fylkeskommune;**

- Avgir felles / likelydende høringsuttalelse til NTP 2014-23.
- Prioriterer E6! - Rv2, Rv4, og E16 som de viktigste vegprosjektene for Innlandet.
- Viderefører arbeidet for utbedring av Rv3 og Rv35.
- I fellesskap styrker arbeidet for større bevilgninger til fylkesvegene.
- Ut fra enighet om prioriteringene utvikler samarbeidet med tilliggende regioner og de regioner som utgjør gjennomfartsbehovene.
- I fellesskap med næringslivet styrker kravet om større bevilgninger til samferdsel som politikkområde, og til vegformål i særdeleshet.

### **Vi imøteser det videre samarbeidet om utfordringene.**

#### **Med hilsen**

#### **Vegforum Innlandet**



Harald Thoresen, leder  
NHO Innlandet

Guttorm Tysnes /s/  
Norges Lastebileierforbund

Stein Løkken /s/  
NAF region Øst

Jan Myrvold /s/  
Maskinentreprenørenes forbund

Magne Mathiassen /s/  
LO Hedmark og Oppland

Ove Bergfjord /s/  
Transportfellesskap Øst

#### **Henvisninger;**

Vegforum Innlandet

[www.vegforuminnlandet.no](http://www.vegforuminnlandet.no)

NHO "Samferdselssløftet II"

[www.nho.no/transport-og-kommunikasjon/nho-vil-ha-kraftig-oekning-article24225-92.html](http://www.nho.no/transport-og-kommunikasjon/nho-vil-ha-kraftig-oekning-article24225-92.html)

Hordaland Fylkeskommune  
Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Oppland Fylkeskommune

Fagernes, 30. mars 2012

**FORSLAG TIL NTP 2014-2023 – INNSPILL FRA STAMVEGUTVALGET**  
Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 14 kommuner langs E-16, som har felles interesse i raskest mulig opprustning av E-16 til stamvegstandard på strekningen Oslo – Bergen.

Stamvegutvalget har i sitt årsmøte den 23. mars behandlet transportetatens forslag til NTP 2014 -2023, og spesielt omtalen av E-16, og har følgende innspill til våre 3 medlemsfylker:

- **Full støtte til transportetatens strategi med å prioritere sammenhengende utbygging av de viktigste veger (E-6, E-16, E-18 og E-39).**  
Jfr. også omtalen av den store strategiske satsingen i avsnitt 9.5 om at de viktigste vegene kan bygges ut til høystandard i løpet av 20 år. Dette ved at følgende strekninger på Sandvika – Bergen fullføres i 2014-23:
  - Sandvika – Hønefoss (4 felt)
  - Fønhus - Borlaug (Rest)
  - Gudvangen – Voss
  - Bulken – Arna
  - Arna – Bergen (4 felt)
- **Økt satsing på rassikring**
- **Prioritering av strekninger med smalest vegbredde (gulstripestrategien)**
- **Økt satsing på styrket gjennomføringsevne – sammenhengende planlegging og utbygging og forutsigbar finansiering.**
- **Prosjektfinansieringen over Filefjell har vært en svært vellykket modell mht rasjonell drift, anleggsøkonomi og framdrift.**
- **Støtte til transportetatens forslag om at de prosjekter som var omtalt i NTP 2010-19, og som har den nødvendige planstatus prioriteres i 2014-17:**
  - Sandvika – Wøyen (oppstart)
  - Bjørum – Rørvik (oppstart)
  - Fønhus – Bagn (fullføres 2014)
  - Bagn – Bjørge (fullføres 2016)
  - Fagernes S – Hande (fullføres)
  - Kvamskleiva (fullføres – rassikringsprosjekt)
  - Hande – Øye (evt. oppstart)
  - Øye – Borlaug (fullføres 2017)
  - Nærøydalen (fullføres – rassikringsprosjekt)
  - Oppheim – Voss (fullføring Løno – Lundarosen)
  - Vossapakko (fullføres 2014)
  - Bulken – Arna (aktuelle tunneller, jfr. også KVV)



- **Planrammen til Statens Vegvesen må økes med minst 60%**
- **E-16 sin andel må økes etter flere perioder med svært begrensede investeringer**
- **Bømpengefinansiering bør konsentreres om strekninger med høyere enn 4000 ÅDT og/eller prosjekter med spesielt stor nyttegevinst.**
- **Kongevegprosjektet fra Lærdalsøyri til Filefjell må følges opp**

./ I vedlagte notat er det gitt en nærmere begrunnelse av de ovenstående punkter og til slutt er det også tilføyet en del generelle betraktninger om E-16's rolle i et helhetlig samferdselsperspektiv.

Vi håper fylkeskommunene i all hovedsak er enig i våre innspill til NTP 2014-23 og vil ta inn de ovenstående momenter i sine respektive uttalelser til Samferdselsdepartementet.

Med vennlig hilsen  
Stamvegutvalget

*Vidar Eltun*  
v/Vidar Eltun  
(leder)

*Arne Bang*  
Arne Bang  
(sekretær)

Gjenpart sendt: Medlemskommunene  
Stamvegutvalgets representanter

## STAMVEGUTVALGETS INNSPILL TIL NTP

I dette notat er det først gitt en nærmere begrunnelse av stamvegutvalgets innspill til NTP i brev av 30. mars 2012, og deretter gitt en del generelle betraktninger om E-16's rolle i et helhetlig samferdselsperspektiv.

### NÆRMERE BEGRUNNELSE

Dette gjelder følgende punkter

- Strategi for sammenhengende utbygging av de viktigste veger – herunder E-16
- Økt satsing på rassikring
- Gulstripestrategien videreføres
- Styrket gjennomføringsevne
- Prosjektfinansiering – videreføring av Filefjellmodellen
- Prioritering av de tidligere omtalte prosjekter
- Planrammen til Statens Vegvesen må øke med minst 60%
- E-16 sin andel må økes – svært begrenset i mange perioder
- Bompengefinansieringen bør konsentreres til strekninger med over 4000 ÅDT
- Kongevegprosjektet må videreføres

#### Full støtte til strategi for sammenhengende utbygging av de viktigste vegene.

Stamvegutvalget viser til de nasjonale strategier transportetatene har lagt til grunn for prioriteringene i NTP 2014-23, og vil her spesielt fokusere på strategien om å prioritere sammenhengende utbygging og utbedring av de viktigste vegene for næringslivet (E-6, E-16, E-18 og E-39) for å redusere avstandskostnadene og bedre sikkerheten.

Spesielt interessant er transportetatenes omtale av store strategiske satsinger i avsnitt 9.5 – der infrastrukturen på de viktigste vegene gjennom målrettet og strategisk satsing kan bygges ut til høy standard i løpet av en 20-årsperiode.

Stamvegutvalget deler transportetatenes forslag til hvordan dette kan gjøres, og i at følgende traseer prioriteres i NTP 2014-23:

- Sandvika – Hønefoss (4 felt)
- Fønhus – Borlaug (rest strekninger)
- Gudvangen – Voss
- Bulken – Arna (jfr. bebudet KVU)
- Arna – Bergen (4 felt)

Videre vises det til at en slik satsing også omfatter den nye E-16 fra Hønefoss via Gardermoen til Riksgrensen, og der følgende strekninger også foreslås utbygd i 2014 – 23:

- Kongsvinger – Kløfta (4 felt)
- Olimb – Nymoen (forbi Jevnaker)

På denne videreføringen av E-16 mot Gardermoen og Sverige er det viktig å få utredet ny tverrforbindelse på strekningen Eggemoen (Rv35) og Hensmoen (E-16 nord for Hønefoss). Stor innsparing i reisetid.

Planstatus på alle disse strekningene varierer betydelig, men de fleste ansees som mulige å ferdigstille eller starte opp i perioden.

Det antas en samlet kostnad på 26 mrd for disse strekningene, og ca. 13 mrd for de strekninger som skyves ut i neste periode (2024 – 2033).

Av planforslaget med 45% økt ramme framgår at det er foreslått i alt 24,15 mrd. til E-16, inklusive bompenger og investeringer til programområder og utbedring av forfall. Herav 15,3 mrd på strekningen Sandvika – Bergen, og 8,85 mrd på strekningen Hønefoss – Riksgrensen. Dvs. at den foreslåtte strategien med å bygge ut E-16 over 20 år synes realistisk med 50-60% økt ramme.

### **Økt satsing på rassikring**

Stamvegutvalget har registrert at det i 2011 har gått flere ras – som har vært farlige for trafikkantene og som har medført lange stengningsperioder Jfr. ras i Nesttunnellen i mars 2011 (åpner igjen høst 2012) og ras ved Eid, Øye, Seltun, Maristova – og flere ras i Nærøydalen de senere år.

Stamvegutvalget ser en klar tiltagende rasfare, og vil tilrå at det avsettes et høyere beløp til rassikring.

Uavhengig av en slik endring vil stamvegutvalget sterkt henstille om at Kvamskleiva (del av Bjørge – Øye), Nærøydaltunnellen og Kråkeberget (Hordaland) prioriteres i 2014-17. Jfr. også at Nærøydalen ofte er utsatt for ras i perioder med dårlig vær, og at E-16 kan bli stengt selv om Filefjell er åpen.

### **Gulstripestrategien videreføres.**

Stamvegutvalget har tidligere støttet å videreføre strategien med å priorisert utbedring av strekninger med smal vegbredde og uten gulstripe («gulstripestrategien»). Dette for å redusere flaskehalser for næringslivets transporter.

En stor andel av E-16 har vegbredde under 7 m, og det er også lange strekninger med vegbredde under 6 m. Sammen med E-39 nord for Bergen og E-6 ved Alta har E-16 mest veg med smal vegbredde.

Langs E-16 er de smaleste partiene mellom Fønhus og Borlaug, mens de største kurvaturutfordringene er på strekningene Oppland gr. - Borlaug, Seltun - Håbakken og på strekningen Vinje – Voss.

Gjennomføringen av prosjektene Fønhus – Bagn – Bjørge og Øye – Borlaug vil bidra svært positivt for å bedre denne statistikken.

### **Økt satsing på styrket gjennomføringsevne**

Stamvegutvalget støtter forslaget om å styrke gjennomføringsevnen gjennom mer effektiv planlegging og produksjon kombinert med langsiktig og forutsigbar finansiering.

### **Prosjektfinansiering – videreføring av Filefjellmodellen**

Viktig å tilstrebe lengre sammenhengende strekninger for å sikre mer rasjonell drift, rask framdrift og god anleggsøkonomi. Stamvegutvalget vil vise til den valgte finansieringsmodellen på E-16 over Filefjell – som har vært svært vellykket. Prosjektet har vært finansiert over egen post på statsbudsjettet.

### Prioriteringer i planperioden 2014-17

Stamvegutvalget er enige med transportetatene i at de prosjekter som var prioritert/omtalt i NTP 2010-19 bør prioriteres i første 4-årsperiode, og at for øvrig både rassikring og planstatus – herunder nye KVU tas med i betraktningen.

I nedenforstående tabell er det angitt prioriteringer i NTP 2010-19, prioriteringene i 1. pulje (av 3 puljer) i stamnettutredningen, transportetatenes prioriteringer, samt stamvegutvalgets forslag. Alle tall i mill. kr.

	HANDLINGS-PROGRAM NTP 2010-19		1.PULJE STAMNETT- UTREDN.	FORSLAG NTP 2014-23 (+45%)		STAMVEGUT- VALGETS FORSLAG	
	2010-13	2014-19	(2010)	2014-17	2018-23	2014-17	2018-23
<b>Sandvika-Hønefoss 1)</b>							
• Sandvika-Wøyen	400	1100	2000	1200	1500	1500	1200
• Wøyen-Bjørnum	63						
• Bjørnum-Skaret 8)		1500	1500		2500	2000	500
• Skaret-Rørvik 8)			850				850
• Rørvik-Stein			1250				1250
• Stein-Hønefoss			1000				1000
<b>Fønhus – Bjørgo 1)</b>							
• Fønhus-Bagn 2)	300			380		380	
Bagn-Bjørgo	130	370	1000	700	300	1000	
<b>Bjørgo – Øye 1) 7)</b>		500	1350				
• Bjørgo-Fagern S 1)							X
• Fagernes S-Hande 1)4)			X		1400	1400	X
• Kvamskleiva 2)		280	280		250	250	
• Hande – Øye			X				X
<b>Øye – Borlaug 3)</b>	1055	710	1280	1230	50	1280	
<b>Seltun-Håbakken</b>	145		55			(X)	
<b>Gudvangen tunnelen</b>			460				460
<b>Ny Nærøydaltunnell 2)</b>			600		700	700	
<b>Oppheim – Voss 7)</b>		300	340		300	300	X
<b>Vossapakko 1)</b>	480		100	120		120	
<b>Voss – Arna 7)</b>							X
• Beitlatunnellen			120				
• Sætre/Bjørkhaug tunn.				200	200	400	
• Kråkeberget 2)					100	100	
• Vaksdal - Romslo			1140				
• Romslo-Arna tunnel			430				
• Romslo-Arna 4 felt			520				
<b>Sum store prosjekt</b>	<b>2573</b>	<b>4760</b>	<b>14275</b>	<b>3830</b>	<b>7300</b>	<b>9430</b>	<b>5260 + x</b>
Programområder 5)	440	899	740	640	1310	640	1310
Forfall 6)				810	1190	810	1190
<b>Totalt</b>	<b>4013</b>	<b>5659</b>	<b>15015</b>	<b>5280</b>	<b>9800</b>	<b>10380</b>	<b>7790 + x</b>
(herav bompenger)	(905)	(1760)		(1510)	(3220)	(3350)	3470 + (x)
(stat prosjekter)	(1668)	(3000)		(2320)	(4080)	(6080)	1790 + (x)

- 1) Prosjekter foreslått med bompengefinansiering
- 2) Prosjekter finansiert med rassikringsmidler – andel på 100% Fønhus – Bagn og 100% vedr. Kvamskleiva, Nærøydalen og Kråkeberget
- 3) Øye – Borlaug finansiert over egen post (36) i statsbudsjettet

- 4) Fagernes S – Hande inkludert Fagernes sentrum i KVVU og lokale planer
- 5) Programområder – utbedringstiltak, trafikkikkerhet, gang- og sykkel, miljø, kollektiv m.v.
- 6) Ny post til forfall som fordeles mellom tunneler, vegkryss, drenering m.v.
- 7) «X» er prioriteringer uten angitte beløp
- 8) Bjørum – Skaret og Skaret – Bjørum er slått sammen til Bjørum – Rørvik i transportetatens forslag.

I stamvegutvalgets forslag for 2014-17 er i tillegg til de prosjektene som ble omtalt i NTP 2010-19, også tatt inn i rassikringsprosjektene i Nærøydalen og Kråkeberget, samt avsatt beløp til Sætre og Bjørkhaug tunnellene i Hordaland.

Generelt for de allerede prioriterte prosjekter er disse framskyndet i tid etter at alle prosjektene i NTP 2010-13 er blitt noe forsinket.

Vi ser også at det i transportetatens forslag bare er forslått 2,32 mrd i statlige midler til nye prosjekter i 2014-17, som gir et svært dårlig utgangspunkt for en målsetting om å fullføre E-16 i et 20-årsperspektiv.

- Sandvika – Wøyen har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektet kan startes opp i 2013 om finansieringen løser seg. Byggetiden er anslått til 4-5 år. I NTP-forslaget er det bare lagt inn 100 mill kr. i statlige midler i 2014-17, mens annen finansiering - fra Oslopakke 3 – er 1100 mill. Stamvegutvalget foreslår å framskynde gjennomføringen.
- Bjørum – Skaret er nå den desidert dårligste strekningen mht vegbredde og kurvatursett i forhold til trafikkmengde. Reguleringsplan antas vedtatt i 2012 og anleggsstart kan skje i 2015 med 3-års byggetid om finansieringen går i orden. Det må være viktig å oppprioritere oppstart og det meste av anleggsarbeidet til 2014-17.
- Skaret – Hønefoss er ikke foreslått av transportetatene, men er forslått lagt inn i 2018-23. Jfr. mål om å fullføre 4-felts veg Sandvika – Hønefoss innen 2023. Strekningen Skaret – Røvik er dog slått sammen med Bjørum – Skaret i transportetatens forslag.
- Fønhus – Bagn var i NTP 2010-19 prioritert gjennomført i 2010-13, men er ikke startet opp p.g.a. forsinkelser og uavklart bompengoordning. Det legges nå til rette for anleggsstart sommeren 2012.
- Bagn – Bjørge prioritert startet opp i 2010-13 og fullført i 2014-17. Reguleringsplan blir ferdig i 2012, og antatt anleggsstart 2014 og gjennomføring 2014-16 (17). Stamvegutvalget foreslår derfor at hele investeringsbeløpet prioriteres i 2014-17.
- Bjørge – Øye. Her ble konseptutvalgutredningen gjennomført i 2010/11, og KSI (kvalitetssikring) er gjennomført av Regjeringen i 2011. Her prioriteres, som i NTP 2010-19, Kvamskleiva (rassikringsmidler) og Fagernes – Øye (delstrekning Fagernes S – Hande) . Her var Fagernes – Øye prioritert i NTP 2010-19 i perioden 2014-19 og Stamvegutvalget foreslår at delstrekningen Kvamskleiva (rassikringsmidler) og Fagernes S – Hande foreslås flyttet fram til 2014-17. Det antas at reguleringsplanen for Kvamskleiva og kommunedelsplan for Fagernes S – Hande foreligger i løpet av 2012. Godt samarbeid mellom vegmyndighetene og de berørte kommuner om framdriften med sikte på gjennomføring i 2014-17. Stamvegutvalget har også lagt inn mulig oppstart av Hande – Øye i 2014-17, mens Bjørge – Fagernes er lagt inn i 2018-23
- Øye – Borlaug finansieres av egen post på statsbudsjettet og er prioritert utført så raskt som mulig uansett planramme. Anslått fullført 2017.

- Seltun – Håbakken er prioritert i 2010-13 og strekningen Seltun – Ljøsne blir fullført i inneværende periode, mens kommunedelplanen for strekningen Tønjum – Ljøsne er oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse. Dette i det SVV hadde motsegn til det alternativ kommunestyret gikk inn for.
- Gudvangen tunnelen bør rehabiliteres og Stamvegutvalget foreslår at dette skjer i 2018-23. Jfr. at SVV har prioritert denne i 1. pulje i Stamnettutredningen.
- Nærøydaltunnelen bør framprioriteres til 2014-17 i det rasfaren i dette området er stor.
- Oppheim – Voss. Her var strekningen Løno – Lundarosen prioritert i NTP 2010-19, og Stamvegutvalget foreslår at denne gjennomføres i 2014-17.
- Vossapakko. Denne er prioritert fullført i 2010-13, og et restbeløp er foreslått i 2014.
- Voss – Arna er en strekning med mange fellesutfordringer vedrørende veg og bane – og som begge har problemer med utforming, trygghet, kapasitet, tunnelstandard og rasfare, småareal m.v.  
Regjeringen har bedt Vegdirektoratet utarbeide en felles konseptvalgutredning (KVU) for veg og bane på hele strekningen Voss – Arna, som også bør utbygges i løpet av 2014-2023. Jfr. transportetatens forslag til prioriteringer i et 20-års perspektiv. Plansituasjonen tilsier at det meste av dette kommer i 2018-23.

### **Planrammene til Statens Vegvesen må økes med minst 60%**

Stamvegutvalget er klar over at SVV har fått angitt rammer for sitt arbeid med NTP 2014-23, men vil likevel gi innspill på at planrammene bør økes med minst 60%

Begrunnelsen for dette er bl.a. at bevilgningene til vegformål fram til NTP 2010-19 hadde en negativ trend over flere perioder, det har vært en kraftig vekst i transportomfanget, sterk økning i drift og vedlikehold, det eksisterende vegnett forfaller og det har vært stor kostnadsstigning. I tillegg kommer nye fordyrende krav vedrørende tunneller og stadig nye rasfarlige strekninger.

Videre er det i de fleste politiske partier stemning for et samferdselsløft – og dette må gjøres nå – og ikke avventes til oljepengene er brukt opp og distriktene er fraflyttet. Stamvegutvalget har for øvrig liten forståelse for det ensidige fokus som tillegges samferdselssektoren når det gjelder oppheting av økonomien, og at moderasjonen her også må gjelde andre sektorer og næringer.

I tillegg til økningen i investeringsrammene er det viktig med tilstrekkelige planleggingsrammer for å få en god og effektiv oppfølging.

### **E-16's andel av investeringsrammen må økes**

E-16 er stamvegen og europavegen mellom landets to største byer, og har i flere perioder blitt tilgodesett med langt mindre %-andel av statlige investeringer enn de øvrige prioriterte hovedveger.

I nedenforstående tabell er det gitt en oversikt i prosent over de foreslåtte beløp i de 4 siste NTP-perioder til de 4 hovedårer som i hht strategien skal spesielt prioriteres (%):

	NTP 2002-11	NTP 2006-15	NTP 2010-19	NTP 2014-23
<b>Prioriterte strekninger</b>				
E-6 (Sør-Norge)	17,2	20,9	18,7	18,8
E-16 (Sandvika-Bergen)	7,4	6,2	6,1	8,3
E-18	20,8	17,3	20,1	12,4
E-39	20,8	18,8	16,5	18,2
<b>Sum</b>	<b>68,5</b>	<b>64,6</b>	<b>61,5</b>	<b>53,6</b>
<b>Øvrige riksveger</b>	<b><u>31,5</u></b>	<b><u>35,4</u></b>	<b><u>38,5</u></b>	<b><u>46,4</u></b>
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b><u>100,0</u></b>

Av tabellen framgår det at disse "verbalt" prioriterte strekninger har kommet stadig dårligere ut i forhold til de øvrige riksveger og at E-16 sin andel er redusert fra 7,4% i NTP 2002-2011 til 6,1% i NTP 2010-19, mens det er en stigning til 8,3% i NTP 2014-23.

Problemet er at det har vært svært lave investeringer tidligere, og at prosentandelene for første 4-årsperiode 2014-17 bare er 45,8% for de 4 prioriterte og 6,6% for E-16.

I tillegg kan det opplyses at det i flere perioder har blitt brukt langt mindre enn planlagt på E-16. I perioden 2002-2005 der E-16 hadde en totalramme på 876 mill. kr. ble det f.eks. bare bevilget 399 mill. kr. – som bare utgjorde 45,5% av NTP-rammen. De øvrige stamvegene hadde til sammenligning en måloppnåelse på 89%.

Det skjedde en positiv endring i NTP 2010-19 mht strategien og innretningen av investeringsmidler – dette selv om %-andelen til E-16 bare ble 6,1% . Jfr. den positive satsingen ved å finansiere Øye – Borlaug over egen post på Statsbudsjettet.

Ut fra E-16's viktige funksjoner, de lanserte mål og strategier og svært lave bevilgninger i flere perioder mener stamvegutvalget at E-16 sin andel av investeringene bør økes.

Jfr. også at store deler av E-16 går i jernbaneløse strøk.

### **Bompengefinansiering bør konsentreres om strekninger med høyere enn 4000 ÅDT og/eller prosjekter med stor tidsgevinst.**

Det er lagt opp til ulike prinsipper for bompengefinansiering i de respektive rutevise utredninger.

I flere utredninger tas det til orde for at det ikke bør være bompengefinansiering der det er mindre enn 4000 ÅDT, og noen begrunner at lavere ÅDT kan vurderes om prosjektet gir spesielt stor nytteverdi (f.eks. tidsgevinst).

Ander momenter:

- Bompenger bør unngås om disse ikke dekker minst 50%
- Bompenger egner seg dårlig på det lavtrafikkerende nett – og spesielt om lokalbefolkningen ikke har alternative transportmuligheter.
- Behov for fleksible løsninger og større lokal frihet til å lage lokale rabattordninger.
- Gjennomsnittelig takst tilsvarende kr. 2,- pr. km ved åpning for lengre strekninger og dagens ÅDT (brukt i rutevis plan for E-16). Dette fører til høyere bompengandel dess høyere ÅDT.

Langs E-16 er det i stamnettutredningen tatt til orde for bompengefinansiering på strekningene Sandvika – Hønefoss, Fønhus – Bagn, Bagn – Bjørge, Bjørge – Fagernes V, i ”Vossapakke” og Romslo - Arna.

Stamvegutvalget mener det er viktig at vegmyndighetene går gjennom prinsippene for bompengefinansiering – slik at en her får gode og rimelige løsninger, og slipper forsinkelser.

Stamvegutvalget vil for sin del spille inn at det ikke bør være bompengefinansiering på strekninger med mindre enn 4000 ÅDT – om ikke prosjektene har spesielt stor nytteverdi.

### **Kongevegprosjektet må videreføres**

Dette er et delprosjekt under E-16 over Filefjell som også inngår i NTP. Etter at et forprosjekt var ferdig sommeren 2011 er det nå viktig å sikre videreføringen. Prosjektet skal tilrettelegge den 80 km. lange Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Øye i Vang som turveg.

## **GENERELT OM E-16**

Det var først ved åpningen av Lærdalstunnelen i 2000 at E-16 reelt ble etablert som en ferjefri og tilnærmet vintersikker stamveg mellom Oslo og Bergen – der trafikantene kommer raskt fram uansett værforhold og døgn tid. Dette var svært viktig for regularitet og forutsigbarheten i næringslivets transporter.

Ved fullføring av Øye- Borlaug vil også problemer med smal vegbredde, ras og stigningsforhold bli eliminert – og regulariteten blir tilnærmet 100%.

E-16 dekker for øvrig en rekke funksjoner utover å være stamveg Bergen – Oslo:

- ✓ Den er den ubestridte hovedferdselsåre for de distrikter den går gjennom – som i all hovedsak er uten jernbane.
- ✓ Hovedtrase mellom Hordaland / Sogn og Fjordane og de midtre / nordre deler av Østlandet – og mot Gardermoen og videre over mot Sverige.
- ✓ Inngår i den desidert raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya er åpen (15.04.-15.12.) – og kan bli ennå raskere med en framtidig tunnel under Sognefjellet.
- ✓ Inngår i en indre hovedveg på det indre vestland mellom Voss og Skei.
- ✓ Inngår i raskeste veg fra Oslo sentrum – og spesielt områdene vest for Oslo – via Valdresflya og over mot Nord-Gudbrandsdalen / Stryn / Geiranger.

En rask utbygging av E-16 utløser således mye av den helhetstenkning som var bakgrunnen for Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om stamvegen Bergen – Oslo over Lærdal / Filefjell, og som på nytt ble stadfestet av Stortinget i 1992.

Stamvegutvalget mener de overordnede mål, hovedmål og strategier i forslaget til NTP 2014-23 er godt egnet til å ivareta en rask utbygging av E-16. Dette er dog avhengig av at de nødvendige økonomiske rammer stilles til disposisjon.

Stamvegutvalgets hovedmål har alltid vært å få bedret framkommeligheten og redusert avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønstret.



Det står fortsatt mye igjen her – og god framkommelighet bør være hovedmålet samtidig som en parallelt forsøker på best mulig måte å hensynta de øvrige mål.

Videre er det viktig å se transportsektoren i sammenheng – der det vektlegges en sterkere differensiering mellom by og land. Dette med fokus på gode kollektivløsninger i byer og bynære strøk, mens bedre veger og rassikring er viktig for distriktene.

Videre mener stamvegutvalget at målsettingen om å overføre trafikk fra veg til jernbane og sjø bør tilsi realtvt mer til veg der slik overføring ikke er mulig. Dette gjelder lange strekninger langs E-16.

### **OPPSUMMERING**

Stamvegutvalget er svært opptatt av at vi nå får en god framdrift for utbyggingen av E-16, og vil så langt støtte opp om Statens Vegvesen sitt forslag til innretning av investeringene, men med et langt høyere ambisjonsnivå vedrørende større investeringsprosjekter.



Lillehammer, 4/4-2012

Oppland fylkeskommune  
Postboks 988  
2626 Lillehammer

### **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23 – HØRINGSUTTALELSE FRA NATURVERNFORBUNDET I OPPLAND**

Naturvernforbundet i Oppland (NVO) viser til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23 og avgir med dette høringsuttalelse.

#### SAMFERDSEL OG KLIMAPOLITIKK

På klimatoppmøtet i Sør Afrika i 2011, fastslo Verdens meteorologiorganisasjon at 13 av de 15 siste årene er de varmeste som noen gang er blitt registrert. Nøyaktige meteorologiske målinger ble innført i 1850. Konsentrasjonen av drivhusgasser i atmosfæren har nådd nye høyder og nærmer seg svært raskt nivåer som vil bety økning av gjennomsnittstemperaturen på verdensbasis som vitenskapsfolk mener vil gi farlige, irreversible miljøforandringer både på land til havs. På tross av de nasjonale mål vi har satt oss for reduksjon i klimagassutslipp og de internasjonale klimaavtaler vi har inngått, øker klimagassutslippene i Norge. Samferdsel kan ikke frikobles fra vår nasjonale klimapolitikk.

Transport står for 30 % av våre nasjonale klimagassutslipp i dag og er den sektoren i samfunnet som øker sine utslipp raskest. NTP 2014-23 legger opp til sterk økning av klimagassutslipp fra transport og en uansvarlig, ikke bærekraftig bruk av penger. I stedet for å ta utgangspunkt i statistikk for befolkningsvekst og trafikkøkning, bør rammene for NTP være at utslippene fra samferdsel skal reduseres kraftig, på lik linje med andre sektorer i samfunnet, slik at vi kan nå klimamålene våre. NTP har langsiktige konsekvenser. Planen gjelder for 2014-23, men det som bygges av infrastruktur i denne perioden vil påvirke samfunnet i årevis framover og gi ganske irreversible konsekvenser.

#### VEIBYGGING

NTP 2014-23 legger opp til bygging av mange store, nye motorveier. En rapport fra Transportøkonomisk institutt med tittelen «Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?», konkluderer: «Bygging av bedre veier gir stort sett økte klimagassutslipp. Hovedgrunnen er at forbedringene øker gjennomsnittshastigheten, en økning som ofte finner sted i det hastighetsintervall hvor utslippene øker mest (over 80 km/t). Utslippene øker også fordi transportmengden øker ved at den enkelte utfører flere og lengre turer». Når forholdene for personbilreiser blir relativt bedre, skjer det en overgang fra kollektivtransport og gang- og sykkeltrafikk til bil. Veibygging i seg selv og tilhørende drift og vedlikehold, øker også klimagassutslippene.

NVO mener at det må bli helt slutt på bygging av store motorveier. Tofelts med midtdele og forbikjøringsfelt er nok. Prisen for en meter firefelts motorvei varierer mye. Statens vegvesen beregner ofte ca 100.000 kr/m hvis alt går greit planmessig og det ikke er snakk om tunnel eller andre fordyrende elementer. Dette er en uforsvarlig

bruk av penger som øker klimagassutslippene. Det er bedre å bruke penger på å få ned den alt for høye ulykkesstatistikken i trafikken og vedlikeholde det veinettet vi alt har bedre.

I tråd med regjeringens «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», vedtatt ved kongelig resolusjon 2011, må det settes inn kraftige virkemidler for å begrense utslipp fra samferdsel. Blant annet gjennom restriksjoner på fly- og biltrafikk.

I Oppland står samferdsel for ca 50 % av klimagassutslippene. Alle kommuner er pålagt å ha klima- og energiplaner. Riksrevisjonen har påpekt at det ofte er dårlig samsvar mellom disse planene og de samferdselsprioriteringer kommunene gjør. Politikerne som har vedtatt disse planene har ansvar for å følge dem opp. De har lite for seg hvis ikke samferdsel inngår.

**RV4 over Hadeland:**

Hadeland er det området i Oppland som har størst biologisk mangfold. Her er også store arealer med høyproduktiv matjord. Det er ikke avsatt penger til strekningen Roa-Gran, men det legges opp til bygging av firefelts Gran-Jaren i denne perioden. Planene om utvidelse til firefelts og ny trase for deler av RV 4 er helt uakseptable.

**E6:**

Det planlegges firefelts motorvei Kolomoen-Brumunddal med oppstart 2018 og firefelts Moelv – Lillehammer med oppstart 2020. Fra Ringebu til Otta planlegges ny trase på vestsiden av Lågen, 56 km, to felts med forbikjøringsfelt og midtdeler. Frya –Sjoa med oppstart 2014 og Ringebu-Frya og Sjoa-Otta med oppstart 2018. Det skjer ingen samplanlegging av vei og jernbane på tross av at økt jernbanesatsing er tvingende nødvendig. Dette fører til fordyring og et større og dårligere arealforbruk enn om begge deler ble planlagt samtidig. Firefelts motorveier må skrinlegges.

## JERNBANE

Utvikling av Dovrebanen nord for Lillehammer er satt på vent. Utbygging av dobbeltspor sørfra fram til Lillehammer ligger så vidt vi kan se heller ikke innenfor tidsrammen 2014-23. Jernbanenettet vårt er stort sett 100 til 150 år gammelt. Eksempelvis ble Dovrebanen bygd i 1890. Signal systemet er relebasert, fra -50 tallet og gått ut på dato. Den eneste måten å møte den kraftige befolkningsveksten og trafikkøkningen på, er å få mest mulig av gods og persontrafikken over på bane. I årtier har veiutbygging gått før bane. Nå er tiden kommet for å satse på tog og uten samtidig utbygging av motorveier og flyplasser. Sistnevnte vil i så fall spise opp miljøgevinsten ved å ruste opp jernbanen. I år er det bevilget 175 mrd til videre utbygging av norske oljefelt. Hvis denne summen hadde blitt brukt i 10 år fremover på jernbaneutbygging, hadde vi hatt lyntog over hele landet, også til Tromsø. Oljeutvinning gjør oss enda mer petroleumsavhengige som vi vet ikke er bærekraftig. Dette er en ikke akseptabel utvikling.

Bruken av personbil har blitt femdoblet de siste 40 årene. Nylig overleverte Jernbaneverket sin IC utredning for Østlandet til samferdselsministeren. Dobbeltspor i IC triangelet Halden, Skien, Lillehammer kan bygges på 10 år. Kommunene har nøkkelen til å gjøre dette til en suksess. Kommunene må tilrettelegge for mer bruk av tog og mindre bruk av bil. Når staten forhåpentligvis bruker store summer på utvikling av jernbanen, må kommunene forplikte seg til å føre en politikk som fører til at flere velger tog framfor bil. Staten bør stille krav om dette.

### FLYTRAFIKK:

Vi har allerede 23 flyplasser i Norge og i denne NTP planlegges det opp til fler. Det planlegges også flere rullebaner og utvidelser av terminalbygg på eksisterende flyplasser. En ekstra rullebane på Flesland vil alene spise opp alle andre tiltak Bergen kommune gjør i klimavennlig retning. Gardermoen har pr i dag 21 mill reisende pr år. Det legges opp til økning til 28 mill reisende pr år i løpet av planperioden ved hjelp av en tredje rullebane og utvidelse av terminalbygg. Opplands eneste flyplass er Leirin. Hvert år subsidierer staten hver flypassasjer med mange tusen kroner. Disse pengene kunne vært brukt til å bygge ut klimavennlig infrastruktur. Tidsmessig har flyplassen lite for seg da det er meget god bussforbindelse Oslo-Fagernes og flyplassen brukes lite. Leirin må nedlegges snarest.

Avinor gis alt for frie rammer for økning av flytrafikken. Flytrafikk gir store utslipp av klimagasser. Vår velstandsøkning fører til mange flere flyreiser hvert år. Flytrafikk innenlands må i størst mulig grad erstattes av lyntog. Å satse på biodrivstoff til fly er ikke bærekraftig.

### SAMFERDSEL – TAP AV MATJORD OG NATURVERDIER

I de seinere åra har det gått tapt mellom 13.000 og 15.000 da dyrka og dyrkbar jord i Norge pr år. Dette på tross av at regjeringens mål om å redusere årlig omdisponering av matjord på ingen måte er nådd. Norges selvforsyningsgrad korrigert for importert kraftfor er på 39 %. Pr. Innbygger har vi 1,7 da dyrka mark. Dette er meget lavt. Av Norges 3 % dyrkbare areal kan kun 1/3 brukes til korn. De jordsmonndannende prosessene går så sakte at matjord er å betrakte som en ikke fornybar ressurs. Skal vi nå klimamålene vi har satt oss må kjøttforbruket ned og kornforbruket opp. Global oppvarming truer matproduksjonen over hele verden. Krig og ustabile politiske forhold tilsier at vi må øke vårt beredskap.

2398 arter er truet i Norge. Tap av biologisk mangfold går raskere og raskere og truer vår eksistens. Mennesket lever av natur i balanse. F.eks. er vår matproduksjon avhengig av økosystemer som fungerer. Stadig flere økosystemer verden over er truet. Vi driver et overforbruk av naturressurser som på ingen måte er bærekraftig. Samferdsel krever hvert år store arealer og øker derved jordtap, tap av naturverdier, tap av arter, kulturlandskap og kulturminner.

### SAMFERDSEL OG HELSEPROBLEMER

En fjerdedel av Norges befolkning har helseproblemer pga av astma og allergi. Luftforurensning fra veitrafikk er et stort problem for disse og er også helsenedbrytende for mennesker uten luftveissykdommer. Svært mange mennesker i Norge plages av støv fra veier. Dette er et stort og økende helseproblem. Veitrafikken må ned og den må skje uten bruk av bensin eller diesel. El motor i biler er ca 5 ganger mer effektive enn forbrenningsmotorer. Vi må satse mer på kollektivt og elektriske transportløsninger hvor strømmen er produsert på en bærekraftig måte.

## SAMFERDSEL OG SAMFUNNSUTVIKLING

I over 150 år har vi gjort oss helt avhengig av fossil energi. For å unngå farlig global oppvarming, må vi nå gjøre en kraftig omlegging til et miljøvennlig, bærekraftig samfunn hvor samferdsel inngår som en viktig del. Samferdsel kan ikke få lov til å fortsette å utvikle seg slik den gjør nå. En rekke politiske og økonomiske sanksjoner må settes i verk i samferdselssektoren. Samferdsel er en så viktig nøkkel for å nå målet at det er liten vits i de andre miljøvennlige tiltak vi gjør hvis samferdsel skal få fortsette med sine store og kraftig økende utslipp av klimagasser. NTP må gi klare rammer for utslipp og vise hvordan denne sektoren skal bidra slik at vi når klimamålene våre.

Mvh  
Heidi Kristoffersen  
Nestleder i Naturvernforbundet i Oppland



forum for  
natur og friluftsliv  
Oppland

Forum for Natur og Friluftsliv Oppland er et samarbeidsforum for sju frivillige organisasjoner innen natur og friluftsliv. Organisasjonene er Norges Jeger- og Fiskerforbund – Oppland, Oppland Orienteringskrets, DNT Gjøvik og Omegn, Naturvernforbundet i Oppland, Vestoppland Krets - Norges Speiderforbund, Gudbrandsdal Krets - Norges Speiderforbund og Norsk Ornitologisk Forening – Oppland.

Lillehammer, 25. mai – 2012

**Oppland Fylkeskommune**  
**Pb. 988**  
**2626 Lillehammer**

### **Innspill Nasjonal Transportplan til Oppland fylkeskommune.**

Forum for Natur og Friluftsliv(FNF) Oppland har gjort seg kjent med utsendt forslag til Nasjonal Transportplan og har følgende kommentarer i forbindelse med fylkeskommunens behandling:

#### **Biologisk mangfold**

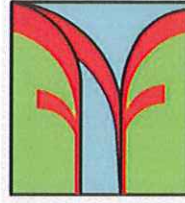
En femtedel av norske arter er på rødlista og det er arealendringer som er den største grunnen til at arter dør ut. Transportsektoren har sammen med andre arealkrevende sektorer et meget stort ansvar for å se til at artene ikke blir utryddet og at Norge følger sine forpliktelser i forhold til Nagoya-protokollen og andre internasjonale avtaler. I Nagoya-protokollen har Norge ikke bare forpliktet seg til å bevare leveområder for truede arter, men også gjennomføre restaureringstiltak.

Vi mener at den delen av høringsutkastet til NTP som omhandler biologisk mangfold er for svak. Man skriver i utkastet:

”Med bakgrunn i naturmangfoldloven og kulturminneloven søker transportetatene ved planlegging av ny infrastruktur å unngå inngrep i viktige

---

**FNF Oppland**  
Forum for Natur og Friluftsliv Oppland,  
Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER  
Tlf. 97483205  
e-post: [oppland@fnf-nett.no](mailto:oppland@fnf-nett.no)  
[www.fnf-nett.no/oppland](http://www.fnf-nett.no/oppland)



forum for  
natur og friluftsliv  
Oppland

naturområder og redusere inngrep i viktige kulturminner/-miljøer og verdifullt kulturlandskap. I prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde skal før- og etterundersøkelser inngå som en integrert del av prosjektene. Avbøtende tiltak vil bli supplert med etablering av kompensasjonsområder. For at slike etableringer skal gi gode resultater vil det bli utviklet nye metoder som en del av dette arbeidet.”

Det er meget positivt at man skal supplere avbøtende tiltak med restaureringstiltak, men det beste er ofte å unngå inngrep i utgangspunktet. Derfor må man isteden skrive at man første og fremst skal se til å unngå skade, og dersom det ikke er mulig skal man restaurere andre områder slik at det biologiske mangfoldet totalt ikke påvirkes negativt.

Man skriver at man skal gjennomføre før- og etterundersøkelser om det er stor konflikt. Dessverre er nok våre etterkommere mer interessert i at vi bevarer artene og naturområdene enn å vite når mangfoldet gikk tapt. Derfor har undersøkelser liten nytte om man ikke bruker kunnskapen.

### **Friluftsliv**

Enkelte transportprosjekter har stor påvirkning på folks muligheter til å drive med friluftsliv i nærområdet. St.meld. nr. 39 (2000-2001) sier at:

”Alle skal ha høve til å drive friluftsliv som helsefremjande, trivselsskapande og miljøvennleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen elles.”

Videre er et av de nasjonale resultatmålene:

”Område av verdi for friluftslivet skal sikrast slik at det fremjar miljøvennleg ferdsel, opphald og hausting, og at naturgrunnlaget blir teke vare på.” og ”Ved bustader, skular og barnehagar skal det vere god tilgang til trygg ferdsel, leik og annan aktivitet i ein variert og samanhengande grøntstruktur med gode samband til omkringliggjande naturområde.”

Man glemmer konflikten mellom infrastruktur for transport og friluftsliv i høringsutkastet. I tillegg til mosjon i det daglige hvor man ser til å røre seg når man uansett skal noe sted er kanskje turer den viktigste mosjonsformen for folk

---

#### **FNF Oppland**

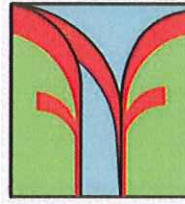
Forum for Natur og Friluftsliv Oppland,

Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER

Tlf. 97483205

e-post: [oppland@fnf-nett.no](mailto:oppland@fnf-nett.no)

[www.fnf-nett.no/oppland](http://www.fnf-nett.no/oppland)



forum for  
natur og friluftsliv  
Oppland

flest, blant annet har 90 % av trøndere sagt at de bruker marka til korte spasereturer. Med bakgrunn av dette mener vi at transportprosjekters påvirkning på friluftsliv er dårlig belyst i planen.

Det er ikke kun direkte arealkonflikter mellom friluftsliv og transport som ikke er tatt med i tilstrekkelig grad, også støy i naturområder har man tatt for lite hensyn til. I høringsutkast for nasjonal transportplan bruker man mye plass til innendørs støy og støy i bymiljø, men lite om markaområder. Selv om det ikke er mange som bor ute i marka er det meget viktig at naturområder er frie fra støy. Mange har støy rundt seg en stor del av døgnet på arbeid eller hjemme. Dette medfører at det er enda viktigere at man får stillhet når man gir seg ut i naturen for å koble av. Dette må tas med bedre i planleggingen av støyende infrastruktur. Miljøverndepartementet har laget «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Her finner man blant annet retningslinjer om planlegging av støyende virksomheter ved stille områder som markaområder og turdrag. Man setter blant annet konkrete grenseverdier som burde bli nevnt i NTP:

Byparker: 50-55 dB

Grønnstruktur i tettsted: 45-50 dB

Ytre sone av bymarker: 35-40 dB

Større upåvirkede områder: Fremmed lyd er uønsket.

### Sykkel

Man skriver at det er behov for enda 1700 km sykkelveier langs riksveinettet og foreslår at man bygger 300 km i planperioden. Med dette tempoet når man ikke det behov man har før om 60 år. Det er altfor lang tid. Både for folkehelsen og for miljøet er det viktig å imøtekomme behovet betydelig tidligere enn etter 2070.

Vi vil understreke at arbeidet med å legge til rette for gåing og sykling som del av transport må ses i sammenheng med å legge til rette for gåing og sykling på fritida som del av friluftslivet. Det er mange tilknytningspunkter og mulige synergieffekter. Miljøverndepartementet arbeider med nasjonal handlingsplan for friluftsområder der en bl.a. skal registreres eksisterende, og peke på behov for nye viktige ferdselsårer, som kyststier og pilegrimsleder. Direktoratet for

---

#### FNF Oppland

Forum for Natur og Friluftsliv Oppland,

Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER

Tlf. 97483205

e-post: [oppland@fnf-nett.no](mailto:oppland@fnf-nett.no)

[www.fnf-nett.no/oppland](http://www.fnf-nett.no/oppland)





forum for  
natur og friluftsliv  
Oppland

naturforvaltning har ei særskilt nærmiljøsatsing der flere av pilotprosjektene fokuserer på lett tilgang til turveier i og fra boområder til friluftsområder. For gjennomføring av nasjonal gangstrategi og nasjonal sykkelstrategi, særlig i forhold til det holdningsskapende arbeidet, er et bredt samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer nødvendig.

Med vennlig hilsen

Forum for Natur og Friluftsliv Oppland  
Ole Morten Fossli – Koordinator

---

**FNF Oppland**

Forum for Natur og Friluftsliv Oppland,  
Pb. 368, 2602 LILLEHAMMER

Tlf. 97483205

e-post: [oppland@fnf-nett.no](mailto:oppland@fnf-nett.no)

[www.fnf-nett.no/oppland](http://www.fnf-nett.no/oppland)