



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Deres ref:

Vår ref:
2020/371-62
Erlend Myking

Dato:
25.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transport- virksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Viser til brev fra samferdselsdepartementet av 18. mars 2020.

Fylkestinget i Innlandet behandlet i sak 85/2020 høring på transportetatens innspill til Nasjonal transportplan 2022 – 2033, og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til fylkesutvalgets vedtak i sak 138/20 vedrørende prioriterte prosjekter i Innlandet:

«Innlandet fylkeskommune har følgende innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033, som konkretisering av vedtak fattet i fylkestinget 29. april 2020, og som vil følges opp av et utdypet innspill etter behandling i fylkestinget i juni 2020:

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf. FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt.

Innlandet fylkeskommune mener at prosjekter som ligger inne i eksisterende Nasjonal transportplan må realiseres fullt ut.

Eksisterende samferdselsinfrastruktur i Innlandet fylke er omfattende, hvorav staten eier om lag 1/5 og fylkeskommunen 4/5 av veginfrastrukturen. Det er viktig at det sikres tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, slik at funksjonen opprettholdes og at etterslepet reduseres. Det krever en betydelig styrking av bevilgningsnivået til fylkeskommunen. Det kreves 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Nye veier må sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre prosjektene i sin portefølje. Nye veier har i sin portefølje E6 Elstad-Otta i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta (E6)- Kongsvinger:

• Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den betydeligste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor

betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringebru – Otta.

• E16 Kongsvinger-Kløfta må ferdigstilles og prosjektet vil knytte Innlandet nærmere bo- og arbeidsmarkedet på Romerike og i Oslo. Når det gjelder andre konkrete prosjekter prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende:

Veg

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua.

Næringslivet og eksportindustrien langs hele Rv 4 sørover fra Gjøvik er helt avhengige av et mer helhetlig, effektivt og velfungerende transportsystem for å opprettholde og utvikle sin konkurransekraft mot det internasjonale markedet. Framkommeligheten er særlig utfordrende fra Nittedal (Viken) og videre til og igjennom Oslo. I påvente av at helt nødvendige tiltak med ny vegløsning på Rv4 NittedalOslo, inkl. tunnel under Rotnes ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Strekningen mellom Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig pendler- og transportkorridor for Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

2. Prosjekt Hamar- Løten

Utbygging av ny fire-felts motorveg på Rv25 mellom Hamar og Løten er nødvendig for å møte kapasitetsutfordringene på denne strekningen og bedre kommunikasjonen mot østlige deler av fylket.

3. Prosjekt Valdres

E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst og må fullføres. Prosjektet Fagernes sør – Hande, som er den største flaskehalsen, må tas inn i NTP på nytt jf prioriteringene til NHO, NLF med flere. Prosjektet har tidligere vært inne i to runder av NTP og gjennom en fase med prosjektoptimalisering er kostnaden vesentlig redusert.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstrekkninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafikksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekkninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen), E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

5. Prosjekt Strynefjellet For Rv15 over Strynefjellet bør det startes planlegging i henhold til anbefalingene i KVVU for en sikker helårsveg mellom Øst- og Vestlandet.

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034. Utbygging av Intercity Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional betydning for effektiv og miljømessig persontransport. Dette er et viktig tiltak for utviklingen av de ulike bo- og arbeidsmarkedsregionene i Mjøsområdet.

2. «Godspakke Innlandet»

Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssningsspor og tilsving for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

3. Kongsvingerbanen og grensebanen

Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

For persontransporten må prioriteres både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke Kongsvingerbanens rolle i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder er det i tillegg til frekvens og økt kapasitet viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Innlandet fylkeskommune forutsetter at det nå avsettes planleggingsmidler og utbyggingsmidler i første halvdel av planperioden slik at en kan gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å øke kapasiteten og få på plass ny terminal.

4. Røros- og Solørbanen

Elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen vil være av stor betydning for utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, og sikre «dobbeltspor» Hamar – Støren. Det vil videre øke framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet. Innlandet fylkeskommune er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres som en første etappe, slik at robustheten i jernbanenettet styrkes. Elektrifisering av hele Rørosbanen må planlegges i første halvdel av planperioden og gjennomføres i annen halvdel.

5. Gjøvikbanen

Innlandet fylkeskommune ber om at en i de videre analyser av tiltak på Gjøvikbanen prioriterer utbedring av kapasitet for gods- og persontrafikk spesielt på strekningen Oslo – Roa.

Fylkeskommunen ønsker at det settes i gang et arbeid hvor en utreder en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, samt for å øke kapasiteten for godstransport på bane og styrke

robustheten og beredskapen. Ved en slik sammenkobling kan en også styrke øst-vestsambandet vesentlig og slippe å dra unødig gods via Alnabru.

6. For å løse mindre og mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mindre og mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling slik som prosjektet ATS Mjøsbyen.

Digital infrastruktur

Fylkestinget vil understreke betydningen av digital infrastruktur. Høyhastighets brebånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Fylkestinget vil be om at offentlige myndigheter samarbeider med kommersielle aktører for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets brebånd i hele landet.»

2. Fylkestinget forutsetter at høy ramme legges til grunn i NTP 2022 – 2033.

3. Transportetatene har ikke gitt samlede vurderinger av hvilke transportløsninger på veg eller bane som kan løse transportutfordringene i den enkelte korridor. Fylkestinget mener derfor at transportetatenes innspill, transportkonsept og prioriteringer er mangelfulle.

4. Fylkestinget understreker at jernbanens konkurransekraft må styrkes, og at de økonomiske rammene til jernbaneformål må økes.

5. Fylkestinget vil påpeke at bompengebelastningen ikke må bli høyere, for å ivareta næringslivets konkurransekraft og ikke gi urimelige utslag for enkeltpersoner og familier.

6. Fylkestinget krever at bevilgningene til fylkesvegformål styrkes betydelig, ved at det settes av 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene, som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Vedlagt følger saksprotokoll og saksframlegg fra fylkestingets behandling.

Vedlagt følger også innspill fra rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Innlandet fylkeskommune. Denne forelå ikke til forrige høringsfrist 14. mai.

Med vennlig hilsen

Erlend Myking
Fung. seksjonssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg

1 Saksprotokoll fylkestinget sak 85/2020

- 2 Saksframlegg sak 85/2020
- 3 Nasjonal Transportplan - innspill fra rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Innlandet fylkeskommune

Arkivreferanse: 2020/371-56
Arkivkode: N00
Saksbehandler: Magne Flø
Erlend Myking
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 15.05.2020

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for samferdsel	03.06.2020	
Fylkesutvalget	09.06.2020	
Fylkestinget	16.06.2020	

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 – HØRING PÅ TRANSPORTETATENES INNSPILL PÅ BAKGRUNN AV INNLANDET FYLKESKOMMUNES PRIORITERINGER

Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til fylkesutvalgets vedtak i sak 138/20 vedrørende prioriterte prosjekter i Innlandet:

« Innlandet fylkeskommune har følgende innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033, som konkretisering av vedtak fattet i fylkestinget 29. april 2020, og som vil følges opp av et utdypet innspill etter behandling i fylkestinget i juni 2020:

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf. FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt.

Innlandet fylkeskommune mener at prosjekter som ligger inne i eksisterende Nasjonal transportplan må realiseres fullt ut.

Eksisterende samferdselsinfrastruktur i Innlandet fylke er omfattende, hvorav staten eier om lag 1/5 og fylkeskommunen 4/5 av veginfrastrukturen. Det er viktig at det sikres tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, slik at funksjonen opprettholdes og at etterslepet reduseres. Det krever en betydelig styrking av bevilgningsnivået til

fylkeskommunen. Det kreves 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Nye veier må sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre prosjektene i sin portefølje. Nye veier har i sin portefølje E6 Elstad-Otta i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta (E6)-Kongsvinger:

- Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den betydeligste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringeby – Otta.
- E16 Kongsvinger-Kløfta må ferdigstilles og prosjektet vil knytte Innlandet nærmere bo- og arbeidsmarkedet på Romerike og i Oslo. Når det gjelder andre konkrete prosjekter prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende:

Veg 1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua Næringslivet og eksportindustrien langs hele Rv 4 sørover fra Gjøvik er helt avhengige av et mer helhetlig, effektivt og velfungerende transportsystem for å opprettholde og utvikle sin konkurransekraft mot det internasjonale markedet. Framkommeligheten er særlig utfordrende fra Nittedal (Viken) og videre til og igjennom Oslo. I påvente av at helt nødvendige tiltak med ny vegløsning på Rv4 Nittedal-Oslo, inkl. tunnel under Rotnes ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Strekningen mellom Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig pendler- og transportkorridor for Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

2. Prosjekt Hamar- Løten Utbygging av ny fire-felts motorveg på Rv25 mellom Hamar og Løten er nødvendig for å møte kapasitetsutfordringene på denne strekningen og bedre kommunikasjonen mot østlige deler av fylket.

3. Prosjekt Valdres E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst og må fullføres. Prosjektet Fagernes sør – Hande, som er den største flaskehalsen, må tas inn i NTP på nytt jf prioriteringene til NHO, NLF med flere. Prosjektet har tidligere vært inne i to runder av NTP og gjennom en fase med prosjektoptimalisering er kostnaden vesentlig redusert.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstrekninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafikksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen), E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

5. Prosjekt Strynefjellet For Rv15 over Strynefjellet bør det startes planlegging i henhold til anbefalingene i KVVU for en sikker helårsveg mellom Øst- og Vestlandet.

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034. Utbygging av Intercity Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional betydning for effektiv og miljømessig persontransport. Dette er et viktig tiltak for utviklingen av de ulike bo- og arbeidsmarkedsregionene i Mjøsområdet.

2. «Godspakke Innlandet» Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssningsspor og tilsving for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

3. Kongsvingerbanen og grensebanen Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

For persontransporten må prioriteres både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke Kongsvingerbanens rolle i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder er det i tillegg til frekvens og økt kapasitet viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Innlandet fylkeskommune forutsetter at det nå avsettes planleggingsmidler og utbyggingsmidler i første halvdel av planperioden slik at en kan gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å øke kapasiteten og få plass ny terminal.

4. Røros- og Solørbanen Elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen vil være av stor betydning for utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, og sikre «dobbeltspor» Hamar – Støren. Det vil videre øke framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet. Innlandet fylkeskommune er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres som en første etappe, slik at robustheten i jernbanenettet styrkes. Elektrifisering av hele Rørosbanen må planlegges i første halvdel av planperioden og gjennomføres i annen halvdel.

5. Gjøvikbanen Innlandet fylkeskommune ber om at en i de videre analyser av tiltak på Gjøvikbanen prioriterer utbedring av kapasitet for gods- og persontrafikk spesielt på strekningen Oslo – Roa.

Fylkeskommunen ønsker at det settes i gang et arbeid hvor en utreder en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, samt for å øke kapasiteten for godstransport på bane og styrke robustheten og beredskapen. Ved en slik

sammenkobling kan en også styrke øst-vestsambandet vesentlig og slippe å dra unødig gods via Alnabru.

6. For å løse **mindre og mellomstore byers** transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mindre og mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling slik som prosjektet ATS Mjøsbyen.

Digital infrastruktur Fylkestinget vil understreke betydningen av digital infrastruktur.

Høyhastighets brebånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Fylkestinget vil be om at offentlige myndigheter samarbeider med kommersielle aktører for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets brebånd i hele landet.»

2. Fylkestinget forutsetter at høy ramme legges til grunn i NTP 2022 – 2033.
3. Transportetatene har ikke gitt samlede vurderinger av hvilke transportløsninger på veg eller bane som kan løse transportutfordringene i den enkelte korridor. Fylkestinget mener derfor at transportetatenes innspill, transportkonsept og prioriteringer er mangelfulle.
4. Fylkestinget understreker at jernbanens konkurransekraft må styrkes, og at de økonomiske rammene til jernbaneformål må økes.
5. Fylkestinget vil påpeke at bompengebelastningen ikke må bli høyere, for å ivareta næringslivets konkurransekraft og ikke gi urimelige utslag for enkeltpersoner og familier.
6. Fylkestinget krever at bevilgningene til fylkesvegformål styrkes betydelig, ved at det settes av 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene, som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Tron Bamrud
Fylkesrådmann

Vedlegg:

(Vedlegg 2,3 og 4 er lenke til nettsted)

1. Brev fra Samferdselsdepartementet av 18.3.2020
2. [Svar på oppdrag 9 prioriteringer: Statens Vegvesen \(lenke\)](#)
3. [Svar på oppdrag 9 prioriteringer: Nye Veier \(lenke\)](#)
4. [Svar på oppdrag 9 prioriteringer: Jernbanedirektoratet \(lenke\)](#)

Bakgrunn og innledning:

Arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 for fylkeskommunen startet med svar på Samferdselsdepartementets (SD) invitasjon om å spille inn Innlandets hovedutfordringer på transportområdet. Dette ble behandlet av Fellesnemndas AU i april 2019. Her vektla fylkeskommunen bla. «klimautfordringen» og næringslivets transportutfordringer. Videre har fylkeskommunen etter invitasjon fra SD avgitt høring på Ekspertutvalgets rapport vedrørende teknologiutfordringer innen transportsektoren.

Fylkestinget har i sak 26/20 – behandlet i møte 28.04.20 - gjort vedtak om «forslag til overordnede prioriteringer for Innlandet». På bakgrunn av foran nevnte fremmet fylkesrådmann sak – i hht SDs bestilling om prioritering på tvers av transportform – om «Innlandet fylkeskommunes prioriteringer». Dette ble behandlet i Fylkesutvalget i sak 138/20 – behandlet i møte 12.05.20. Fylkesutvalget har i sitt vedtak prioritert innen «veg» og «jernbane».

SD har i brev av 18. mars i år sendt transportetatenes svar på oppdrag fra SD ut på høring med frist 1. juli. Fylkesrådmannen vil i denne saken, på bakgrunn av fylkestingets overordnede prioriteringer og fylkesutvalgets vedtak om prioriteringer innenfor veg og jernbane, gi sin vurdering av transportetatenes konsept og prioriteringer.

Transportetatenes utgangspunkt/rammer for innspill

I SD sitt brev av 25.11.2019 vedrørende oppdrag 9, er transportetatene gitt klare økonomiske rammer for de oppdrag SD ønsker svar på. Dette går m.a. på samfunnsøkonomiske vurderinger, ny teknologi, bompengandel og økonomiske rammer.

Planperioden for NTP er 12 år. I første 6-års periode er transportetatene bedt om å angi konkrete prosjekter som skal løse transportutfordringene i den enkelte korridor. I andre 6-års periode skal virksomhetene foreslå en fordeling av midler mellom korridorer/områder (ikke enkeltprosjekter).

Transportetatene er videre bedt om å angi sine prioriteringer innenfor to ulike økonomiske rammer: Ramme A tilsvarende en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i 2020-budsjettet. Ramme B tilsvarende en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018-2029. Ramme B er i snitt vel 25 % høyere enn ramme A. For oversiktens skyld vil fylkesrådmannen i saksframlegget i hovedsak referere til ramme B.

Nye Veier (NV) opererer under andre rammebetingelser enn Statens vegvesen (SVV) og Jernbanedirektoratet (JBD). NV er gitt en rammebevilgning på 5 mrd. kr. pr. år knyttet til eksisterende utbyggingsportefølje. I forbindelse med NTP 2022 – 2033 skal NVs portefølje vurderes. NV prioriterer selv hvilke prosjekter de vil bygge ut innenfor tildelt portefølje. Denne prioriteringen inngår ikke som en del av NTP 2022 – 2033.

SD har som følge av “Granavollplattformen” ambisjon om å redusere bompengandelen i nye vegprosjekt. Det er derfor angitt at bompengandelen ikke skal overstige 29 pst. i NTP 2022 – 2033. I SVV sitt forslag til NTP er bompengandelen angitt til i underkant av 29 %. Ingen av de foreslåtte prosjektene til SVV i Innlandet er foreslått bompengefinansiert, da dette i hovedsak er utbedringsprosjekt. I NV sitt forslag er det foreslått 35 % bompengefinansiering på nye prosjekter i forslag til utvidet portefølje.

Saksopplysninger - vurdering.

Transportetatens innspill / prioriteringer på prosjekter prioritert av Innlandet fylkeskommune

Under dette punktet redegjøres det for transportetatens innspill til NTP 2022 – 2033 på hhv. veg og jernbane i Innlandet. Inndelingen og kommentarene fra fylkesrådmannen tar utgangspunkt i den prioriteringen som fylkesutvalget har gjort i sak 138/20.

Veg

På vegsektoren har NV og SVV lagt fram ulike konsepter for utbygging av vegnettet i Innlandet, og hvor vi har mange ønskede prosjekter. Prosjektene konkurrer innenfor de samme rammene. Etter fylkesrådmanns oppfatning betyr dette at vi må legge til grunn en vegstandard som er «god nok». Det betyr at vegkapasiteten må tilpasses trafikketterspørselen. Der det er mulig må vi også se flere vegstrekninger i sammenheng, slik at allerede utbygget vegkapasitet blir utnyttet. Dette betyr at vi kan få gjennomført flere prosjekter innenfor den økonomiske rammen, og tidsperspektivet på gjennomføring vil bli kortere – forutsatt at prosjektene blir prioritert i NTP-sammenheng.

SVV foreslår i sitt forslag til NTP vegprosjekter i Innlandet på ca. 6 mrd. kr. i første seks-års periode 2022 – 2027. Dette er i hovedsak utbedringsprosjekter på eksisterende riksvegstrekninger i fylket. I tillegg foreligger det bindinger på eksisterende vegprosjekt i perioden, som utbetalinger på Rv 3/25 Løten – Elverum. Det foreslåes ingen nye store prosjekt i Innlandet i planperioden.

SVV har i sitt forslag til NTP prioritert fornyelse og vedlikehold på riksvegnettet. De samlede rammene til fornyelse på landsbasis er økt fra 12 mrd. i inneværende NTP til 25 mrd. kr. i NTP 2022 – 2033 - (B-ramme).

NV har identifisert 18 prosjekter i SDs tilleggsoppdrag 1b fra oktober 2019. Samlet estimert kostnad for disse prosjektene utgjør 265 mrd. kroner. Seks av prosjektene berører Innlandet:

- E136 Dombås – Vestnes - 14 mrd. kroner
- E6 Otta – Dombås - 4 mrd. kroner
- E6 Dombås – Ulsberg - 9 mrd. kroner
- Rv3 Kolomoen – Ulsberg - 13 mrd. kroner
- Rv4 Oslo – Mjøsbrua - 20 mrd. kroner
- Rv25 Hamar Løten - 2 mrd. kroner

Tre av disse – Rv3, Rv4 og Rv25 – er prioritert gjennom fylkesutvalgets vedtak vedr. Innlandets prioriteringer, og omtales i det følgende. Samlet estimert kostnad på disse 3 prosjektene summerer seg til 35 mrd. kroner, hvorav ca. 12 mrd. kroner finansieres med bompenger.

Prosjekter – i rekkefølge etter FUs vedtak i sak 138/20:

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua

Nye Veiers innspill/prioritering

NV sier i sitt innspill at det vil bli vurdert ulike vegstandarder på strekningen inkludert gjennomgående standard med økt fartsgrense. Valg av vegstandard vil bli vurdert grundig opp mot fremtidig behov og effekter for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Modellberegninger viser at trafikken med fullt utbygget Rv4 i 2030 vil øke med ca. 40% i gjennomsnitt på hele strekningen. Dette er trafikk som bl.a. vil bli overført fra E6. NV har lagt til grunn en bompengandel på 35 prosent. NVs reviderte kostnadsestimat for strekningen Mjøsbrua – Gjelleråsen er 22,6 mrd. kroner.

Statens vegvesens innspill/prioritering

I B-rammen vil det bli foretatt utbedring for å bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten på strekningen Lygna – Reinsvoll (510 mill. kroner). Prosjektet er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2022-2033. SVV har tidligere utarbeidet KVV Mjøsbrua – Jaren, og varsler planarbeid for strekningen Oslo grense til Gjøvik. Rv4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Lyngebakken var prioritert i første 6-årsperiode av NTP 2018-2029, men inngår ikke i NTP 2022-2033 grunnet vektning av lav samfunnsøkonomisk nytte.

Vurdering:

Stor-Oslo Nord har utarbeidet regionale analyser som viser nytten av 4-felts motorveg mellom Mjøsbrua og Oslo. Kapasitetsutfordringen er i nord (Gjøvik - Mjøsbrua) og sør (Rotnes-Oslo) på strekningen. Beregnet trafikk på Rv4 må sees sammen med kapasitet på øvrig vegnett – f.eks. E6 på østsiden av Mjøsa, noe fylkestinget også la vekt på i sak 26/20; nemlig at det velges løsninger for både veg og bane som er tilpasset trafikketter spørsmål og som reduserer arealbruken. Rv4 tilfredsstiller ikke dagens transportbehov.

Fylkesrådmannen er opptatt av å få en løsning på Rv4 som ivaretar bl.a. næringslivets behov. Samtidig er fylkesrådmannen opptatt av å finne en løsning som er tilpasset framtidig transportetter spørsmål, og som også ivaretar klima- og arealhensyn. Bompengebelastningen på Rv4, vil ut fra NVs vurdering utgjøre ca. 7 mrd. kroner. Trafikkfordelingen mellom E6 og Rv4 og som igjen har betydning for bompengefinansieringen av de samme vegene må sees sammen, slik at dette imøtekommer prosjektenes totale finansiering og fylkeskommunens garantiansvar.

2. Prosjekt Hamar- Løten

Nye Veiers innspill/prioritering

NV skriver at hovedutfordringen er lav kapasitet og fart som reduserer framkommelighet og gir betydelige køutfordringer. NV mener det er riktig å øke kapasiteten på hele strekningen. Høyere fartsgrense og sterkt forbedret kapasitet vil lette køproblematikken og øke framkommeligheten. NV har estimert en kostnad på strekningen til 1,9 mrd. kroner.

Statens vegvesens innspill/prioritering

Strekningen er ikke prioritert i SVV sitt forslag.

Vurdering: Hamar - Løten er prioritert i fylkesutvalgets vedtak.

3. Prosjekt Valdres

Statens vegvesens innspill/prioritering

Det er flere bindinger på E16 mellom Bergen og Valdres, bl.a. skredsikringstiltak, og det pågår et omfattende planarbeid. I A-rammen legges det opp til vesentlige utbedringer av E16, og i B-rammen forsterkes denne innsatsen flere steder i korridoren, blant annet flere steder på E16 i Valdres.

Vurdering:

E16 er vegstrekningen mellom øst og vest med best oppetid. Det pågår et omfattende planarbeid på E16 – hvor planarbeid, tiltak og gjennomføring sees sammen med Bergensbanen. Når dette er ferdig utbygget, vil E16 gjennom Valdres få større betydning og mer trafikk. Fylkesrådmann mener det derfor er viktig at det settes fokus på Fagernes S – Hande som er den største flaskehalsen på strekningen i Innlandet. Gjennomført prosjektoptimaliserende analyser viser betydelige reduserte kostnader, og prosjektet må på nytt inn i kommende NTP.

4. Utbedringer av riksveger i Innlandet fylkeskommune

- Fylkesutvalget foreslår at følgende riksveger prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen),
- E16 Kongsvinger – Riksgrensen,
- Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til Riksgrensen, og
- Rv25 fra Elverum til Riksgrensen.

Nye Veiers innspill/prioritering

NV foreslår for Rv3 i Østerdalen i hovedsak at utbedringer vil «skje langs eksisterende trase, men det vil kreve enkelte terrenginngrep på grunn av sidebratt terreng. Deler av strekningen mellom Tynset og Ulsberg og spesielt stigningen nordover fra Tynset, vurderes i utgangspunktet for kostbare til å oppnå 90 km/t. NV mener det vil være hensiktsmessig å oppgradere ca. 80 % av strekningen». NV har estimert en kostnad på løsningsforslaget på strekningen til 16,5 mrd. kroner. De andre delstrekningene ligger ikke inne i Nye Veiers forslag til utvidet portefølje.

Statens vegvesens innspill/prioritering

SVV foreslår å fortsette arbeidet med utbedring av eksisterende vei på RV 3 i Østerdalen. Det foreslås strekningsvise utbedringer på til sammen fem strekninger: Fjell – Ophus, Evenstad – Imsroa, Steinmoen – Motrøa og Motrøa – Lonåsen. Samlet kr. 1,4 mrd. kr. settes av på disse delstrekningene.

SVV vil utbedre framkommeligheten på E16 Kongsvinger – Riksgrensen, som er en viktig utenlandskorridor. Det settes av 300 mill. kr. i første seks-årsperiode

På Rv2 foreslåes det to utbedringsstrekninger fra Kongsvinger mot riksgrensen: Tuhusmoen – Matrand og Lier – Rasta, til sammen 400 mill. kr.

På Rv25 fra Elverum til riksgrensen foreslåes det også to utbedringsstrekninger med et samlet beløp på 560 mill. kr. i første seks-årsperiode. SVV foreslår også satt av 1,53 mrd. kr. til utbedringsstrekninger på E136 fra Dombås til Møre og Romsdal grense.

Vurdering:

Fylkesrådmannen støtter forslag til utbedringstiltak på eksisterende riksvegstrekninger. På mange riksvegstrekninger gjenstår det viktige flaskehalser og ulykkespunkter. Ved å foreta strekningsvise utbedringer kan en ivareta eksisterende vegkapital, noe som er god samfunnsøkonomi, gir mer veg for pengene og reduserer bompengebelastningen for trafikantene. RV 3 gjennom Østerdalen er hovedtransportåren på vei for gods mellom Oslo og Trondheim, og har en betydelig andel tungbiler. Fylkesrådmannen viser til fylkesutvalget sine prioriteringer for RV 3, og støtter SVV sitt forslag til utbedringsprosjekt på strekningen som svarer opp fylkesutvalgets prioriteringer.

Flomsituasjonen på E16 og Rv2 ved Kongsvinger, Vingersnoret, er svært utfordrende. De senere års utvikling viser at flommen kommer hardere og oftere, og medfører at E16 og Rv 2 må stenges. Våren 2018 var Rv 2 fysisk stengt 17 dager. Strekningen på Rv2 mellom Kongsvinger og Magnor/Morokulien har høy ÅDT og en sammensatt trafikk med trafikksikkerhetsutfordringer.

5. Prosjekt Strynefjellet

Statens vegvesens innspill/prioritering

SVV poengterer at de viktigste behovene for RV15 er sikker og pålitelig framkommelighet over Strynefjellet, sikre regionale og lokale behov, utbedring av forfall og reduserte transportkostnader. Dersom B-ramme blir lagt til grunn vil Otta – Dønfoss bli utbedret i første 6-årsperiode. Ved A-ramme utsettes dette til andre 6-års periode.

Vurdering:

Dette er en viktig transportåre for næringslivet, og manglende oppetid påfører næringslivet unødvendige kostnader. Derfor er ny tunnelløsning viktig. Det er og viktig med utbedringstiltak på strekningen Otta – Dønfoss for å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten. Tre fylkeskommuner er enig om konseptet i KVU, og det er nå viktig at det iverksettes et planarbeid i første 6-årsperiode av NTP for å konkretisere tiltakene.

Jernbane

Det er satt av 344 mrd. kr i ramme B til jernbaneformål. Jernbanedirektoratet (JBD) prioriterer å avsette tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold for å opprettholde kvalitet på eksisterende tilbud. Det er skilt mellom ulike type tiltak i forslaget:

- «Bundne» prosjekter»
- Tiltak som er nødvendig for å kjøre referansetogtilbudet
- Fullføre effektpakker
- Nye effektpakker

Det vanskelig å identifisere alle tiltak som har betydning for transporttilbudet i Innlandet. Effektpakker i en region kan ha stor betydning for togtilbudet i en annen region. Ett eksempel på dette er hensettingsplasser på tog som kan ha stor betydning for muligheten til å kjøre flere tog på en strekning.

Det er i JBD sitt forslag satt av midler til følgende prosjekter i Innlandet i første seksårsperiode (2022 – 2027) (ramme B):

- Dobbeltspor IC Kleverud – Sørli; 4,9 mrd. kr.
- Dobbeltspor Sørli - Åkersvika (Hamar); 2,3 mrd. kr.
- Div. kapasitetsforb. tiltak Gjøvikbanen; 0,3 mrd. kr.
- Plattformforlengelser Gjøvikbanen; 1,1 mrd. kr.
- Ulike tiltak gods fra veg til bane

1. Dovrebanen - Intercity

Jernbanedirektoratet

Innenfor rammene JBD er tildelt, har JBD ikke prioritert å ferdigstille dobbeltspor til Åkersvika/ Hamar innen 2026, jf. Stortingets vedtak til gjeldende NTP. Direktoratet legger opp til at det skal bygges dobbeltspor på strekningen Venjar-Eidsvoll-Langset som vil ha effekt fra 2023. I perioden 2022-2027 skal det investeres 3,9 mrd. kroner og ytterligere 3,1 mrd. kr i perioden 2028-2033 på strekningen Kleverud-Sørli. Dette vil innebære flere og raskere tog på Dovrebanen.

Vurdering:

SD opplyser i revidert statsbudsjett 2020 at det er kostnadsøkninger på utbyggingsprosjektene på de øvrige IC-strekningene. En konsekvens av dette er at det verken i år eller neste år vil være rom på

statsbudsjettet til å starte anleggsarbeidet på InterCity-strekninga Kleverud-Sørli på Dovrebanen. Opprinnelig var det bevilget 180 mill. kroner til å starte bygging i år, mens behovet for bevilgning i 2021 var beregnet til å være ca. 510 mill. kroner. Planlegging av siste del av InterCity-strekninga mot Hamar på Dovrebanen, Sørli-Åkersvika vil holde fram som tidligere forutsatt.

Bane NOR måtte tidligere i år avlyse konkurranser om bygging av Kleverud-Sørli som følge av koronautbruddet. Selv uten å omprioritere penger fra dette prosjektet i år, ville den forsinkede konkurranserunden uansett ført til at det ikke ville blitt mulig med anleggsstart i år, slik planen opprinnelig var. SD opplyser at både Kleverud-Sørli og Sørli-Åkervika skal bygges ut, og vil komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2022.

Fylkesrådmannen er sterkt bekymret for denne utsettelsen. Dette vil også bety utsettelse videre til Lillehammer. Det er et mål å overføre gods fra veg til bane på Dovrebanen. For også å utvikle et konkurransedyktig fjerntogtilbud Oslo-Trondheim, må Dovrebanen utvikles. Jernbanen skal også utgjøre ryggraden i kollektivtilbudet på Østlandet, og er av stor betydning for bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet. Jernbanen kan utføre gods- og persontransport på en klimavennlig måte. Intercity har i tidligere og nåværende NTP vært prioritert som det viktigste samferdselstiltaket på Østlandet, og ovenfor nevnte viser at de økonomiske rammene til jernbaneformål må utvides slik at målene kan nås. Det viktigste er å oppnå reisetider og frekvens som ble vedtatt i KVVU. Fylkesrådmann vil understreke hva direktoratet har nevnt i sitt innspill til NTP – nemlig at "utviklingen av indre Intercity på Dovrebanen vil muliggjøre flere tog til Hamar, og redusert framføringstid på Dovrebanen. For utbyggingen av denne parsellen er kostnader og samfunnsøkonomisk nytte beregnet å gå i balanse".

2. Kongsvingerbanen og grensebanen

Jernbanedirektoratet

JBD ønsker en mer effektiv godstransport med muligheter for økte toglengder fra korridoren til Nord-Norge via Sverige. I første seksårsperiode foreslås å bygge hensetningsplasser langs banen. I andre seksårsperiode foreslår de at anbefalinger i KVVU for Kongsvingerbanen for økt kapasitet både for gods- og persontransport, nye løsninger for Norsenga tømmerterminal, tilsving mot Solørbanen og flere kryssingsspor, gjennomføres. I andre seksårsperiode vil mulige tilbudsforbedringer ta utgangspunkt i anbefalingene i nevnte KVVU.

Vurdering:

Det er i dag betydelige kapasitetsutfordringer på Kongsvingerbanen. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. Fylkesrådmann mener det må igangsettes et planarbeid for å konkretisere nevnte tiltak, slik at tiltak kan gjennomføres i denne 6-årsperioden. Direktoratets forslag om at tiltak skal skje i andre seksårsperiode, er nok et eksempel på manglende midler til jernbaneformål.

3. Røros- og Solørbanen

Jernbanedirektoratet

JBD påpeker at det på Rørosbanen Hamar – Trondheim er behov for utbedringer primært i under- og overbygning. Innen 2024 bli det bli innført ERTMS, slik at fjernstyring innføres på strekningen. JBD har analysert mulige løsninger for ikke-elektrifiserte baner (NULLFIB), og antyder at dette kan være relevant for Røros- og Solørbanen på lengre sikt.

Vurdering:

Fylkesrådmannen mener at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) må elektrifiseres i denne NTP-perioden, slik at robustheten i jernbanenettet

styrkes. Dette var vedtatt i inneværende NTP 2018 – 2029. JBD må iverksette planlegging av elektrifisering av Rørosbanen i neste NTP-periode. En slik løsning vil innfri kravet om en effektiv, fleksibel og positiv miljø- og klimamessig utvikling av gods- og persontrafikken mellom sør og nord. Fylkesrådmannen mener JBD må gjennomføre en pilot med del-elektrifisering - med batteri og kontaktledningsnett - på Røros- og Solørbanen.

4. «Godspakke Innlandet»

Jernbanedirektoratet

I NTP 2018 – 2029 ble det presentert en egen «godspakke». En rekke av tiltakene som ble vedtatt i forrige NTP, er ikke nevnt i Jernbanedirektoratets forslag. Tiltak på både Røros- og Solørbanen og Kongsvingerbanen inngår imidlertid i «godspakka».

For å øke effektiviteten i godstransporten, prioriterer JBD oppstart av effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik, via Kongsvinger og Sverige, i første seksårsperiode i begge rammer. Godspakken innebærer at det på Kongsvingerbanen tilrettelegges for transport med 630 meter lange kombitog (og ikke 740 m lange tog som er standardlengden for malmtransporten på Ofotbanen), da tog lengden på Kongsvingerbanen er begrenset til 630 meter på grunn av lengden på kryssingsspor.

Vurdering:

Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer på Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssingsspor og tilsvinger for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker. Kapasiteten og tilgjengeligheten til tømmerterminaler må bedres. For å få rasjonelle godstransporter må også Røros-Solørbanen elektrifiseres.

5. Gjøvikbanen

Jernbanedirektoratet

På Gjøvikbanen prioriteres det å fullføre effektpakken som muliggjør å gå fra ett tog hver andre time til ett tog i timen mellom Oslo og Gjøvik. Tilbudsforbedringen gir faste intervaller, og gjør dette til en mer attraktiv pendlerute til og fra Oslo via Nittedal og Jaren. Dette forutsetter bl.a. plattformforlengelse og nytt kryssingsspor. Kontaktledningsanlegget på Gjøvikbanen må skiftes tidlig i perioden. Gjøvikbanen vil få ERTMS i 2022/23.

Vurdering:

Det vil bli gjennomført tiltak som vil bedre persontogtilbudet på Gjøvikbanen. Likevel vil fylkesrådmann presisere at reisetiden på banen ikke er konkurransedyktig sammenlignet med vegtransport.

Det ble i 2018 presentert en felles KVV for Rv4 og Gjøvikbanen for Oslo - Mjøsbua - Moelv. KVV/KS1 påpekte kapasitetsbehov på banestrekningen Oslo-Roa, da det her er både person- og godstrafikk. Fylkesrådmann mener JBD må starte planlegging av denne strekningen kommende NTP.

Mellomstore byområder

Transportetatens innspill

Selv om omfanget er mindre, har de mellomstore byene mange av de samme utfordringene som de store byområdene. Bilandelen er høy, og det er forventet en befolkningsvekst som vil kunne forsterke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet/mobilitet og attraktivitet framover. Mellomstore byområder trenger en tydelig bypolitikk og mål som gir retning for areal- og transportplanleggingen.

Transportetatene foreslår å videreutvikle rammeverket for bypakker som bidrar til god areal- og transportutvikling. Det er behov for en systematisk og metodisk gjennomgang av virkemidler. Intensjonsavtaler om areal- og transportutvikling på tvers av forvaltningsnivåer er et godt verktøy for å sikre samordning av tiltak, og slike avtaler bør legges til grunn for bypakker.

Vurdering:

Innlandet fylkeskommune er opptatt av å utvikle bærekraftige og attraktive byer, og deltar i flere ATP-prosjekter. Fylkesrådmann vil understreke viktigheten dette har for å redusere negative miljøeffekter av personbiltransporten, bedre folkehelsen, gi økt byliv, redusere investeringsbehovet for veginfrastruktur og øke tilgjengeligheten for alle transportformer. For å løse mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, mener fylkesrådmann de må utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling - slik som prosjektet ATS Mjønsbyen.

Transportetatenes prioriteringer som ikke er nevnt i Innlandets prioriteringer

Nye Veiers innspill/prioritering

NV poengterer at E136 Dombås – Vestnes inngår i «eksportvegen» - andelen tunge kjøretøy er 19-28 % - og kobles sammen med E39 Ålesund-Molde. Lav hastighet og dårlig vegstandard er utfordrende for næringstransporten mellom Nord-Vestlandet og Østlandet. NVs løsningsforslag vil gi en kortere strekning – som vil gi en innsparing på 65%. Mellom Horgheim i Romsdalen og Dombås foreslås gjennomgående oppgradering med høyere hastighet og krabbefelt i stigninger. Reisetiden vil bli redusert med ca. 20%. NVs kostnadsestimat for foreslått løsning er 17,5 mrd. kroner.

Statens vegvesen innspill/prioriteringer

SVV har to prosjekter på E136. Det settes av 1,53 mrd. kr. til utbedringsstrekninger fra Dombås til Møre og Romsdal grense, og i Møre og Romsdal foreslås det utbedringer ved Veblungsnes ved Åndalsnes.

Nye Veiers innspill/prioritering

Ny E6 Otta – Dombås vil bidra til å redusere reisetiden fra Oslo til Møre og Romsdal og Trondheim. Isolert på strekningen vil kjøretiden kunne reduseres med fem minutter, eller 14 prosent, og en ny E6 videre mot Ulsberg vil kunne redusere reisetiden mot Trondheim med ytterligere 18 minutter. NV ser strekningen sammen med E6 i Gudbrandsdalen og videre nordover. NVs kostnadsestimat for strekningen er 4,5 mrd. kroner.

E6 Dombås – Ulsberg er en sentral del av E6 mellom Oslo-Trondheim. Deler av strekningen har betydelig lavere standard enn resten av E6, og har en tungtransportandel på 20-25%. NV forventer at utbedring av strekningen og generelt gjennom hele Gudbrandsdalen og videre sør for Lillehammer, vil skape grunnlag for å få overført trafikk fra Rv3 gjennom Østerdalen over på E6. NV har estimert løsningsforslaget på strekningen til 10,8 mrd. kroner.

Konklusjon:

Transportetatene leverte sine innspill og prioriteringer til NTP 18.04.20. Transportetatene har hver for seg gitt innspill til prosjekter og tiltak i de enkelte transportkorridorene basert på trafikkframskrivninger. Dette kan bety at framskrivninger og beregning av etterspørselsendring feilvurderes. Dette kan bety at summen av framtidig trafikk i korridorene overstiger realistiske framskrivninger av samlet transport.

Fylkesrådmannen er blitt kjent med at departementet i brev datert 27.04.20 til transportetatene bl.a. etterlyser tverrsektorielle analyser. Prioritering av prosjekt innen en transportform og på tvers av transportform kan påvirke hverandre – f.eks. gjennom endrede reisetider og endret kapasitet. Å se transportformene samlet i en korridor kan være med å understøtte hverandre og å trekke etterspørsel fra en transportform til en annen. Transportetatene har frist til 29.05.20 med å besvare dette.

Fylkesrådmannen mener det er mangelfullt at transportetatenes prioriteringer ikke er sett samlet og prioritert for den enkelte korridor når dette ble sendt på høring til fylkeskommunene. Fylkesrådmannen mener at transportetatene samlet burde gi vurderinger av hvilken transportform på bane eller veg som kan løse transportutfordringene i den enkelte korridor – sett fra transportetatenes synspunkt.

Fylkestinget vedtok i sak 26/20 overordnede prioriteringer som ønskes lagt til grunn for prioriteringer av prosjekt i NTP. Fylkestinget gjorde vedtak om at bl.a. Innlandet skal bidra til å oppfylle Norges internasjonale klimaforpliktelser, det skal velges løsninger for både veg og bane som er tilpasset trafikketterspørsel og som reduserer arealbruken. Videre må jernbanens konkurransekraft bedres, og utbedringsprosjekter og vedlikehold på veg prioriteres fremfor nye større vegprosjekt som bidrar til økt samlet trafikkvekst og klimautslipp. NTP må også se sammenhengen mellom investeringer på riks- og fylkesvegnettet.

Fylkesrådmannen mener at jernbaneprosjekter i Innlandet må prioriteres. Dette er vesentlig for Innlandet, men også av stor nasjonal betydning. Skal f.eks. gods overføres fra veg til bane, må jernbanekapasiteten bygges ut. Dette er viktig både for trafiksikkerhet og klima. Bevilgningene til jernbaneformål må styrkes betydelig ut over det som er angitt i NTP 2022- 2033, for å kunne oppfylle kapasitetsbehovet og nå klimamålene.

Fylkesrådmannen vil understreke at bompengenivået er høyt for Innlandets næringsliv, og gir urimelige utslag for enkeltpersoner og familier. Nye prosjekter med høy andel bompengefinansiering vil derfor være en belastning.

Fylkesrådmannen vil understreke at det er et stort vedlikeholdsetterslep på riks- og fylkesvegnettet, og dette vegnettet må sees i sammenheng. Staten har et overordnet ansvar for å utvikle et likeverdig transporttilbud over hele landet. Målt i veglengde utgjør riksveger om lag 20 prosent, og fylkesveger om lag 80 prosent av det samlede riks- og fylkesvegnettet. Omfattende utbygginger på riksvegnettet gir større trafikkvekst på fylkesvegnettet. Dersom investeringer på riksvegnettet skal gi den samfunnsøkonomiske nytten som beregnet, må dette følges opp gjennom investeringer på fylkesvegnettet. Det er i dag stor skjevhet mellom de midler som settes av til investering, drift og vedlikehold på riksvegnettet og det som fylkeskommunene har mulighet til å bruke på fylkesvegnettet. Samtidig har fylkeskommunen et stort vedlikeholdsbehov på bruer, som kan være en flaskehals i transportsystemet. Etter fylkesrådmannens vurdering er det viktig at NTP adresserer hvordan investeringer på riks- og fylkesvegnettet samlet sett gir samfunnsøkonomisk nytte og klimagevinst. Fylkesrådmannen mener det av den grunn er viktig at utbedringsprosjekter og vedlikehold prioriteres fremfor nye vegprosjekt. Fylkesrådmannen mener at det i årene som kommer er viktig å få mest mulig ut av de samlede rammene til samferdselsformål. De økonomiske rammene til vegvedlikehold på fylkesvegnettet må derfor styrkes med 1 milliard kroner årlig.

Fylkesrådmannen anbefaler at forslaget til fylkestingsvedtak oversendes departementet som Innlandet fylkeskommunes høringssvar.

Fylkestingets behandling av sak 85/2020 i møte den 16.06.2020:

Vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til fylkesutvalgets vedtak i sak 138/20 vedrørende prioriterte prosjekter i Innlandet:

Innlandet fylkeskommune har følgende innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033, som konkretisering av vedtak fattet i fylkestinget 29. april 2020, og som vil følges opp av et utdypet innspill etter behandling i fylkestinget i juni 2020:

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf. FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt.

Innlandet fylkeskommune mener at prosjekter som ligger inne i eksisterende Nasjonal transportplan må realiseres fullt ut.

Eksisterende samferdselsinfrastruktur i Innlandet fylke er omfattende, hvorav staten eier om lag 1/5 og fylkeskommunen 4/5 av veginfrastrukturen. Det er viktig at det sikres tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, slik at funksjonen opprettholdes og at etterslepet reduseres. Det krever en betydelig styrking av bevilgningsnivået til fylkeskommunen. Det kreves 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Nye veier må sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre prosjektene i sin portefølje. Nye veier har i sin portefølje E6 Elstad-Otta i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta (E6)-Kongsvinger:

- Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den betydeligste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringeby – Otta.
- E16 Kongsvinger-Kløfta må ferdigstilles og prosjektet vil knytte Innlandet nærmere bo- og arbeidsmarkedet på Romerike og i Oslo. Når det gjelder andre konkrete prosjekter prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende:

Veg

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua Næringslivet og eksportindustrien langs hele Rv 4 sørover fra Gjøvik er helt avhengige av et mer helhetlig, effektivt og velfungerende transportsystem for å opprettholde og utvikle sin konkurransekraft mot det internasjonale markedet. Framkommeligheten er særlig utfordrende fra Nittedal (Viken) og videre til og igjennom Oslo. I påvente av at helt nødvendige tiltak med ny vegløsning på Rv4 Nittedal-Oslo, inkl. tunnel under Rotnes ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Strekningen mellom Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig pendler- og transportkorridor for Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

2. Prosjekt Hamar- Løten Utbygging av ny fire-felts motorveg på Rv25 mellom Hamar og Løten er nødvendig for å møte kapasitetsutfordringene på denne strekningen og bedre kommunikasjonen mot østlige deler av fylket.

3. Prosjekt Valdres E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst og må fullføres. Prosjektet Fagernes sør – Hande, som er den største flaskehalsen, må tas inn i NTP på nytt jf prioriteringene til NHO, NLF med flere. Prosjektet har tidligere vært inne i to runder av NTP og gjennom en fase med prosjektoptimalisering er kostnaden vesentlig redusert

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstreknings med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafikkisikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen), E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

5. Prosjekt Strynefjellet For Rv15 over Strynefjellet bør det startes planlegging i henhold til anbefalingene i KVU for en sikker helårsveg mellom Øst- og Vestlandet.

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034. Utbygging av Intercity Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional betydning for effektiv og miljømessig persontransport. Dette er et viktig tiltak for utviklingen av de ulike bo- og arbeidsmarkedsregionene i Mjøsområdet.

2. «Godspakke Innlandet» Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssningsspor og tilsving for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

3. Kongsvingerbanen og grensebanen Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

For persontransporten må prioriteres både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke Kongsvingerbanens rolle i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder er det i tillegg til frekvens og økt kapasitet viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Innlandet fylkeskommune forutsetter at det nå avsettes planleggingsmidler og utbyggingsmidler i første halvdel av planperioden slik at en kan gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å øke kapasiteten og få på plass ny terminal.

4. Røros- og Solørbanen Elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen vil være av stor betydning for utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, og sikre «dobbeltspor» Hamar – Støren. Det vil videre øke framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet. Innlandet fylkeskommune er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres som en første etappe, slik at robustheten i jernbanenettet styrkes. Elektrifisering av hele Rørosbanen må planlegges i første halvdel av planperioden og gjennomføres i annen halvdel.

5. Gjøvikbanen Innlandet fylkeskommune ber om at en i de videre analyser av tiltak på Gjøvikbanen prioriterer utbedring av kapasitet for gods- og persontrafikk spesielt på strekningen Oslo – Roa.

Fylkeskommunen ønsker at det settes i gang et arbeid hvor en utreder en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, samt for å øke kapasiteten for godstransport på bane og styrke robustheten og beredskapen. Ved en slik sammenkobling kan en også styrke øst-vestsambandet vesentlig og slippe å dra unødig gods via Alnabru.

6. For å løse mindre og mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mindre og mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling slik som prosjektet ATS Mjøsbyen.

Digital infrastruktur

Fylkestinget vil understreke betydningen av digital infrastruktur. Høyhastighets bredbånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Fylkestinget vil be om at offentlige myndigheter samarbeider med kommersielle aktører for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets bredbånd i hele landet.»

2.Fylkestinget forutsetter at høy ramme legges til grunn i NTP 2022 – 2033.

3.Transportetatene har ikke gitt samlede vurderinger av hvilke transportløsninger på veg eller bane som kan løse transportutfordringene i den enkelte korridor. Fylkestinget mener derfor at transportetatenes innspill, transportkonsept og prioriteringer er mangelfulle.

4. Fylkestinget understreker at jernbanens konkurransekraft må styrkes, og at de økonomiske rammene til jernbaneformål må økes.

5. Fylkestinget vil påpeke at bompengebelastningen ikke må bli høyere, for å ivareta næringslivets konkurransekraft og ikke gi urimelige utslag for enkeltpersoner og familier.

6. Fylkestinget krever at bevilgningene til fylkesvegformål styrkes betydelig, ved at det settes av 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene, som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Behandling:Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet forslag fra MDG

1. Miljøfaglige temaer som støy, lokal forurensing, og naturmangfold bør vektas høyere i de samfunnøkonomiske analysene. Det bør også vurderes å utvide analyseperioden på 40 år for å i større grad ta høyde for de langsiktige kostnadene/konsekvensene.
2. Det bør utarbeides arealregnskap for de store vegprosjektene. Regnskapet skal synliggjøre tap av matjord, skog og andre relevante arealkategorier.
3. Det bør være et krav at potensielle utbyggere leverer et klimagassbudsjett som del av sine tilbud, hvor muligheter for utslippsreduksjoner synliggjøres.
4. Innlandet Fylkesting forventer at det gjøres regelmessig oppdaterte analyser av prosjektene i NTP sett i lys av den raske teknologiutviklingen innen områdene elektrifisering, selvkjørende kjøretøy, intelligente transportsystemer og delingsmobilitet.

Votering:

Fylkesutvalgets innstilling ble lagt til grunn:

Punkt 2 under avsnittet *Veg* ble vedtatt mot 5 stemmer, avgitt av MDG (3) og R (2). under veg.

Punkt 1 under avsnittet *Veg* ble vedtatt mot 2 stemmer, avgitt av R (2).

Innstillingen forøvrig ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Gran (MDG):

Punkt 3 falt med 6 stemmer, avgitt av MDG (3), R (2), KrF (1).

Punkt 1, 2 og 4 falt med 5 stemmer, avgitt av MDG (3) og R (2).



Notat

Til:

Erlend Myking

700900 - Samferdsel - Strategi og utvikling

Fra:

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, Innlandet fylkeskommune

Nasjonal Transportplan - innspill fra rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Innlandet fylkeskommune

Erlend Myking orienterte rådet i møte 7. mai.

Rådet oversender følgende innspill til saken:

- Hva med bompengefinansiering og letta avtaler for de med handikapbevis og handikapbil? Jfr. bompengeringer i de største byene hvor de under 18 år har fritak og hvor voksne også kan søke om fritak.
- Hva med tilrettelagt adkomst for de med rullestoler på pendlertog samt på jernbanestopp
- Hva med «pendlerparkering» og tilrettelegging av handikapparkering med plass god nok til å få ut rullestoler
- Ladestasjoner/ladepunkter må være universelt utformet, slik at de med rullestol kan komme seg ut av bilen
- Universell utforming av jernbanemateriell generelt er viktig.

Universell utforming er et offentlig begrep som en må bli flinkere til å bruke. Det må komme tydelig fram hva som ligger i begrepet og overordna visjoner samt hele tiltakskjeden må bære preg av det.