



Arkivsak-dok. 201606972-30
Saksbehandler Magne Flø

Saksgang
Fylkesutvalget
Fylkestinget

Møtedato
07.06.2016
14.06.2016

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 - TRANSPORTETATENES FORSLAG - HØRING

Forslag til

VEDTAK

Fylkesrådmann legger saken fram for fylkestinget med følgende forslag til vedtak:

1. Hovedbudskap

- Fylkestingene understreker at de største behovene i Hedmark og Oppland gjelder veg- og jernbaneprosjekter som binder sammen landsdeler og regioner.
- Fylkestingene krever at Stortinget legger høy økonomisk ramme til grunn i arbeidet med utforming av NTP 2018-2029.
- Fylkestingene ber om at det legges opp til videre utbygging av dobbeltspor på IC-strekningen på Dovrebanen fram til og gjennom Hamar i 2024 og til Lillehammer i 2027.
- Fylkestingene ber om at følgende riksvegprosjekter i Innlandet - E6, E16, Rv 3, Rv 3/25 og Rv 4 - ferdigstilles i løpet av planperioden.
- Fylkestingene er tilfreds med at Nye Veier AS legger opp til å starte utbygging av 4-feltsveg på E6 strekningen fra Kolomoen til Moelv i 2017 og videre utbygging til Ensby (Øyer) med ferdigstillelse i 2023.
- Fylkestingene mener at E16 vestover og østover må prioriteres som en hovedvegforbindelse, da vegen har stor betydning for regional- og internasjonal transport gjennom Innlandet.

- Den statlige andelen i bompengeprojekt må være på minst 50 %, og ved kostnadsøkninger må statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Fylkeskommunene må få økte ressurser til å forvalte og utvikle fylkesvegnettet, slik at forfallet kan fjernes og vegnettet bygges tilstrekkelig robust til å tåle framtidens klima, herunder at det etableres tiltakspakke/bruprogram for utbedring av bruer på fylkesvegnettet.
- "Mjøsbyene" med ca. 200. 000 innbyggere må bli en del av den statlige belønningsordningen og få økte ressurser til kollektivsatsing.

2. Jernbane

- Fylkestingene ber at Kongsvinger- og Gjøvikbanen må bygges ut med dobbeltsporparceller/kryssingsspor slik at kapasiteten på banene bedres.
- Fylkestingene ber om at det igangsettes planlegging for bygging av dobbeltspor på Gjøvikbanen fra Oslo til Roa/Hadeland for å få reduserte kjøretid og økt frekvens for persontog Oslo - Hadeland-Gjøvik, og økt kapasitet for godstransport Oslo-Bergen.
- Fylkestingene påpeker at jernbaneforbindelsen Oslo-Kongsvinger-Stockholm er viktig for regional utvikling i grenseregionen og for internasjonal transport.
- Fylkestingene er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres, slik at robustheten i jernbanenettet styrkes.

Det er viktig at det dessuten bygges tilsvinger på jernbanen både i Hamar, Elverum og Kongsvinger, og at det etableres godsterminal i Kongsvingerområdet for å forbedre mulighetene for godstransport på strekningene.

Fylkestingene mener at også Rørosbanens strekning mellom Elverum og Støren må elektrifiseres, da det vil være av stor betydning for framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet.

- Fylkestingene ber om at sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes og vurderes som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, øke kapasiteten for godstransport på bane og styrke robustheten og beredskapen.

3. Riksvegene

- Fylkestingene forutsetter at det må legges opp til at:
 - igangsatte vegprosjekt utbygges kontinuerlig
 - tidligere vedtatte vegprosjekt i gjeldende NTP prioriteres
 - planleggingen av nye vegprosjekt starter opp raskt
- Flom- og skredsikring
Fylkestingene krever at fylkeskommunene må få full statlig kompensasjon ved flom og skred.

Fylkeetingene viser til Nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030, og støtter dette kravet.

Hedmark

E6

Fylkeetinget er tilfreds med at utbyggingen av 4-feltsveg på E6 i regi av Nye Veier AS fra Kolomoen til Moelv prioriteres med oppstart i 2017 for raskest mulig utbygging.

E16

Fylkeetinget forutsetter at utbygging av 4-feltsveg på E16 Kløfta-Kongsvinger skjer kontinuerlig dvs. at strekningen Slomarka-Herbergåsen utbygges etter at strekningen Nybakk-Herbergåsen er ferdig.

Rv2

Fylkeetinget ber om at det blir avsatt midler til videre planlegging og utbygging av Rv 2 strekningen Kongsvinger-svenskegrensen som 4-feltsveg og at opprustingen av Rv 2 strekningen Kongsvinger-Elverum fortsetter.

Rv 3/Rv 25

Fylkeetinget forutsetter at planleggingen av 4-feltsveg på Rv 3 strekningen Ommangsvollen-Grundset som OPS prosjekt intensiveres slik at utbyggingen får oppstart i 2016/2017.

Fylkeetinget forutsetter at det avsettes planleggingsmidler for utbygging av Rv 25 Løten-Hamar slik at vegstrekningen blir tatt inn ved neste rullering av NTP. Fylkeetinget mener at det må framlegges en finansieringsmodell som tar hensyn til at hele Rv. 25/ Rv. 3 strekningen Hamar-Elverum bygges ut kontinuerlig, og slik at samlede bompengavgifter for strekningen holdes på et akseptabelt nivå for næringslivets transporter og arbeidspendlerne.

Rv 3

Fylkeetinget forutsetter at arbeidet med breddeutvidelse av Rv 3 gjennom Østerdalen fortsetter, og at det gjennomføres større utbedringer på strekninger nord for Tynset.

Rv 2 og Rv 25

Fylkeetinget vil understreke betydningen av at det avsettes statlige midler til utbedring av de grenseoverskridende riksvegene. Dette er spesielt viktig for næringstransporten i Glåmdalen og for turistnæringen i Trysil.

Oppland

E6

Fylkeetinget forutsetter at utbyggingen av 4-feltsveg på E6 Kolomoen til Moelv prioriteres utbygd i 2018, og at videre utbygging fra Moelv til Ensby (Øyer) legger til grunn ferdigstillelse i 2023.

Fylkeetinget forutsetter at det skjer en kontinuerlig utbygging av E6 i Gudbrandsdalen og at 2. byggetrinn på strekningen Ringeby – Otta blir fullt ut statlig finansiert med oppstart i 2018/2019.

Fylkestinget er tilfreds med at E6 Otta- Dombås - skredsikring i Rosten - er prioritert i kommende planperiode.

Fylkestinget er tilfreds med at tunnellop nr. 2 i Øyertunnelen er prioritert i kommende planperiode.

E16

Fylkestinget forutsetter at utbyggingen av strekningen Bagn - Bjørge starter i 2016, og at Fagernes-Hande, som ble vedtatt i NTP 2014-2023, blir startet opp i første 4-årsperiode (2018-2021).

Fylkestinget er tilfreds med at E16 Kvamskleiva er prioritert i kommende planperiode, men må startes tidlig i perioden 2018-2021.

Rv 4

Fylkestinget er godt tilfreds med arbeidet som nå pågår med utbygging av Rv 4 i Gran og at videre utbygging av prosjektet «Roa–Gran grense inklusiv Jaren–Amundrud» ligger inne som bundet prosjekt i forslag til NTP.

Fylkestinget forutsetter at planleggingen av utbygging av 4-feltsveg mellom Gjøvik og Biri intensiveres, da det er spesielt viktig for næringslivet i transportkorridoren Raufoss-Gjøvik-Moelv-Hamar-Elverum.

Rv 15

Fylkestinget krever at nye tunnellopsninger på Strynefjellet - Rv15 - med tunnelarm til Geiranger må inn i perioden 2018-2029.

Fv33

Fylkestinget er av den oppfatning at Fv33 Gjøvik - Bjørge fortsatt bør opprettholdes som fylkesveg. Hvis vegen skal klassifiseres som riksveg må det gjelde hele strekningen fra Minnesund til Bjørge.

4. Andre vesentlige tema

Klima- og miljøutfordringene

- Fylkestingene ber om at klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken. Det innebærer at tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Fylkestingene ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder. Dessuten bør det legges opp en nasjonal politikk for utbygging av infrastruktur til klimavennlig drivstoff, spesielt gjelder dette ladeinfrastruktur for elektriske biler og hybridbiler.

Fylkestingene ber om at nasjonale myndigheter legger til rette for overføring av gods fra veg til bane gjennom økt satsing på infrastruktur og bedre rammebetingelser for godstransportører på bane.

Bredbånd og digital infrastruktur

- Fylkeetingene understreker betydningen av utbygging av digital infrastruktur. Dette er også viktig for etablering av intelligent transportsystemer og –tjenester (ITS) som vil gi økt måloppnåelse i forhold til fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og tilgjengelighet.

Kollektivtrafikk

- Fylkeetingene understreker betydningen av at det i kollektivtrafikken settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden, slik at målet om økt tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og kollektivknutepunkt nås i 2025.

Trafiksikkerhet

- Fylkeetingene krever økt fokus på trafiksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkeste ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet.

5. Østlandssamarbeidets uttalelse

Fylkestinget slutter seg til Østlandssamarbeidets uttalelse som behandles i kontaktutvalget 10.06.2016.

Rasmus Olav Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Nørstebø-Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Vedlegg:

- Link til NTPs grunnlagsdokument; www.ntp.dep.no/
- Kopi av Østlandssamarbeidets uttalelse til høringsforslaget for NTP 2018-2029
- Sammendrag av høringsuttalelser – vurdering/handling

Saksframstilling:

Nasjonal transportplan 2018-2029 - Transportetatenes forslag - Høring

Saksopplysninger – fakta

1. Innledning

De statlige samferdselsetatene Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor la 29.02.16 fram sitt forslag - Grunnlagsdokument - til Nasjonal Transportplan 2018-2029. Planen gjelder for 12 år, men skal revideres hvert 4. år. Høringsfrist for bl.a. fylkeskommunene er 01.07.16.

Regjeringen vil legge fram sitt forslag til NTP- melding for Stortinget vinteren/våren 2017. Stortinget behandler meldingen sommeren 2017.

På bakgrunn av meldingen skal transportetatene utforme egne handlingsprogram. Handlingsprogrammene vil komme til fylkeskommunene på høring - trolig høsten 2017.

2. Prosessen

Statlig prosess

Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer om hvordan arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029 skulle gjennomføres. Arbeidet med grunnlagsmateriale ble delt opp i to faser; analyse- og strategifasen og planfasen.

- Analyse- og strategifasen: Rapporten fra analyse- og strategifasen ble overlevert departementet 25.02.2014. Rapporten ble behandlet av fylkestinget i Oppland i møte 22.04.15.
- Planfasen: Grunnlagsdokumentet, som ble overlevert departementet 29.02.16, er grunnlaget for departementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029.

Transportetatene har lagt til grunn departementenes retningslinjer for planarbeidet. Disse bygger på Regjeringens overordnede mål:

" Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet."

Det har pågått flere prosesser og utredninger som er lagt til grunn for grunnlagsdokumentet fra transportetatene.

Fylkeskommunal medvirkning i prosessen

I forbindelse med planarbeidet har fylkestingene i Hedmark og Oppland vedtatt at fylkeskommunene skal videreføre sitt samarbeid i NTP-prosessen - jf fylkesutvalget vedtak i sak 115/14. Hedmark og Oppland har betydelige felles samferdselspolitiske utfordringer, og tilsvarende behandlingen av gjeldende NTP 2014-2023, legges det opp til en samordnet uttalelse fra de to fylkeskommunene med et felles hovedbudskap.

Oppland fylkeskommune er - som Hedmark f.k. - også medlem av Østlandssamarbeidet - ØS. ØS har utarbeidet en den såkalte "Østlandspakka", som er ØSs innspill til NTP 2018-2029. Denne ble behandlet i fylkestinget i april 2015. ØSs vedtak gir dermed "føringer" for fylkeskommunens prioriteringer.

I de foran nevnte fasene har fylkeskommunens politiske ledelse deltatt i 2 møter med ntp-sekretariatet - hhv 05.12.14 og 17.08.15. I etterkant av de nevnte møtene har Hedmark og Oppland fylkeskommuner i fellesskap - i hht "bestilling" fra ntp-sekretariatet - utarbeidet notater som fylkeskommunenes innspill til NTP.

Fylkesordfører avholdt vinteren / våren 2014-2015 politiske og administrative drøftinger med nabofylker for i størst mulig grad å samordne synspunkter på fylkesoverskridende veg- og bane-prosjekter - jf. referatsak 5/15 til fylkestinget (22.04.15).

Fylkestinget behandlet 22.04.15 - i felles fylkesting med Hedmark fylkesting - en rekke saker med betydning for den videre behandlingen av NTP. Dette omfattet:

- "Revidert Østlandspakke - innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029"
- NTP 2018-2027 - "Utfordringer for framtidens transportsystem" - Hovedrapport fra analyse- og strategifasen
- Høring av "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet - vegforbindelse
- Jernbanepolitisk plattform for innlandet

Fylkeskommunens politiske ledelse deltok på møte 25.04.16 i regi av Samferdselsdepartementets politiske ledelse.

Innen fylket er det gjennomført en høringsprosess. Det er avholdt møter med regionkoordinatorene, og det er også blitt avholdt møter med regionråd - etter ønske fra disse. Regionene, kommunene og andre berørte instanser er invitert til å komme med innspill til den fylkeskommunale behandlingen. I tillegg er NTP-forslaget drøftet i veg- og jernbaneforane.

Fylkeskommunen sendte forslaget til NTP på høring 7. mars og med frist for innspill 01. mai 2016.

3. Økonomiske rammer og prioriteringer i etatenes forslag

I henhold til transportetatenes grunnlagsdokument gjør store bindinger det utfordrende å innfri forventninger til omfattende økt utbygging av ny infrastruktur. I første del av planperioden benyttes investeringsrammene i stor grad til bundne prosjekter for å oppnå optimal framdrift. I tillegg må drift, vedlikehold og forvaltningsoppgaver gjennomføres uavhengig av økonomiske rammer.

Det er lagt til grunn at Nye Veier AS (hvor bl.a. E6-prosjektet Kolomoen - Moelv – Ensby (Øyer) ligger i porteføljen) tilføres samme beløp hvert år i planperioden. Til sammen innebærer dette at nye satsinger i stor grad må utstå til siste seksårsperiode. Det er ikke mulig å gjennomføre alle bindinger innen gitt frist i noen av rammenivåene, dersom Samferdselsdepartementets fastsatte fordeling per år skal gjelde.

Grunnlagsdokumentet for de fire transportetatene er gjennomført med utgangspunkt i en felles økonomisk planramme (med unntak av Avinors ramme som vedtas av Avinors styre innenfor de fullmakter som er gitt selskapet). Den økonomiske basisrammen til de tre etatene er i gjennomsnitt 59,7 mrd. kr. pr. år inklusive midler til Nye Veier AS på 5,1 mrd. kr. pr. år. Etatene er bedt om å foreslå innretning av innsatsen ved alternative rammenivåer - eksklusive de 5,1 mrd. kr. pr år til Nye Veier AS. Det er tre alternative rammenivåer;

- **En lav ramme - 47,8 mrd. kr.**
- Basisramme - 59,7 mrd. kr.

- **En middels ramme - 71,7 mrd. kr.**
- **En høy ramme - 77,7 mrd. kr.**

Dette er gjennomsnitt pr. år, og de økonomiske rammene er fordelt på 4+2+6 år. I henhold til departementets retningslinjer skal ressursbruken baseres på samfunnsøkonomiske analyser for å sammenstille og avveie virkninger av ressursbruk og vise den samlede lønnsomheten.

Investeringsprosjektene er derfor rangert etter:

1. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
2. Samfunnssikkerhet
3. Sammenhengende standard og utbygging

Prosjekter i korridorer som berører Oppland, følger i de 2 kommende kapitlene.

4. Korridor 5: Oslo - Bergen - tiltak i og "nært" Oppland

Korridorens rolle og betydning

Transportkorridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter fem alternative øst-vest vegtraséer:

- E16 via Lærdal,
- Rv 50 Hol–Aurland,
- Rv 52 Hemsedalsfjell,
- Rv 7 over Hardangervidda og
- E134 over Haukelifjell.

E134 benyttes hovedsakelig for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet, mens Rv 52 er vanligste valg for tungtransport mellom Oslo og Bergen. Rv 7 er den korteste vegen mellom Bergen og Oslo og særlig viktig i reiselivssammenheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Bergensbanen og vegstrekningene binder Oslo-området og Bergens-området sammen, men er også viktige regionalt. Bergensbanen er av stor betydning for gods- og persontransport. Jernbanene i korridoren omfatter også Gjøvikbanen.

Investeringer i korridoren

Bundne prosjekter

Jernbaneprosjekter

I basisrammen er det satt av midler til oppstart på Ringeriksbanen i planperioden. Ringeriksbanen gjennomføres som forutsatt i middels og høy ramme.

Vegprosjekter

Det er lagt til grunn statlige midler til å fullfinansiere prosjektet Varpe bru–Smedalsosen på E16 over Filefjell. Prosjektet forutsettes åpnet for trafikk før 2018. I tillegg videreføres prosjektene E16 Bagn–Bjørge og E16 Øye–Eidsbru i Oppland. Disse prosjektene ligger inne i alle rammene.

Nye prosjekter - prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi

Det er ingen prosjekter i Oppland innenfor denne kategorien.

Nye prosjekter – prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging

Det er ingen prosjekter i Oppland innenfor denne kategorien. E16 Fagernes - Hande, som ble vedtatt i NTP 2014-2023, inngår ikke i noen av rammenivåene.

Omtaler av nye prosjekter

Skredsikring riksveg av E16 Kvamskleiva

Prosjektet omfatter bygging av tunnel mellom Kvam og Hugavike i Oppland, samt utbedring av tilstøtende veg. Strekningen har høy skredfaktor. Dette ligger inne fra basisrammen.

5. Korridor 6: Oslo - Trondheim - tiltak i og "nært" Oppland

Korridorens rolle og betydning

Korridoren er hovedforbindelsen nord-sør og er vesentlig for videre forbindelse mot Nord-Vestlandet. Vegen har koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havn, Alnabru og Gardermoen.

E6 Gudbrandsdalen og Rv 3 Østerdalen er to alternative traséer nord-sør, hvor 80-90 prosent av tungtransporten velger Østerdalen mellom Oslo og Trondheim. Rv 15 og E136 er forbindelsene mot Nord-Vestlandet og er viktig for eksport av blant annet fisk, fiskeprodukter og møbler. Strekningene har også betydning for reiselivet.

Det er utstrakt pendling i korridoren, spesielt på E6 mot Oslo og Trondheim. E6 fra Ulsberg til Melhus inngår i startporteføljen til Nye Veier AS, med unntak av en strekning i Soknedalen på om lag 7 km.

Gjøvikbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Solørbanen og Raumabanen inngår i korridoren. Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor. I tillegg har korridoren persontogtilbud av regional karakter, lokaltog mot Oslo og Trondheim, og fjerntog mellom Oslo og Trondheim. Raumabanen spiller en viktig rolle for turistnæringen på Nord-Vestlandet.

Investeringer i korridoren

Bundne prosjekter

Jernbaneprosjekter

I alle økonomiske rammer inngår midler til dobbeltsporutbygging på strekningene Venjar–Eidsvoll–Langset, Kleverud–Sørli, og Sørli–Åkersvika på Dovrebanen.

På strekningen Hamar til Lillehammer er det satt av midler til en kort dobbeltsporparsell i de tre høyeste rammenivåene, for å sikre godskapasitet.

Vegprosjekter

Det er lagt til grunn statlige midler til refusjon av forskutterte midler til de gjennomførte prosjektene E6 Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark, E6 Frya–Sjoa og Rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Oppland.

I alle rammer er det lagt til grunn statlige midler til å gjennomføre det planlagte prosjektet Rv 4 Roa–Gran grense inklusiv Jaren–Amundrud i Oppland. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Videre er det lagt til grunn statlige midler til å bygge nytt tunnellop på E6 mellom Øyer og Tretten i Oppland. Dette er nødvendig for å følge opp tunnelsikkerhetsforskriften og forutsetninger for å bygge tunnelen med bare ett tunnellop i første omgang.

Det er også lagt til grunn statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet (Løten–Elverum) i Hedmark. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt. Gjennomføringen er dessuten betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

I basisrammen er det lagt til grunn statlige midler til å videreføre de planlagte utbedringene av rv 3 i Østerdalen i Hedmark. På E136 er det lagt til grunn statlige midler til å gjennomføre den planlagte byggingen av krabbefelt mellom Stuguflaten i Oppland og Rødstøl i Møre og Romsdal.

Nye prosjekter – prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi

Jernbaneprosjekter

I middels og høy ramme er det midler til opprusting av godsterminal på Alnabru og øvrige godstiltak. Dette inkluderer oppstart av ny terminal på Torgård i Trondheim. Det er også planlagt å bygge kryssingsspor på Røros-, Gjøvik- og Dovrebanen.

Vegprosjekter

I høy ramme er det lagt til grunn statlige midler til bygging av nytt tunnelløp for Hagatunnelen på rv 4 i Akershus. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Nye prosjekter – prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging

Jernbaneprosjekter

Jernbaneprosjektene er de samme som i porteføljen som har samfunnsøkonomisk nytte som eneste kriterium.

Det inngår ikke midler til full dobbeltsporutbygging på Dovrebanen mellom Hamar og Lillehammer i planperioden.

Flere banestrekninger - her under Valdresbanen - er uten trafikk, men banestrekningene er fortsatt helt eller delvis en del av det nasjonale jernbanenettet. Kostnader til gjenåpning av banene er grovt anslått til om lag 2,0 mrd. kr. Årlige driftskostnader er grovt anslått til 100–150 mill. kr. Markedspotensial for jernbanetransport på disse strekningene forsvare ikke kostnadene. Det kan vurderes alternativ bruk av traséene til for eksempel gang- og sykkelveg eller fjerning av infrastrukturen dersom ingen alternative muligheter for bruk finnes. Det er ikke lagt inn kostnader til større oppryddingstiltak i plangrunnlaget.

Den gjenværende del av Valdresbanen som ikke er fjernet (Eina–Dokka–Bjørge) er uten trafikk. På bakgrunn av kostnader ved istandsetting og drift, og et svakt markedsgrunnlag, foreslås strekningen formelt nedlagt og tatt ut av det nasjonale jernbanenettet.

Vegprosjekter

I høy ramme er det lagt til grunn statlige midler til etappe 2 av den pågående utbyggingen av E6 mellom Ringebu og Otta i Oppland. Dette vil gi sammenhengende standard samt føre til økt trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Strekningen Elstad–Gunstadmoen vil dessuten føre E6 utenom Ringebu sentrum.

Det er også lagt til grunn statlige midler til utbedring av rv 3 på strekningen mellom Tynset i Hedmark og Gullikstad i Sør-Trøndelag. Siktemålet er å gjennomføre en delvis bompengefinansiert utbedring. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til utbygging av rv 25 til firefelts veg på strekningen Åkersvikavegen–Midtstranda i Hedmark, som blir en viktig forbindelse mellom planlagt ny E6 gjennom Åkersvika og rv 25 mot Hamar sentrum.

Følgende vegprosjekt i NTP 2014–2023 inngår ikke i noen av rammenivåene:

- Rv 15 Strynefjellet

Skredsikring riksveg

Fra middels ramme er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet E6 Rosten i Oppland. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til skredsikring av E6 på strekningen Oppland grense–Oppdal i Sør- Trøndelag.

Omtale av nye prosjekter

Godstiltak

For godstrafikken på jernbane er strekningen Oslo–Trondheim svært konkurranseutsatt, og det må iverksettes betydelige oppgraderinger. På Dovrebanen og Rørosbanen skal det bygges kryssingsspor og dobbelsporparseller på Hovedbanen. Strekningen Hamar–Elverum–Kongsvinger elektrifiseres og det bygges nye banekoblinger.

Alnabru godsterminal

Godsterminalen på Alnabru er navet i den kombinerte godstrafikken på bane. Alnabru har et kritisk behov for oppgradering og risikoen for store driftsforstyrrelser er meget stor. Jernbaneverket legger våren 2016 fram en revidert plan for oppgradering av Alnabru.

Stasjoner og knutepunkt

Innenfor programområdet stasjoner og knutepunkt prioriteres tiltak på bl.a. Otta og Dombås stasjoner.

Fornyelse av signalanlegg ERTMS

Nytt signalanlegg planlegges utbygget i 2024–2030.

E6 Øyer–Tretten, nytt tunnelløp

Prosjektet omfatter bygging av nytt tunnelløp i Øyertunnelen i Oppland, i samsvar med krav i tunnel-sikkerhetsforskriften til nødutganger for nye tunneler åpnet for trafikk etter 2006. Det nye løpet skal i henhold til forskriften være på plass når gjennomsnittlig årsdøgntrafikk overstiger 8 000 kjøretøy/døgn. Tiltaket sikrer rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen. Prosjektet ligger inne med statlige midler i alle rammer.

E6 Ringeby–Otta, etappe 2

Etappe 2 av utbyggingen mellom Ringeby og Otta, jf Prop. 51 S (2012–2013), omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på de to strekningene Elstad–Gunstadmoen–Frya og Sjoa–Otta. Ny veg legges utenom Ringeby sentrum. Prosjektet er andre og siste etappe av utbyggingen av E6 mellom Ringeby og Otta. Prosjektet ligger inne med statlige midler i høy ramme.

E6 Rosten

Prosjektet omfatter bygging av tunnel for å sikre mot jord og steinskred. Skredpunktet har middels skredfaktor. I tillegg omfatter prosjektet bygging av bru over Lågen og vil samtidig gi en vesentlig innkorting av E6. Prosjektet ligger inne med statlige midler fra middels ramme, og betinges av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Rv 4 Hagantunnelen, nytt tunnellop

Prosjektet omfatter bygging av nytt tunnellop i Hagantunnelen i Nittedal kommune i Akershus. Dermed blir tunnelen en to-løps tunnel med nødutganger mellom løpene, noe som sikrer rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen. Prosjektet ligger inne med statlige midler i høy ramme, og betinger tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Nasjonale turistveger i Nasjonal transportplan 2018-2029

Det prioriteres at alle 18 strekninger skal være fullført innen 2024 i de to høyeste rammenivåene. Tiltakene finansieres delvis med deltakelse fra kommuner, regionale råd og fylkeskommuner. Til nasjonale turistveger foreslås 0,9 mrd. kr i lav ramme til 1,6 mrd i høy ramme.

Gjende i Vågå, som har mangler når det gjelder sikring, tilrettelegging og visuelle kvaliteter, regner en med å starta arbeidet i 2016/2017. Her er målet at hele anlegget skal stå ferdig i 2021.

6. Innkomne uttalelser

Hovedtrekk i innspillene fra regionråd med flere:

- Høy ramme må legges til grunn for kommende NTP.
- Klimahensyn må legges til grunn for transportpolitikken.
- Det er stor enighet om å prioritere ferdigstillelse av:
 - E 6 Kolomoen - til Lillehammer/Ensbj og Ringebu - Otta (etappe 2)
 - E 16 - starte utbygging av Bagn - Bjørge, og Fagernes - Hande må inn i første planperiode
 - RV 4 - ferdigstillelse på Hadeland, og traseavklaring og utbygging av 4-felts veg Gjøvik - Mjøsbrua
- IC-strekningen til Lillehammer må stå ferdig i 2027.
- Det må starte planlegging for trasevalg for kobling mellom Gjøvikbanen til Dovrebanen (til Moelv).
- Økte ressurser til å forvalte og utvikle fylkesvegnettet
- Mjøsbyen må bli en del av den statlige ordningen knyttet til bymiljøavtaler
- Det er ønskelig å bygge ut et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Dette med hensyn både til trafiksikkerhet og folkehelse.
- Staten må ta et større økonomisk ansvar i bompengeprojekter.
- Rammen til rassikringstiltak må styrkes, og rassikringstiltak E6 Rosten og E16 Kvamskleiva må igangsettes.
- Trafiksikkerhet

Østlandssamarbeidet - uttalelse fra fagpolitisk utvalg

Fagpolitisk utvalg for samferdsel har utarbeidet et forslag til felles høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet om NTP 2018-2029. Endelig behandling av høringsuttalelsen vil skje i kontaktutvalgets møte 10. juni 2016.

Bl.a. følgende hovedpunkter inngår i uttalelsen:

- Den foreliggende NTP 2018-2029 påpeker i større grad enn tidligere at klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken. Østlandssamarbeidet mener at dette er positivt og at det innebærer at tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.
- Full utbygging av InterCity-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge både for person- og godstransport.

Utbyggingen vil løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet. Hele InterCity-utbyggingen må derfor forseres slik at den blir fullført innen 2027. **InterCity-utbyggingen er dermed det viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet - og er således disse fylkenes førsteprioritet.**

- En utbygging av Oslo-Navet er svært viktig for at InterCity systemet på Østlandet og for lokal- og regionaltogetrafikken. Utbyggingen av den planlagte jernbanestrekningen i Oslo-Navet må underlegges en fremdrift som sikrer at Oslotunnelen ikke blir en flaskehals i transportsystemet.
- Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet som bl.a. Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen, må styrkes ved bygging av nye kryssingsspor/dobbeltsporparseller slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene.
- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet, og Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprojekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig gjennom økte bevilgninger og satsing på bymiljøavtaler. Ordningen med langsiktige bymiljøavtaler må utvides og omfatte flere byområder enn de nå det er lagt opp til i dag.
- Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet og arbeidet med knutepunktutvikling.
- For Norge er de grensekryssende strekningene på Østlandet mellom Norge og Sverige svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er derfor viktig at jernbanestrekningen mellom Oslo - Kongsvinger - Stockholm moderniseres og opprustes med bl.a. flere kryssingsspor og dobbeltsporparseller, da denne strekningen er svært viktig både for passasjer- og den økende gods/tømmertransporten på denne strekningen.

Osloregionen

Styret i Osloregionen behandlet uttalelse til grunnlagsdokumentet for NTP i sitt møte 03.05.16.

Vedr jernbaneutbygging på Østlandet fattet styret følgende vedtak:

- Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet. Østlandsstjerna bør være strategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Fullføring av hele InterCity-utbyggingen og Østlandsstjerna har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet.
- Indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Lillestrøm til Dal/Eidsvoll utgjør timesregionen rundt Oslo.
- Osloregionen ser positivt på at det er prioritert betydelige midler til jernbane både i middels og høy ramme, og at innerstrekningene i InterCity-utbyggingen er prioritert i alle rammealternativer. Av hensyn til øvrige grenbaner på Østlandet er det avgjørende at rammene for programområdene innen jernbane ikke reduseres.

7. Fylkesrådmanns vurderinger

Siden 2004 har Hedmark og Oppland stått sammen i påvirkningsarbeidet for større bevilgninger til utbygging av samferdselsinfrastrukturen i Innlandet. Enigheten har vært fokusert på "de viktigste vegene først" og jernbanen. Samarbeidet om gjennomføringen av de prioriterte prosjektene har gitt gode resultater. Det er utløst statlige investeringsmidler som har gitt mulighet for utbygging av helt sentrale og viktige prosjekter.

Fylkeskommunen har i flere år vært medlem av Østlandssamarbeidet, og innenfor samferdsel har samarbeidet utviklet "Østlandspakka". Denne viser tydelig østlandsfylkenes prioritering innenfor veg og bane.

Fylkeskommunen ble fra 2016 medlem av Oslo-regionen. I dette samarbeidet er også her samferdsel et svært viktig politikkområde.

Fylkeskommunen har mottatt 14 høringsvar; fra regionrådene, fra noen kommuner (kommunene har samordnet sine uttalelser gjennom regionrådene) og ulike organisasjoner.

Transportetatens forslag - Grunnlagsdokument - til NTP 2018-2029, er omfattende og det foreligger mange analyser og KVVU-er som grunnlag for forslaget. Forslaget viser at behovet for infrastrukturtiltak innen samferdsel er mange og omfattende. Dette sammen med allerede igangsatte og vedtatte prosjekter, viser at det er store økonomiske utfordringer vedrørende prioritering og gjennomføring av de ønskede prosjektene. Innspill om nye prosjekter i en allerede "stor prosjektpordefølge", kan skape utfordringer.

Ut fra dette mener fylkesrådmann det er viktig at Innlandet står sammen om tidligere prioriteringer, og får gjennomført disse først. Det er likevel viktig å lansere nye prosjekter. Det er viktig å få tilslutning til at planlegging av disse kan starte i den kommende planperioden, slik at planlegging er klar når prioritering og økonomiske forutsetninger er på plass.

Fylkesrådmann mener at følgende må legges til grunn for statens prioriteringer:

1. Igangsatte prosjekter må slutføres - dvs delprosjekter på en vedtatt utbyggingsstrekning må slutføres / ferdigstilles.
2. Vedtatte prosjekter - jf gjeldende vedtatte NTP 2014-2023 - må prioriteres og gjennomføres.
3. Innspill på nye prosjekter.

Dette betyr at vedtatte prioriteringer - gjort sammen med Hedmark fylkeskommune og gjennom Østlandssamarbeidet - må opprettholdes. Dette betyr også at det er viktig å få tilslutning fra øvrige fylkeskommuner / nabofylker på en slik prioritering, da viktige prosjekter i Oppland inngår i de nasjonale transportkorridorene og derfor har svært stor betydning for våre nabofylker.

Økonomiske rammer

Fylkesrådmann legger til grunn at NTP 2018-2029 må planlegges etter høy økonomisk ramme for å bygge ut samferdselsinfrastruktur, og som sikrer næringslivets framkommelighet og øker trafiksikkerheten. Dette er nødvendig dersom en skal kunne få befolkningsvekst i Innlandet.

Fylkesrådmann mener investeringsrammene i stor grad må prioriteres til bundne prosjekter for å oppnå optimal framdrift i første del av planperioden. I tillegg må drift og vedlikehold gjennomføres uavhengig av økonomiske rammer. Dette betyr at infrastrukturkapitalen skal ivaretas, og skal ikke gå på bekostning av nye investeringsprosjekter. På denne måten reduseres forfallet.

Klima-perspektivet

Et omfattende analysearbeid ligger til grunn for forslaget og hvor klima er et viktig område som transportsektoren må ta hensyn til. Transportsektoren har et ansvar for å redusere klimagassutslipp og å bidra til å oppfylle klimamålene (Paris-avtalen vedtatt i 2015).

I et slikt perspektiv kan det være grunn til å stille spørsmål ved om forslaget til NTP er en framskriving av dagens situasjon, og om retningen og framdriften på NTP-forslaget vil oppfylle ovenfor nevnte mål/krav.

Samfunnsøkonomisk nytte

"Samfunnsøkonomisk nytte" skal legges til grunn for prioriteringen av tiltak i kommende NTP. NTP-sekretariatet har valgt å ikke offentliggjøre disse beregningene som en del av "grunnlagsdokumentet". Når man ikke får innsyn i dette, er det grunn for å stille spørsmål ved nytten av disse beregningene.

NTP-sekretariatet har opplyst at de regionale effektene av infrastrukturtiltak ikke ligger i de samfunnsøkonomiske beregningene. Dette er en stor mangel ved beregningene. Regional utvikling er et svært viktig argument for nettopp utbygging av infrastruktur.

Den ensidige bruken av nettonytte pr. budsjettkrone, må derfor suppleres med andre prioriteringskriterier / argumenter for å få et helhetlig vurderingsgrunnlag.

Overføring av gods fra veg til bane

Transportetatene foreslår en godsstrategi som vil gi overføring av gods fra veg til sjø og bane. Dette også ut fra et klimaperspektiv.

Av den transporterte mengden gods i 2013, ble nær halvparten (250 mill tonn) transportert på veg kortere enn 300 km, og noe over 20 mill tonn var lange vegtransporter. Kun 30 mill tonn ble transportert på jernbane.

I diskusjonen om vegutbygging kontra jernbaneutbygging, viser dette at det er behov for begge transporttypene. Vegutbygging med omlegging av vegsystemet utenom tettstedene bidrar bl.a. til økt trafiksikkerhet og bedre bomiljø for innbyggerne langs dagens veg.

Samtidig er det behov for å gjøre godstransport på bane konkurransedyktig i forhold til vegtransport, gjennom økt kapasitet og bedre fremkommelighet. Dette bidrar til økt leveringssikkerhet og bedre økonomi både for transportør og næringsliv.

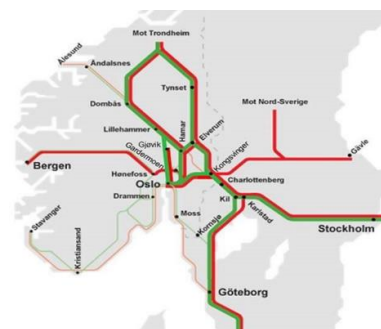
Lange vegtransporter øker årlig, hvilket tilsier at overføringspotensialet også gjør det. Dette er små mengder i det totale bildet, men utgjør en betydelig andel av lange godstransporter på veg. Økte tog-lengder, økt prioritet og hastighet for godstog kan gi overføring av opp mot 2,5 mill. tonn. Antall vogntog som kjører mellom endepunktene Oslo og Trondheim kan dermed reduseres med mellom 10 og 20 %.

Det foreslås en rekke tiltak i NTP-perioden for å styrke godstransporten på jernbane slik at den kan øke sin markedsandeler. Samlet pakke av infrastrukturtiltak som foreslås i middels og høy ramme beløper seg til 20,2 mrd. kr. og omfatter bl.a. kryssingsspor/dobbelsporparseller og oppgradering av terminaler.

Regional utvikling

Oppland - og Hedmark - har de største behovene i sentrale transportkorridorer både på veg og jernbane som går gjennom fylkene. Innlandet er 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. Som del av næringsutviklingen er dette virksomhetsområdet også viktig for

distriktene. Transportbehovet over riksgrensa til Sverige gjør utfordringene komplette.



Oppland har store utfordringer fordi det er store avstander, spredt bosetting, stor arbeidspendling, store jord- og skogbruksområder som er svært transportkrevende, stor trafikk i forbindelse med hytte- og reiseliv, transittfylker med stor gjennomgangstrafikk og høye ulykkestall.

Skal Innlandet kunne avlaste og ta del i Osloregionens vekstutfordringer, vil dette være avhengig av effektive transportløsninger i et snarlig perspektiv. For utviklingen i innlandsregionen vil effektive veger og god jernbane være helt avgjørende.

Fremkommelighet og forutsigbarhet i transporten av personer og gods 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 sterk vekst og positiv utvikling innenfor betydelige reiselivs- og fritidsdestinasjoner. Vi har betydelige næringer basert på geografiske og naturgitte forutsetninger. Det gir noen særlige utfordringer – som er helt annerledes enn byene sine – knyttet til framkommelighet, reisetider, robusthet og kvalitet på veg og bane. Infrastrukturen er livsnerven for en lang rekke tettsteder og mindre samfunn som også er vesentlige bidragsytere til næring, turisme og landets vitalitet ved at hele landet er i bruk.

Mjøsbyregionen utgjør et by- og industribelte i triangelet Elverum – Raufoss – Lillehammer som har 200 000 innbyggere og 100 000 arbeidsplasser – hvorav 10 000 industriarbeidsplasser, sterke utdannings- og fagmiljø, klynger og viktige institusjoner. Regionen har et stort potensiale for økt attraktivitet og dynamikk gjennom regionforstørring og økt integrasjon.

Det har vært et spesielt fokus på Mjøsbyregionen i forbindelse med byområdeutfordringer. En bedring av transporttilbudet som integrerer også de øvrige regionene i Innlandet med hverandre, har relativt sett størst nytte av økt integrasjon. Bedring av transporttilbudet mellom regionsentrene med ulik næringsstruktur og tjenestetilbud, vil også ha betydning på pendlingseffekten.

Ulike typer infrastruktur sikrer at næringslivet både i sentrale strøk og i distriktene kan tilbys raske og effektive transporter til markedene. En reduksjon i reisetid – f.eks. med tog Oslo-Hamar på 25 min og Oslo-Lillehammer på 55 min – har derfor stor betydning også for Østerdalen og Gudbrandsdalen.

Hedmark og Oppland er både store distriktsfylker og store reiselivsfylker. Derfor er det viktig å legge vekt på å redusere avstandsulempen. Både riksvegnettet og fylkesvegnettet må få tilstrekkelig oppmerksomhet og ressurser. Da kan de samlet utvikles til et mer effektivt system som reduserer transportkostnadene og knytter regioner og landsdeler bedre sammen.

Byområdene og kollektivtransport

Transportetatene foreslår følgende mål:

- Nullvekstmålet for personbiler skal utvides til alle mellomstore byområder og byer der hvor det er aktuelt med bypakker.
- Det skal legges til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette skal også være et premiss i planleggingen av veg og jernbane.

Bybusstilbudet i Gjøvik og Lillehammer har gjennom flere år blitt utvidet, og dette har gitt positive resultater, men har også kostet fylkeskommunen. På samme måte som de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler, har Gjøvik og Lillehammer de samme utfordringene.

Begge byområdene har utarbeidet areal- og transportplaner, og kommunene må sammen med fylkeskommunen vurdere om det skal iverksettes restriktive tiltak for biltrafikken som et ledd i å bedre kollektivtilbudet, oppnå flere reisende og dermed bedre klima. Dette gir grunnlag for også å komme innenfor rammene av bymiljøavtaler. Dette må gjøres sammen med Hedmark fylkeskommune og kommunene Hamar og Ringsaker.

Fylkesrådmann mener det er nødvendig at staten bidrar mer til driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i byområdene, siden kollektivtrafikken må øke langt ut over befolkningsveksten. Økt statlig bidrag er også viktig for at fylkeskommunen kan opprettholde sitt kollektivtilbud i distriktene.

Jernbanen

Fremtidens transportsystem må kunne håndtere en sterk befolkningsvekst i og mellom byer, regioner og landsdeler. Det er viktig at dette transportsystemet er robust utformet slik at regionene kan avlaste storbyene ved at bosettingen blir fordelt på et større område. Fylkesrådmann mener at det må gjennomføres en helhetlig modernisering av jernbanen i Østlandsområdet, slik at bo- og arbeidsregioner kan utvikles på en god måte. Samtidig er det viktig at godsperspektivet blir ivaretatt. Dette må omfatte både Dovre- og Gjøvikbanen.

Dovrebanen; IC Oslo - Lillehammer må realiseres i planperioden

Realiseringen av IC-strategien / IC-triangelet på Østlandet - her under Oslo - Hamar - Lillehammer - har vært Østlandsfylkenes viktigste prioriterte samferdselstiltak. Nevnte strekning må derfor ferdigstilles i løpet av planperioden selv om dette vil kreve en betydelig satsing. Denne utbyggingen må sees i sammenheng med følgende:

- Mjøsregionen som en del av Oslo-regionen
- Økt kapasitet på godstransport Oslo - Trondheim / Bodø -) mer gods fra veg til bane
- Som første etappe for kortere reisetid med persontog Oslo - Trondheim

I hht framdriftsplanen for IC-utbyggingen er strekningen Sørli - Åkersvika foreslått fullført innen 2024, mens fortsettelsen, som gir dobbeltspor til og gjennom Hamar og videre til Brumunddal er foreslått sluttført i 2026. Denne delstrekningen erstatter strekningen som skulle gi økt godskapasitet til 2026 i gjeldende NTP. Imidlertid vil videre utbygging fra sør gi kjøretidsgevinster og kapasitetsgevinst for persontogene.

Fylkesrådmann er enig i prinsippet om at det skal bygges innenfra og ut, for å få raskest mulig effekt av investeringene. Slik sett er videre bygging av dobbeltspor fra Hamar til Brumunddal riktig.

Fylkesrådmann mener det er svært viktig at tiltak for økt godstransport på Dovrebanen prioriteres i den kommende 4-årsperioden. Det må derfor settes av midler til dobbeltsporparsell/kryssingsspor mellom Brumunddal og Lillehammer som øker godskapasiteten.

Driftsbanegård Lillehammer legger føringer for IC-utbyggingen

Som en del av IC-satsingen arbeides det med en ny rutemodell - rutemodell 2027. Dette innebærer flere tog, og behovet for hensetting (parkering) samt drift- og vedlikehold - driftsbanegård øker. På Hovemoen i Lillehammer er det ferdig regulert driftsbanegård for 8 togsett. JBV ønsker nå at denne skal utvides for 26 togsett. Dette styrker behovet for en raskere utbygging av dobbeltspor til Lillehammer.

Dovrebanen; Lillehammer-Trondheim legger full IC-utbygging til grunn

En full utbygging av IC Oslo - Lillehammer vil også bidra til ca 1 times kortere reisetid Oslo - Trondheim. Jernbaneverket har uttalt at med "enkle" tiltak er det mulig å redusere reisetiden Lillehammer-Trondheim med 1 time. Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen har derfor fått utarbeidet en "Mulighetsstudie" som konkretiserer hvilke tiltak som må på plass, og hvilke effekter dette gir - for person- og godstrafikk - når reisetiden for persontogene Oslo - Trondheim reduseres med ca 2 timer. Dette vil også ha stor effekt for Gudbrandsdalen.

Dovrebanen vil også ha behov for tiltak knyttet til sikring mot ras/skred/flom med videre. Dette må sees i sammenheng med en videre utvikling av fjernstrekningen til Trondheim.

Fylkesrådmann mener Samferdselsdepartementet - gjennom kommende stortingsmelding om NTP 2018-2029 - må be Jernbaneverket igangsette et planarbeid på Dovrebanen for senere utbygging som ivaretar samfunnets mål og krav til en effektiv person- og godstransport mellom Oslo og Midt-Norge.

Gjøvikbanen; arbeidet med planlegging må starte i planperioden

Som en oppfølging av NTP 2014-2023 fikk Jernbaneforum Gjøvikbanen i 2015 utredet alternativer for ny jernbanetrasé på Gjøvikbanen. Det ble gjennomført en mulighetsstudie - i nært samarbeid med bl.a. Jernbaneverket - for utvikling av Gjøvikbanen, hvor mandatet i hovedsak var å vurdere muligheter for bygging av dobbeltspor med IC-standard på strekningen Oslo til Jaren. På overordnet nivå ble det også vurdert traseer for utbygging videre fra Jaren mot Gjøvik og en påkobling til Dovrebanen ved Moelv.

Det viktigste argumentet for utbygging mellom Oslo og Roa/Jaren, er nødvendigheten for å tilrettelegge for vekst i godstrafikken på bane mellom Oslo og Bergen. Dersom dette ikke skal gå på bekostning av persontogtrafikken, er man nødt til å bygge dobbeltspor på strekningen Oslo-Roa. En slik utbygging vil også ha den fordel at den vil kunne redusere presset på Oslo-tunnelen gjennom å tilrettelegge for at godstrafikk på Sørlandsbanen kan kjøres via Roa. Dobbeltspor på den aktuelle strekningen vil også bidra til økt frekvens og kapasitet for persontogene, noe som etterspørres i regionen.

Gjennom et kommunalt samarbeid på Østlandet, har 21 kommuner langs jernbanestrekninger på Østlandet (gjelder ikke IC-strekningene) fått utarbeidet en rapport vedr planlegging og utbygging av disse City-Link - her under Gjøvikbanen. Disse banestrekningene er sammenlignet med ytre IC.

Fylkesrådmann ser det som positivt at det kommer innspill også på disse banestrekningene. Fylkesrådmann vil imidlertid understreke at tidligere prioriteringer - jf fylkestingets behandling i april 2015 - må ligge til grunn for fylkeskommunens prioriteringer av jernbanetiltak. Dette innebærer at ferdigstillelse av hele IC må prioriteres først.

Sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen vil gi nye muligheter. Fylkesrådmann er av den oppfatning at dette betinger økt kapasitet på den indre del av Gjøvikbanen - jf ovenfor nevnte "mulighetsstudie", og at dette derfor må prioriteres først. Bygging innen fra og ut - jf. IC-prinsippet - vil gi størst effekt.

Gjøvikbanen er en del av IC-området, og fylkesrådmann mener det må igangsettes et planarbeid med tanke på realisering av "indre Gjøvikbane" innen 2035. I et langsiktig perspektiv - jf NTP og "Langsiktig jernbanestrategi", vil sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen være interessant, og dette planarbeidet må videreføres.

Andre jernbanetiltak

Den gjenværende del av Valdresbanen som ikke er fjernet (Eina–Dokka–Bjørge) er uten trafikk. På bakgrunn av kostnader ved istandsetting og drift, og et svakt markedsgrunnlag, foreslås strekningen formelt nedlagt og tatt ut av det nasjonale jernbanenettet.

Fylkesrådmann er enig i en slik betraktning og støtter forslaget om formell nedleggelse av banen, samt at det avsettes midler til opprydningstiltak.

Jernbanepolitisk plattform for Innlandet ble behandlet i felles fylkesting mellom Hedmark og Oppland den 22.04.2015, og deretter sendt inn til NTP-sekretariatet. Plattformen inneholder omforent politikk mellom fylkeskommunene og Innlandets jernbanefora, for jernbanestrekningene i Innlandet. I tillegg til framlagt forslag til jernbanepolitisk plattform, ble følgende tilleggssforslag vedtatt:

«Fylkestinget ber om at jernbaneforumene jobber frem en "jernrekke" for satsning på jernbane i fellesskap sammen med Hedmark og Oppland fylkeskommune lik lottorekka for vegutbygging i Innlandet. Forslag på en slik jernrekke fremmes for fylkestingene for vedtak.»

Jernbaneforaene ble anmodet om å gi innspill til en slik «jernrekke». I og med at jernbaneforaenes hovedformål er å fremme sin egen jernbanestrekning, vil det være i motsetning med deres formål å eventuelt nedprioritere sin egen strekning. Tilbakemeldingene fra jernbaneforaene er derfor ikke entydige med hensyn til en tydelig prioritering mellom strekningene.

Heller ikke «lottorekka» for vegutbygging er en prioritert liste mellom de opplistede vegene. I tillegg til den jernbanepolitiske plattformen, som viser fylkenes omforente jernbanepolitikk, gir denne høringsuttalelsen en felles uttalelse fra fylkestingene om ønsket jernbanesatsing, og er på denne måten en oppfyllelse av fylkestingsvedtaket fra april 2015.

Riksveger

Det er positivt at NTP-forslaget setter fokus på vedlikeholdsbehovene og etterslepet. Det er imidlertid viktig for utviklingen i regionen og for gjennomgangstrafikken at dette ikke går på bekostning av investeringsmidler.

E6

"Nye Veier AS" har i sin oppstartportefølje med bl.a. E6 Gardermoen-Moelv og Moelv-Ensby (Øyer) til samlede kostnader på 9 milliarder og det er forutsatt 50/50 finansiering mellom stat og bompenger. Antatt byggestart vil være i begynnelsen av 2017.

E6 Ringeby - Otta

Samferdselsdepartementet har bedt om statlig regulering for strekningen Elstad - Gunstadmoen. Det er viktig at dette kommer i gang raskt. Men dette må ikke gå på bekostning av Sjøa - Otta som også er vedtatt utbygd. Det er et krav fra fylkeskommunen at hele den gjenstående vegstrekning må planlegges for byggestart i 2018/2019. Det er viktig å få en sammenhengende utbygging med lik standard av hele vegstrekningen Ringeby - Otta. Fullføring av E6 er et meget viktig regionalt og nasjonalt tiltak. Ny E6 vil gi bedre rammevilkår og økt verdiskapning for næringslivet samt bedre trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet.

E16 gjennom Valdres

Det er et krav fra fylkeskommunen at hele den gjenstående E16 strekningen mellom Bagn - Bjørge bygges ut kontinuerlig og at oppstart skjer så raskt som overhodet mulig. Fullføring av E16 med Fagernes - Hande, som ble vedtatt i gjeldende NTP 2014-2023, må også komme i gang i første del av planperioden.

Ny E16 vil gi bedre rammevilkår og økt verdiskapning for næringslivet samt bedre trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet.

Gjennomføring av disse prosjektene gir en effektiv utnyttelse av de allerede foretatte investeringene på E16. Dette innebærer at vi får fullført en rimelig og rassikker veg med sammenhengende god standard og 100% vintersikkerhet mellom øst og vest.

Fylkesveger

På fylkesvegnettet er det flere flaskehalser hvor heller ikke staten i sin tid prioriterte utbedringer. De nye fylkesvegene er ofte omkjøringsruter for riksvegnettet. Fylkesvegnettet er preget av varierende funksjon og standard, og med et beregnet forfall på 1,5 milliarder kroner. I Oppland er forfallet knyttet til bruer, fundament, drenering og fast dekke. Fylkeskommunen har i liten grad økonomisk evne til å gjennomføre store, dyre punktutbedringer.

Transportetatene har foreslått at Fv 33 Gjøvik x Rv 4 til Bjørge x E16 - tverrforbindelsen mellom Rv4/E6 og E16 - omklassifiseres fra fylkesveg til riksveg.

Fylkeskommunen har i forbindelse med "øst-vest-utredningen" omtalt betydningen av Fv33-kobling til nettopp Rv 4/E6 og E16. Pga trafikkmengden og vegens beskaffenhet er fylkeskommunen nå i gang med store investeringer på denne strekningen. Prosjektet finansieres av fylkeskommunen og bompengemidler (50/50). Utbyggingen ville neppe skjedd på dette tidspunkt i statlig regi.

Fylkesrådmann ser at det er kun fylkeskommunens reduserte drift- og vedlikeholdskostnader som kan ligge til grunn for statlig overtagelse. Skal Fv 33 omklassifiseres, mener fylkesrådmann at dette må gjelde hele strekningen fra Minnesund til Bjørge.

Flom- og skredsikring

I forhold til regional utvikling har ras- og flomskader i Innlandet forårsaket upålitelighet og "leveringsusikkerhet" i transportsystemet – spesielt for næringslivet. Upålitelighet er en av grunnene til at godstransport overføres fra bane til veg. Pålitelighet i transportsystemet må derfor ha større fokus i kommende transportplan.

Flom og skred de siste årene har rammet store deler av Hedmark og Oppland i betydelig grad. Skadene som er blitt påført fylkesvegnettet, er av Statens vegvesen kostnadsberegnet til mange 10-talls millioner kroner.

Kostnadmessige konsekvenser som følge av flom, ras og skred, har langt på vei blitt en uoverkommelig oppgave for fylkeskommunene. Staten må i større grad stille opp for kommuner og fylkeskommuner som er rammet av naturødeleggelser. Fylkene må få full statlig kompensasjon ved flom og skred. Klimaendringer vil forutsette økt vedlikehold og behov for mer robust infrastruktur i årene som kommer. Tiltak rettet mot veg og bane på de enkelte strekninger/ korridorer må sees i sammenheng.

Basert på Statens vegvesen sine nyeste rapporter om skredsikringsbehov, innebærer det årlige bevilgninger til bare skredsikring på 3,4 milliarder kroner i planperioden.

Trafiksikkerhet

Nullvisjonen skal fortsatt være førende for trafiksikkerhetsarbeidet. Nullvekstmålet innebærer også at veksten i transportpolitikken skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette er positivt både for miljø og folkehelsen.

Myke trafikanter har høyere skaderisiko enn f.eks. bilførere. Det er derfor sannsynlig at flere myke trafikanter på veiene kan føre til flere trafikkulykker som involverer myke trafikanter.

Det må derfor gis føringer og virkemidler til økt trafikksikkerhetsarbeid - utover midler til fysiske tiltak.

Bredbånd og digital infrastruktur bredbånd

Bredbånd av høy kvalitet er for Hedmark og Oppland en viktig del av «transportsystemet». Vi er de to fylkene i landet med aller størst utfordringer på dette området.

Det er ca 80 000 husstander i Hedmark og Oppland som ikke har et tilfredsstillende tilbud. En utbygging til disse vil koste 3,5 – 4 mrd kroner. For at det skal være bedriftsøkonomisk lønnsomt må en ha støtte midler i størrelsesorden 1 – 2,5 mrd kr om en ser for seg en dekning på 90 – 100%. Når vi vet at det er små midler inne her i dag - vel 100 mill kr i år, sier det noe om utfordringene.

Det vil være av stor betydningen at utbygging av digital infrastruktur forsterkes. Dette er viktig for etablering av intelligent transportsystemer og –tjenester (ITS) som vil gi økt måloppnåelse i forhold til fremkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet.

Konklusjon

Fylkesrådmann mener det er viktig at Innlandet også denne gang står sammen om hovedprioriteringene for utbygging av samferdselsinfrastruktur. Hedmark og Oppland fylkeskommuner har som tidligere samarbeidet om hovedprioritering når det gjelder veg og jernbane.

Fylkesrådmann legger til grunn at NTP 2018-2029 må planlegges etter en høy økonomisk ramme for å bygge ut samferdselsinfrastruktur, for å sikre næringslivets framkommelighet og øke trafikksikkerheten. Dette er nødvendig dersom en skal kunne få befolkningsvekst i Innlandet.

Fylkesrådmann mener det er viktig at det iverksettes miljø- og klimatiltak som kan redusere klimautslippene. Det er først og fremst teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Flesteparten av aktuelle tiltak for bedre miljø, må gjøres på sentralt nivå.

Fylkesrådmann mener det må kreves tilstrekkelig med midler slik at en kan få bygget dobbeltspor på jernbanen på hele strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer i løpet av utløpet av 2027.

Fylkesrådmann mener det må igangsettes et planarbeid for dobbeltspor Oslo - Roa/Hadeland på Gjøvikbanen. Det må avsettes tilstrekkelig med midler til å bedre kapasiteten ved bygging av dobbeltsporparseller og kryssingsspor, slik at både person- og godstransportavviklingen på banene kan økes. Dette gjelder både Dovre-, Gjøvik- og Kongsvingerbanen.

Fylkesrådmann mener at stamvegene E6, E16, Rv 3/25 og Rv 4 må sikres med nødvendige midler i NTP. Det er spesielt viktig at igangværende vegprosjekt sikres midler slik at det blir kontinuerlig utbygging, og at prosjekt som er vedtatt i NTP 2014-2023 blir gjennomført.

Fylkesrådmann finner det uakseptabelt at det i høringsforslaget ikke foreslås midler til fullføring av E16 strekningen Fagernes - Hande. Fylkesrådmann mener det må kreves kontinuerlig utbygging slik at hele E16 ferdigstilles som forutsatt.

Fylkesrådmann mener det er av stor betydning at fylkeskommunen settes i stand til å utbedre forfallet på fylkesvegnettet innen rimelig tid, og Staten må derfor stille til rådighet ekstra midler.

Bompengefinansiering vil også i fremtiden bli en del av finansieringsgrunnlaget for å få til bedre samferdselsinfrastruktur. Fylkesrådmann mener imidlertid at Staten må ta større ansvar for

finansieringen av infrastrukturen. Bompengefinansiering må være et supplement til statlig finansiering og føre til at vegutbygging skjer raskere enn det ellers ville gjort. Opprinnelig kostnadsfordeling mellom Staten og bompenger må ikke endres dersom kostnadsøkninger og andre forhold øker utbyggingskostnadene.

Fylkesrådmann mener det er positivt at det er opprettet et infrastrukturfond for å få finansiert infrastrukturutbygging med større forutsigbarhet og raskere utbygging.

Fylkesrådmann mener det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift- og vedlikehold for å redusere tempoet i forfallet av veg- og baneinfrastrukturen. Fylkesrådmann vil imidlertid understreke at denne satsingen ikke må gå på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på veg- og bane.

Fylkesrådmann mener det må kreves økte ressurser slik at fylkeskommunen kan settes i stand til å utbedre forfallet på fylkesvegnettet og sikre videre utbygging.

Fylkesrådmann mener at Fv33 Gjøvik - Bjørge fortsatt skal bestå som fylkesveg.

Nasjonale myndigheter må legge opp til belønningsordninger som kan øke kollektivtrafikken og redusere den øvrige biltrafikk spesielt i byområder. Ordningen må derfor utvides. Fylkesrådmann mener at «Mjøsbyene» må bli en del av den statlige belønningsordningen for å få utviklet kollektivtrafikken i området.

Fylkesrådmann mener det må gis føringer og virkemidler til økt trafikksikkerhetsarbeid - utover midler til fysiske tiltak.