



Samferdselsdepartementet

Deres ref:
23/629

Vår ref:
2022/15672-57
Erlend Myking

Dato:
26.06.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag

Viser til brev av 3. april 2023.

Fylkestinget i Innlandet behandlet i sak 39/2023 høring på transportvirksomhetenes svar på svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan – NTP 2025–2036, og fattet følgende vedtak:

- «1. Nasjonal transportplan 2025 – 2036 må svare på de nasjonale utfordringene. De statlige tilskuddene må styrkes for å gi fylkesvegene et vesentlig løft gjennom å øke tilskuddsordningen med fem (5) milliarder kroner årlig i 12 år. Dette for å sikre framkommelighet, samfunnssikkerhet og trafikkikkerhet. Dette vil være viktig for å nå Stortingets nullvisjon om omkomne og hardt skadde i trafikken. Midler til fylkesvegnettet må bevilges ut fra antall kilometer fylkesveg i det enkelte fylke.
2. Fylkestinget understreker spesielt betydningen fylkesvegnettet har i beredskapssammenheng. Å opprettholde og utvikle landets forsvars- og transportevne er særskilt vesentlig i Innlandet med sentrale transportårer øst-vest og nord-sør. Fylkeskommunale veger er i meget stor grad beredskapsveger for riksvegene. Dette må vurderes i lys av utvidelsen av NATO, og Forsvarskommissjonen og Totalforsvarskommissjonen sitt arbeid som legges fram mai/juni 2023. Også tilstedeværelse av tungt militær infrastruktur i Innlandet krever betydelig samferdselsmessig beredskap.
3. Fylkestinget støtter opp om økningene i midler til drift og vedlikehold på veg og bane. Å ta vare på eksisterende transportinfrastruktur er viktig av hensyn til framkommelighet, trafikkikkerhet og samfunnssikkerhet.
4. Norge når ikke sine klimamål hvis ikke også de mindre og mellomstore byområdene lykkes med omstilling til klimavennlig transport. Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Dette til tross for at nullvekstmålet om den videre areal- og transportutviklingen er lagt til grunn.

Mjøsbyen bør derfor bli en del av gjeldene tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling. Fylkestinget mener generelt at statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en statlig incentivordning, og bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår.

5. For å nå NTPs hovedmål i hele landet og å øke andelen kollektivreisende, gående og syklende, må staten i større grad ta ansvar og bidra til utviklingen av kollektivtrafikk, gange og sykkel, også utenfor de byområdene som har en form for bypakke-avtaler. En økning av rammene til fylkeskommunene vil bidra til gode og fleksible kollektivtiltak også i spredt bebodde områder.

6. Fylkestinget foreslår følgende prioriteringer av utbyggingsprosjekt i Innlandet i Nasjonal Transportplan 2025 – 2036:

Jernbaneprosjekt (jernbanedirektoratet/Bane Nor)

1) Dovrebanen – nedskalering IC – må fullføres. Trinn 1 i effektpakken «Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)» må gjennomføres i første periode. Det innebærer dobbeltspor fra Åkersvika helt inn på Hamar stasjon for å unngå en unødvendig flaskehals, oppgradering av stasjonsområdet samt planlagte kryssningsspor i Ringsaker.

2) Kongsvingerbanen, som del av kombigodsstrekningen Oslo – Narvik, er svært viktig for internasjonal, nasjonal og lokal gods- og persontransport generelt, ikke kun for nevnte godsstrekning. Planlagte tiltak for å bedre kapasiteten må gjennomføres så fort som mulig.

3) Effektpakke for gods på bane «Marked og redundans», for effektiv flyt av gods i de lengre korridorene, ved bruk av flere banestrekninger og koblinger mellom disse, samt flere effektive terminaler langs korridorene. Spesielt viktig med tanke på eksport og avlastning av Oslo-området.

4) Utbedring /elektrifisering Røros/Solørbanen I første seksårsperiode gjennomføres tilsving/kobling og deelektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og kryssningsspor på Løten og Kirkenær.

5) Utbedring Gjøvikbanen inkludert utbygging av kombiterminal med sidespor for lasting, samt timefrekvens mellom Gjøvik og Oslo

6) Prisnivå for togbilletter må reduseres for å bidra til å nå mål om økt kollektivandel, da det er for dyrt sammenlignet med bil.

7) Ved innkjøp av togmateriell må disse ha universell utforming.

Statens vegvesen sine prosjekt

1) Rv. 4 Gjøvik-Oslo Det er viktig for både trafikksikkerhet, trafikkantnytte og fremkommelighet at hele strekningen Mjøsbrua – Oslo bygges ut etter en helhetlig plan. I Første seksårsperiode må ny trasé i Nittedal og en helhetlig løsning for

trafikkavviklingen i Groruddalen gjennomføres, som ivaretar næringstransporten og knytter sammen RV 4 og E6.

2) E16 Fagernes-Hande. Dette er en viktig strekning for transport av gods og personer mellom landets to største byer. Øst/vest-forbindelse med best vinterregularitet (Filefjell). Prosjektet skal løse fremkommelighet- og miljøutfordring gjennom Fagernes sentrum. I Valdres er det ikke banetilbud. Fullføre påbegynt prosjekt. Planleggingsmidler stilles til disposisjon fra 2026 og oppstart i første 6-års periode.

3) Utbedringsstrekninger rv.3, rv.25, rv.2, rv.15, E16 Strekningsvise utbedringer av eksisterende veg er fornuftig bruk av penger.

4) Rv. 15 Strynefjellet. Prosjektet må planlegges i første 6-års periode.

Nye Veier sine prosjekter

1) E6 Moelv-Øyer, Øyer-Ringebu-Otta. Starta prosjekt – hele E6 gjennom Gudbrandsdalen må fullføres. F.eks. betales det bompenger for 55 km ny vei, men kun 33 km er ferdig. Vegene har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet, og ferdigstillelse er viktig for å få god samfunnssikkerhet på hele korridoren Oslo – Trondheim.

2) Rv. 4 Mjøsbrua-Gjøvik (Hunndalen). Inngår som del av en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Oslo. Vegene har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet. Prosjektet har positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet vil bidra til sammenkobling av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.

3) E16 Kongsvinger-E6. Dette er hovedvegen som binder sammen Oslo/ Gardermoreregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. Regjeringen må gjøre en helhetlig avklaring av prosjektet, både i forhold til tilstand på eksisterende veg Nybakk – Slomarka, og hvordan en best kan sikre videre fremdrift i hele prosjektet.

4) Rv. 25 Hamar-Løten. Strekningen har høy ulykkesfrekvens og delvis lav framkommelighet. Prosjektet vil knytte bo- og arbeidsmarkedene i Hamarregionen og Sør-Østerdalsregionen tettere sammen.

5) E136 Dombås-Vestnes (utbedringsstrekning)»

Vedlagt følger saksprotokoll og saksframlegg fra fylkestingets behandling.

Med vennlig hilsen

Hanne Finstad
seksjonssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll Fylkestinget NTP 2025 - 2036
- 2 Saksframlegg fylkestingssak 39_2023

Kopi til:

NYE VEIER AS
STATENS VEGVESEN
JERNBANEDIREKTORATET
Bane Nor hovedkontor
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Fylkestingets behandling av sak 39/2023 i møte den 13.06.2023:

Vedtak:

1. Nasjonal transportplan 2025 – 2036 må svare på de nasjonale utfordringene. De statlige tilskuddene må styrkes for å gi fylkesvegene et vesentlig løft gjennom å øke tilskuddsordningen med fem (5) milliarder kroner årlig i 12 år. Dette for å sikre framkommelighet, samfunnssikkerhet og trafiksikkerhet. Dette vil være viktig for å nå Stortingets nullvisjon om omkomne og hardt skadde i trafikken. Midler til fylkesvegnettet må bevilges ut fra antall kilometer fylkesveg i det enkelte fylke.
2. Fylkestinget understreker spesielt betydningen fylkesvegnettet har i beredskapssammenheng. Å opprettholde og utvikle landets forsvars- og transportevne er særskilt vesentlig i Innlandet med sentrale transportårer øst-vest og nord-sør. Fylkeskommunale veger er i meget stor grad beredskapsveger for riksvegene. Dette må vurderes i lys av utvidelsen av NATO, og Forsvarskommisjonen og Totalforsvarskommisjonen sitt arbeid som legges fram mai/juni 2023. Også tilstedeværelse av tungt militær infrastruktur i Innlandet krever betydelig samferdselsmessig beredskap.
3. Fylkestinget støtter opp om økningene i midler til drift og vedlikehold på veg og bane. Å ta vare på eksisterende transportinfrastruktur er viktig av hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet.
4. Norge når ikke sine klimamål hvis ikke også de mindre og mellomstore byområdene lykkes med omstilling til klimavennlig transport. Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Dette til tross for at nullvekstmålet om den videre areal- og transportutviklingen er lagt til grunn. Mjøsbyen bør derfor bli en del av gjeldene tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling. Fylkestinget mener generelt at statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en statlig incentivordning, og bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår.
5. For å nå NTPs hovedmål i hele landet og å øke andelen kollektivreisende, gående og syklende, må staten i større grad ta ansvar og bidra til utviklingen av kollektivtrafikk, gange og sykkel, også utenfor de byområdene som har en form for bypakke-avtaler. En økning av

rammene til fylkeskommunene vil bidra til gode og fleksible kollektivtiltak også i spredt bebodde områder.

6. Fylkestinget foreslår følgende prioriteringer av utbyggingsprosjekt i Innlandet i Nasjonal Transportplan 2025 – 2036:

Jernbaneprosjekt (jernbanedirektoratet/Bane Nor)

1) Dovrebanen – nedskalering IC – må fullføres. Trinn 1 i effektpakken «Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)» må gjennomføres i første periode. Det innebærer dobbeltspor fra Åkersvika helt inn på Hamar stasjon for å unngå en unødvendig flaskehals, oppgradering av stasjonsområdet samt planlagte kryssningsspor i Ringsaker.

2) Kongsvingerbanen, som del av kombigodsstrekningen Oslo – Narvik, er svært viktig for internasjonal, nasjonal og lokal gods- og persontransport generelt, ikke kun for nevnte godsstrekning. Planlagte tiltak for å bedre kapasiteten må gjennomføres så fort som mulig.

3) Effektpakke for gods på bane «Marked og redundans», for effektiv flyt av gods i de lengre korridorene, ved bruk av flere banestrekninger og koblinger mellom disse, samt flere effektive terminaler langs korridorene. Spesielt viktig med tanke på eksport og avlastning av Oslo-området.

4) Utbedring /elektrifisering Røros/Solørbanen I første seksårsperiode gjennomføres tilsving/kobling og delelektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og kryssningsspor på Løten og Kirkenær.

5) Utbedring Gjøvikbanen inkludert utbygging av kombiterminal med sidespor for lasting, samt timefrekvens mellom Gjøvik og Oslo

6) Prisnivå for togbilletter må reduseres for å bidra til å nå mål om økt kollektivandel, da det er for dyrt sammenlignet med bil.

7) Ved innkjøp av togmateriell må disse ha universell utforming.

Statens vegvesen sine prosjekt

1) Rv. 4 Gjøvik-Oslo Det er viktig for både trafikksikkerhet, trafikkantnytte og fremkommelighet at hele strekningen Mjøsbrua – Oslo bygges ut etter en helhetlig plan. I Første seksårsperiode må ny trasé i Nittedal og en helhetlig løsning for trafikkavviklingen i Groruddalen gjennomføres, som ivaretar næringstransporten og knytter sammen RV 4 og E6.

2) E16 Fagernes-Hande. Dette er en viktig strekning for transport av gods og personer mellom landets to største byer. Øst/vest-forbindelse med best vinterregularitet (Filefjell). Prosjektet skal løse fremkommelighet- og miljøutfordring gjennom Fagernes sentrum. I Valdres er det ikke banetilbud. Fullføre påbegynt prosjekt. Planleggingsmidler stilles til disposisjon fra 2026 og oppstart i første 6-års periode.

3) Utbedringsstrekninger rv.3, rv.25, rv.2, rv.15, E16 Strekningsvise utbedringer av eksisterende veg er fornuftig bruk av penger.

4) Rv. 15 Strynefjellet. Prosjektet må planlegges i første 6-års periode.

Nye Veier sine prosjekter

1) E6 Moelv-Øyer, Øyer-Ringebu-Otta. Starta prosjekt – hele E6 gjennom Gudbrandsdalen må fullføres. F.eks. betales det bompenger for 55 km ny vei, men kun 33 km er ferdig. Vegen har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet, og ferdigstillelse er viktig for å få god samfunnssikkerhet på hele korridoren Oslo – Trondheim.

2) Rv. 4 Mjøsbrua-Gjøvik (Hunndalen). Inngår som del av en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Oslo. Vegen har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet. Prosjektet har positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet vil bidra til sammenkobling av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.

3) E16 Kongsvinger-E6. Dette er hovedvegen som binder sammen Oslo/ Gardermoregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. Regjeringen må gjøre en helhetlig avklaring av prosjektet, både i forhold til tilstand på eksisterende veg Nybakk – Slomarka, og hvordan en best kan sikre videre fremdrift i hele prosjektet.

4) Rv. 25 Hamar-Løten. Strekingen har høy ulykkesfrekvens og delvis lav framkommelighet. Prosjektet vil knytte bo- og arbeidsmarkedene i Hamarregionen og Sør-Østerdalsregionen tettere sammen.

5) E136 Dombås-Vestnes (utbedringsstrekning)

Behandling:

Stein Tronsmoen (Sp) fremmet slik forslag på vegne av Sp og Ap:

Pkt 6 - Jernbane - nytt pkt 7

Ved innkjøp av togmateriell må disse ha universell utforming.

Truls Gihlemoen (FrP) fremmet på vegne av FrP slikt forslag:

Innlandet er Norges største veg- og jernbanefylke med flere nasjonale og internasjonale transportkorridorer som går gjennom fylket. Innlandet fylkeskommune er landets nest største vegeier etter staten, med om lag 7000 km fylkesveg og 1230 bruer. Innlandet er landets største jernbanefylke med 6 banestrekninger i drift. Et helhetlig, sikkert og funksjonelt transportsystem er avgjørende for utviklingen i hele Innlandet og i landet som helhet.

Staten skal ha ansvaret for veiutbyggingen. Veipricing, rushtidsavgifter, kjøprising eller andre betegnelser på skatter og avgifter som har til hensikt å fordyre transport, aksepteres

ikke. Bompenger eller andre former for direkte brukerbetaling skal ikke innkreves for bruk av det offentlige veinettet.

For å få mest mulig infrastruktur for pengene, må pengene brukes mest mulig rasjonelt til bygging av infrastruktur. Symbolske klimatiltak og fordyrende løsninger må unngås.

Fylkestinget i Innlandet vil prioritere gjennomføring av de planlagte og påbegynte strekninger på strekningene RV4 fra Sinsen til Biri, RV25 Hamar – Løten, E6 Moelv – Dombås, RV3 og E16 Slobrua til E6, og E16 Valdres. Disse veiene fungerer ikke bare som lokale og regionale veier, de er i aller høyeste grad nasjonale hovedveier. Innlandet er som et gigantisk veikryss. All trafikk nord-sør og øst-vest går igjennom Innlandet. For å løse trafikksituasjonen gjennom Elverum må RV25 utbedres.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er blitt for stort til at fylkeskommunene kan håndtere dette alene. Staten må overta eierskapet til fylkesveiene. Inntil staten overtar ansvaret for fylkesvegene må staten ta et særlig ansvar for fylkesveger med stor eksportandel.

Innlandet fylke vil prioritere å fullføre planlagt utbygging av Dovrebanen, og videre med dobbeltsporparceller til Lillehammer. Fullføre Godspakke Innlandet med spesielt fokus på elektrifisering av Grundsetbanen, Rørosbanen og Solørbanen, tilsving på Hamar, Elverum og Kongsvinger, ny terminal i Kongsvinger og tilrettelegging for flerbruksterminal på Sørli.

Gjøvik-, Kongsvinger- og Rørosbanen må utbedres for å få økt punktlighet, økt frekvens, og redusert reisetid. På Kongsvingerbanen er det spesielt viktig også å øke kapasiteten.

Potensialet for passasjertransport på jernbanestrekninger som i dag er forbehold godstransport må vurderes.

Johannes Christian Wahl Gran (MdG) fremmet på vegne av MdG, R og SV slikt forslag:

6 - Jernbane pkt. 5 tillegg:

(eksisterende tekst), sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen er en naturlig prioritering i dette.

Nye punkter:

Utbygging av nye veier kan ikke gå på bekostning av sårbar natur, bidra til nedbygging av matjord eller økt persontrafikk.

For alle motorveiprosjekter må det vurderes nedskalering til 2-3 feltsløsninger, før det bygges 4-feltsløsninger.

Statlige investeringer innen samferdsel bør prioritere et krafttak for norsk jernbane, før vi bygger nye bilveier.

For å nå nasjonale og regionale målsettinger om klimagassutslipp, kreves det innovasjon og høy investeringstakt for å imøtekomme behovene fra omstillingen til nullutslippsløsninger

innen tungtransport. Finansieringen og løsningene på dette kan ikke tilfalle regionale og lokale myndigheter uten vesentlige statlige bidrag.

Nye Veier sine prosjekter

1)

Utbygging av E6 kan ikke gå på bekostning av sårbar natur, bidra til nedbygging av matjord eller økt trafikk.

2)

Rv.4 Mjøsbrua--Gjøvik (Hunndalen) bør med fordel nedskaleres til 2-3 felts løsning, Vegen har høy ulykkesfrekvens og lav fremkommelighet. Prosjektet har positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet vil bidra til sammenkobling av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.

3) E16 Kongsvinger-E6. Dette er hovedvegen som binder sammen Oslo/ Gardermoregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. Regjeringen må gjøre en helhetlig avklaring av prosjektet, både i forhold til tilstand på eksisterende veg Nybakk – Slomarka, og hvordan en best kan sikre videre fremdrift i hele prosjektet. (ingen endringer)

4) (stryke)

5) E136 Dombås-Vestnes (utbedringsstrekning). (ingen endringer)

Joakim Ekseth (H) ba om følgende protokolltilførsel:

Til punkt 6-1 Dovrebanen.

Vedrørende setningen "Det innebærer dobbeltspor fra Åkersvika helt inn på Hamar stasjon for å unngå en unødvendig flaskehals, oppgradering av stasjonsområdet samt planlagte kryssningsspor i Ringsaker" må bemerkes at for Høyre gjelder følgende protokolltilførsel:

"En fremtidig Hamar stasjon må plasseres i Øst, ikke på dagens tomt. En bygging av dobbeltsporet frem til dagens stasjon vil således kun være en midlertidig løsning i påvente av en ny permanent stasjon Øst i Hamar."

Votering:

Forslag fremmet av Wahl Gran (MDG) falt med 47 stemmer avgitt av Ap, FrP, H, KrF, PP, Sp, U.

9 stemte for: MDG, R, SV, V.

Forslag fremmet av Gihlemon (FrP) falt med 52 stemmer avgitt av Ap, 6H (Hanne Alstrup Velure, Hans Olav Sundfør, Joakim Ekseth, Rune Øygarden, Vegard Riseng, Åse Brattrok Ryager), KrF, MDG, PP, R, Sp, SV, U, V. 4 stemte for: FrP, 1H (Gjertrud Nordal).

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble enstemmig vedtatt med 56 stemmer.

Det ble votert over pkt. 1) under Jernbaneprosjekt:

46 stemte for punktet, avgitt av Ap, 1FrP (Wenche Kristin Haug Almestrand), 5H (Hanne Alstrup Velure, Hans Olav Sundfør, Joakim Ekseth, Vegard Riseng, Åse Brattrok Ryager), PP, R, Sp, SV)

10 stemte mot: (2FrP (Jostein Kristiansen, Truls Gihlemoen), 2H (Gjertrud Nordal, Rune Øygarden), KrF, MDG, U, V.

Innstillingen fra Hovedutvalg for samferdsel ble vedtatt med 53 stemmer avgitt av Ap, FrP, H, PP, Sp, SV, KrF, 2MDG (Suhur Lorch-Falch, Johannes Christian Wahl Gran, U, V.

3 stemte mot: 1MDG (Sindre Sørhus), R

|Arkivreferanse: 2022/15672-52
Arkivkode: N00
Saksbehandler: Erlend Myking, Øystein
Sjølie, Ingrid R. Øvsteng,
Frida C. Skjørberg Dahl
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og
utvikling
Dato: 22.05.2023

| Utvalg | Møtedato | Saksnummer |
|----------------------------|------------|------------|
| Hovedutvalg for samferdsel | 31.05.2023 | |
| Fylkestinget | 13.06.2023 | |

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 – 2036 – HØRING PÅ TRANSPORTVIRKSOMHETENES SVAR PÅ OPPDRAG.

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1. Nasjonal transportplan 2025 – 2036 må svare på de nasjonale utfordringene. Fylkesvegene må gis et vesentlig løft gjennom en langsiktig handlingsplan for å sikre framkommelighet, samfunnssikkerhet og trafiksikkerhet. Stortingets nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde i vegtrafikken må få konsekvenser også for prioriteringer mellom de ulike formålene i planen.

Fylkestinget understreker betydningen av fylkesvegnettet som viktig for å opprettholde transportevne og forsvarsevne, og ønsker at også veger i Innlandet blir vurdert i denne sammenheng. Her ber vi særlig om at dette vurderes i lys av utvidelsen av NATO, og Forsvarskommissjonen og Totalforsvarskommissjonen sitt arbeid som legges fram mai/juni 2023. I Innlandet er dette av stor betydning da en har flere store omkjørings- og beredskapsveger for nasjonale transportårer både nord/sør og øst/vest.

2. Fylkestinget støtter opp om økningene i midler til drift og vedlikehold på veg og bane. Å ta vare på eksisterende transportinfrastruktur er viktig av hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet.
3. Norge når ikke sine klimamål hvis ikke også de mindre og mellomstore byområdene lykkes med omstilling til klimavennlig transport. Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Dette til tross for at nullvekstmålet om den videre areal- og transportutviklingen er lagt til grunn.

Mjøsbyen bør derfor bli en del av gjeldene tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling. Fylkestinget mener generelt at statlige belønningssmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en statlig incentivordning, og bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår.

4. For å nå NTPs hovedmål i hele landet og å øke andelen kollektivreisende, gående og syklende, må staten i større grad ta ansvar og bidra til utviklingen av kollektivtrafikk, gange og sykkel, også utenfor de byområdene som har en form for bypakke-avtaler.
5. Fylkestinget foreslår følgende prioriteringer av utbyggingsprosjekt i Innlandet i Nasjonal Transportplan 2025 – 2036:

Jernbaneprosjekt (Jernbanedirektoratet/Bane Nor):

1. Dovrebanen: Trinn 1 i effektpakken «Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)» må gjennomføres i første periode. Det innebærer dobbeltspor fra Åkersvika helt inn på Hamar stasjon for å unngå en unødvendig flaskehals, oppgradering av stasjonsområdet samt planlagte kryssningsspor i Ringsaker.
2. Tiltak på Kongsvingerbanen, som del av kombigodsstrekningen Oslo – Narvik, er svært viktig for internasjonal, nasjonal og lokal gods- og persontransport generelt, ikke kun for nevnte godsstrekning. Planlagte tiltak for å bedre kapasiteten må gjennomføres så fort som mulig.
3. Behov for ny effektpakke for gods på bane: «Marked og redundans», for effektiv flyt av gods i de lengre korridorene, ved bruk av flere banestrekninger og koblinger mellom disse, samt flere effektive terminaler langs korridorene. Spesielt viktig med tanke på eksport og avlastning av Oslo-området.
4. Prisnivået for togbilletter må reduseres for å bidra til å nå mål om økt kollektivandel, da det er for dyrt sammenlignet med bil.

Statens Vegvesen sine prosjekt:

1. Rv. 4 Gjøvik -Oslo. Det er viktig for både trafikksikkerhet, trafikkantnytte og fremkommelighet at hele strekningen Mjøsbrua – Oslo bygges ut etter en helhetlig plan.
2. E16 Fagernes – Hande. Dette er en viktig strekning for transport av gods og personer mellom landets to største byer. Øst/vest-forbindelse med best vinterregularitet (Filefjell). Prosjektet skal løse fremkommelighet- og miljøutfordring gjennom Fagernes sentrum.
3. Utbedringsstrekninger rv. 3, rv. 25, rv. 2, rv. 15, E 16. Strekningsvise utbedringer av eksisterende veg er fornuftig bruk av penger.
4. Rv. 15 Strynefjellstuneller. Prosjektet må planlegges i første 6-års periode.

Nye Veier sin prosjekt:

1. E6 Moelv – Øyer. Starta prosjekt.
2. Rv. 4 Mjøsbrua – Gjøvik (Hunndalen) Inngår som del av en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Oslo. Veggen har høy ulykkesfrekvens og lav fremkommelighet. Prosjektet har positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet vil bidra til sammenkobling av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.
3. E16 Kongsvinger – E6. Dette er hovedvegen som binder sammen Oslo/ Gardermoreregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. Regjeringen må gjøre en helhetlig avklaring av prosjektet, både i forhold til tilstand på eksisterende veg

Nybakk – Slomarka, og hvordan en best kan sikre videre fremdrift i hele prosjektet.

4. E6 Øyer – Otta – Gjenstående strekninger. Veggen har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet, og ferdigstilling er viktig for å få god samfunnsikkerhet på hele korridoren Oslo – Trondheim.
5. Rv. 25 Hamar – Løten. Strekningen har høy ulykkesfrekvens og delvis lav framkommelighet. Prosjektet vil knytte bo- og arbeidsmarkedene i Hamarregionen og Sør-Østerdalsregionen tettere sammen.
6. E136 Dombås – Vestnes. (utbedringsstrekning)

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Sammendrag av innspill fra regioner veg og jernbanefora november 2022 og mai 2023
- 2 Nasjonal transportplan 2025-2036 – Høringsbrev
- 3 Saksframlegg FT-sak 2/2023 - Viktigste transportutfordringer i Innlandet - Innspill til Nasjonal transportplan 2025 - 2036
- 4 FT-sak 2/2023 - Saksprotokoll Viktigste transportutfordringer i Innlandet - Innspill til Nasjonal transportplan 2025 - 2036
- 5 Innspill om transportutfordringer Innlandet fra regionene, veg- og jernbanefora mm – november 2022
- 6 Innspill til Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - vedtak i fylkestinget 22. februar
- 7 NTP brev til Viken og Innlandet – Styret IKP E16 Kongsvinger - E6
- 8 NTP 2025-2036 - Innspill fra Jernbaneforum Kongsvingerbanen på prioriteringer.pdf
- 9 NTP 2025 - 2036 Transportutfordringer i Innlandet innspill fra SØIPR ver2.pdf
- 10 Nasjonal transportplan 2025-2036 - Uttalelse om prioriteringer fra Kongsvingerregionen IPR.pdf
- 11 230505 Høring NTP 2025 svar fra Vegforum Innlandet til Innlandet fylkeskommune PDF.pdf
- 12 Innspill NTP Jernbaneforum for Røros- og Solørbanen.doc
- 13 Innspill - Nasjonal transportplan 2025 – 2036 – NHO Innlandet
- 14 NTP 2024, Jernbane, NHO Innlandet.pdf
- 15 NTP, innspill fra NHO Innlandet.pdf
- 16 NTP-innspill fra IPR Nord-Østerdal.docx
- 17 Høringsinnspill til NTP fra Hamarregionen IPR.pdf
- 18 høringsinnspill NTP fra Hadeland endelig.pdf
- 19 NTP 2025 - 2036 - Transportutfordringer i Innlandet - Innspill fra Elverum kommune.pdf
- 20 23-05-05 innspill til Innlandets høringssvar NTP StorOslo Nord.pdf
- 21 Høringsinnspill NTP - Lillehammerregionen.pdf
- 22 NTP 2025-2036 - Fornyta innspel – IPR Nord-Gudbrandsdal

Bakgrunn:

Nasjonal Transportplan 2025 – 2036 legges frem for stortinget våren 2024, ett år tidligere enn ved ordinær rullering.

Transportvirksomhetene i Norge la den 31. mars i år frem sine forslag til prioriteringer til Nasjonal transportplan (NTP) 2025 – 2036. Tidligere har transportvirksomhetene levert samlet svar på et utredningsoppdrag. Samferdselsdepartementet har i skriv av 3. april invitert til høring av alle leveransene/utredningene med frist 3. juli 2023.

Alle høringsdokumenter finner en på [regjering.no sine NTP-sider](https://regjering.no/sine-ntp-sider). (lenke)

Fylkestinget behandlet den 21.2.23 sak «Viktigste transportutfordringer i Innlandet - Innspill til Nasjonal Transportplan 2025 – 2036». Saken gir overordnet innspill til transportvirksomhetenes arbeid med NTP, og føringer for denne saken.

Fylkeskommunens arbeid med NTP 2025 – 2036 startet i september 2022. Det er gjennomført egne fagutredninger, avholdt møter med transportetatene og samferdselsdepartementet og innhenta innspill fra regioner, veg- og jernbanefora. 7. februar i år ble det gjennomført en egen transportkonferanse på Lillehammer med ca. 140 deltakere fra hele Innlandet. Hovedutvalg for samferdsel er holdt jevnlig orientert om arbeidet.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

FNs bærekraftsmål ligger til grunn for å utvikle et bærekraftig transportsystem i Norge. Nasjonal transportplans tilknytning til FNs bærekraftsmålene kobles inn i regjeringens overordnede mål innenfor transportsektoren; *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2025*. Transportsektorens hovedmål tufter på alle tre bærekraftsdimensjonene sosiale forhold, miljø og klima og økonomi.

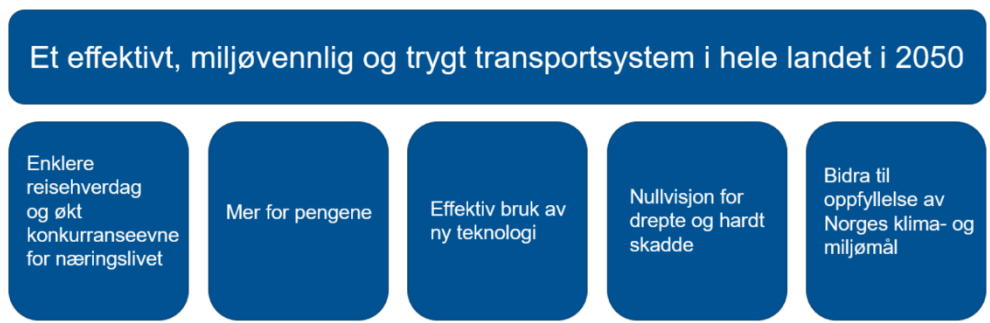
Nasjonal transportplan uthever spesielt bærekraftsmålene som ivaretar trafikksikkerhet, planlegging, ressurs- og arealbruk, tilgjengelighet og universell utforming.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

Fylkeskommunale råd er tilskrevet og orientert om prosessen med Nasjonal Transportplan.

Saksopplysninger:

Regjeringen legger til grunn følgende hovedmål for arbeidet med NTP:



Regjeringen har i bestillingen til utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget lagt til grunn at NTP-forslaget må møte de utfordringer samfunnet nå står ovenfor. Det pekes derfor på endrede rammebetingelser fremover for transportpolitikken:

- Reduserte økonomiske rammer og endret sikkerhetspolitisk situasjon
- Klimakrisen hvor Norge har forpliktet seg til å redusere klimautslipp med 55 % innen 2030 (fra nivå 1990,) og 90 – 95 % reduksjon innen 2050.

- Inngrep i og påvirkning på natur skal begrenses

Om transportetatenes svar på prioriteringsoppdraget

Fylkeskommunedirektørens forslag til hørings svar omhandler prioriteringsoppdraget slik det er svart ut av Statens Vegvesen, Nye Veier AS, Jernbanedirektoratet og Bane Nor. Avinor og Kystverkets innspill er ikke omtalt i denne saken.

Økonomiske rammer

Transportetatene er bedt om å utrede sine forslag innenfor 3 økonomiske rammer: Ramme 2 som er bevilgning til NTP-formål i statsbudsjett for 2023, og ramme 1 og 3 som ligger h.h.v. 10 % lavere og 10 % høyere enn ramme 2. Dette betyr at ressursnivået fra inneværende NTP 2022 – 2033 tas betydelig ned.

Klimautfordringen

I et tilleggssvar til utredningsoppdraget i januar peker transportetatene på at en ikke vil nå utslippsmålet i 2030, selv med kraftfulle virkemidler. Det er derfor et gap mellom de tiltakene som nå ligger inne i prioriteringene til NTP og målsettingene om utslippskutt i 2030. I tillegg pekes det på at elektrifiseringen i transportsektoren fremover medfører et kraftbehov som det ikke er finnes dekning for i dag.

Satsing på drift, vedlikehold og fornyelse

Både Statens Vegvesen og jernbanesektoren har i sine forslag en betydelig økning i bevilgningene til drift, vedlikehold og fornyelse av transportinfrastruktur. Det blir i forslagene understreket nødvendigheten av å ta vare på eksisterende transportinfrastruktur, og at dette prioriteres foran nybygging.

Porteføljene

I inneværende NTP 2022 – 2031 ble det innført porteføljestyring for alle transportetatene. Transportvirksomhetene skal hvert år legge frem en justert porteføljeoversikt over alle store prosjekt over 1 mrd. i kostnad.

Statens Vegvesen har i forslaget til NTP-prioriteringer lagt frem en justert portefølje på 26 prosjekt over 1 mrd. i kostnad. Alle prosjektene skal være mulig å starte opp i første 6-års periode av kommende NTP (2025 – 2030.) I forhold til porteføljen fra inneværende NTP er både E16 Fagernes – Hande og rv. 15 Strynefjellet utelatt. Porteføljen inneholder derfor ingen prosjekt i Innlandet. (Prioritert portefølje fremgår av oversikten på s. 49 i Statens Vegvesen sitt hoveddokument til prioriteringsoppdraget.)

Jernbanedirektoratet og Bane Nor har lagt frem et felles prioriteringsforslag. På jernbane er prioriteringene beskrevet gjennom ulike effektpakker, og den tilbudsforbedringen for person- og godstransport en kan oppnå innenfor pakkene. Flere av effektpakkene berører tiltak i Innlandet. Dette er nærmere beskrevet under vurderinger.

For Nye Veier fastsettes porteføljen i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan, og styret i Nye Veier er ansvarlig for løpende justeringer av utbyggingsporteføljen. Nye Veier får en årlig bevilgning på 6,1 mrd. (ramme 2) til gjennomføring av porteføljen. 6 av Nye Veiers 17 gjenstående porteføljeprosjekter ligger helt eller delvis i Innlandet.

Innspill fra regioner, veg- og jernbanefora mm.

Alle interkommunale politiske råd og veg-/jernbanefora ble høsten 2022 invitert til å komme med innspill til rullering av NTP. I forbindelse med svar på prioriteringsoppdraget 31. mars er

de samme foraene invitert til å komme med supplerende opplysninger/evt. ny høringsuttalelse. Disse er vedlagt.

Vurderinger:

I sak 2/2023 behandlet fylkestinget viktige innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan. Fylkestingets vedtak kan oppsummeres i 10 hovedbudskap:

1. Nasjonal transportplan må være helhetlig og en plan for det samlede transportsystemet.
2. Vi må ta vare på og utvikle eksisterende veg- og jernbanenett, og redusere forfallet på fylkesvegnettet.
3. Utslippene av klimagasser må ned.
4. Samfunnssikre transportårer er avgjørende.
5. Nullvisjonen må videreføres.
6. Flere må gå og sykle.
7. Mjøsbyen må bidra til at vi sammen kan nå nasjonale mål.
8. Varer og gods må sikres god og grønn framkommelighet.
9. Veger som overføres fra stat til fylkeskommune må være funksjonelt og tilpasses ny funksjon.
10. Utfordringer i korridorene må løses.

Fylkeskommunedirektøren vil understreke betydningen av disse hovedbudskapene, og legger disse til grunn for prioriteringene i denne saken og i det videre arbeidet med fylkeskommunens eget samferdselstilbud og nasjonal transportpolitikk.

Nasjonal Transportplan – nasjonale utfordringer

Nasjonal Transportplan må gjenspeile de nasjonale transportutfordringene i hele landet. Både oppdragsbrevet til prioriteringsoppdraget og transportetatene sitt svar bærer i stor grad preg av å være kun en plan for statlig infrastruktur. Skal en nå hovedmålsettingene i NTP er det avgjørende at en har en helhetlig tilnærming, og at fylkeskommunene også settes i bedre i stand til å innhente forfallet på fylkesvegene og utvikle et klimavennlig kollektivtilbud. Hovedvekten av finansieringen av fylkesveger finansieres gjennom Kommunal- og distriktsdepartementet via inntektssystemet. Dette bør likevel ikke være til hinder for at regjeringen gjennom en forpliktende plan i NTP tar sikte på å redusere forfallet på fylkesvegene. Det handler om prioritering av statlige midler for bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på samfunnskritiske fylkesveger.

Kollektivtrafikk, sykkel og gåing

Fylkeskommunalt kollektivtilbud må være en del av løsningen for reduserte klimautslipp. Kollektivtransport bør få større plass i NTP som en del av det samlede transporttilbudet. Foreslåtte tilskudd til kollektivtiltak omfatter i hovedsak de fire store og de fem mellomstore byområdene. Det er behov også for områdene utenfor de største byene, spesielt med tanke på framkommelighetstiltak og støtte til billigere billetter. Fylkeskommunedirektøren støtter Jernbanedirektoratets forslag om å videreutvikle den nasjonale plattformen hos Entur, for å videreutvikle sømløse reiser og samarbeid mellom kollektivaktører.

Det er viktig at det også på statlig nivå settes av tilstrekkelig med midler til mindre tiltak på riksvegnettet for å legge bedre til rette for at flere skal velge kollektivtransport på sine reiser. Dette gjelder alt fra leskur og tilrettelegging for sanntidsinformasjon, til utbedring/utvikling av kollektivknutepunkter langs riksvegnettet. Det hender også at det oppstår behov for helt nye holdeplasser som følge av utbygging langs riksvegen, eller endret rutetilbud.

Fylkeskommunen mener at staten må ta et tydelig ansvar for riksvegtilbudet for sykkel som er definert gjennom byer og tettsteder. Vi mener at dette ansvaret må gjelde uavhengig av byggherrerollen for Statens vegvesen og Nye veier. Dette er helt avgjørende for at Innlandet skal bidra til nasjonale mål på sykkelområdet. Vi mener at det må etableres nye tilskuddsordninger for utvikling av hovednettet for sykkel i byer og tettsteder.

Samfunnssikre transportårer er avgjørende

Transportetatene har i sine forslag til prioriteringer omtalt samfunnssikkerhet som tema. Statens vegvesen og Bane Nor har egne kapitler om dette, mens i Nye Veier AS sine vurderinger, er samfunnssikkerhet inne som et tema i vurderingene av prosjektene. Klimatilpasning og naturfare løftes opp av alle som tema. Dette er svært viktig for Innlandet, jf blant annet regional plan for samfunnstryggleik og regionale planer for vannforvaltning. Innlandet er utsatt for naturfare, som skred og flom. Infrastrukturen må sikres slik at den tåler de utfordringene den utsettes for. Statens vegvesen trekker også opp utvidelsen av NATO som tema. Dette er svært relevant for Innlandet, da vi i Innlandet har stor tilstedeværelse fra Forsvaret og mange fylkes- og riksveger som er grensepasserende mot Sverige. I sitt svar sier Statens vegvesen at enkelte fylkesveger, som har stor betydning for landets forsvarsevne og for andre samfunnskritiske funksjoner må sikres høy grad av funksjonalitet i hele krisespekteret. De mener videre at det må være en statlig oppgave å sikre slike vegforbindelser og transittveger sør-nord ved forebyggende tiltak, sikring av konstruksjoner og beredskap. Statens vegvesen mener derfor at disse vegene bør vurderes omklassifisert til riksveg, og det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap. Statens vegvesen viser til en kartlegging og eksempler på slike veiger i Trøndelag og Nord-Norge. Innlandet fylkeskommune støtter forståelsen av fylkesvegnettet som viktig for å opprettholde transportevne og forsvarsevne, og ønsker at også veiger i Innlandet blir vurdert i denne sammenheng. Her ber vi særlig om at dette vurderes i lys av utvidelsen av NATO, og Forsvarskommisjonen og Totalforsvarskommisjonen sitt arbeid, som legges fram mai/juni 2023. Særdeles viktige forbindelser nord/sør og øst/vest går gjennom Innlandet.

Innlandet fylkeskommune ber om at hensynet til samfunnssikkerhet (klimatilpasning og forsvarsevne) gjenspeiles i prioriteringene som gjøres i NTP, og viser til ny Regional plan for samfunnstryggleik, der robust infrastruktur er ett av Innlandets satsningsområder. Riksveger utsatt for naturfare må prioriteres for utbedring med mål om å sikre god framkommelighet og opprettholdelse av transportevnen. Fylkesvegene fungerer som beredskapsveger og disse er ikke tilpasset riksvegtrafikken. Dette gjelder for eksempel ferdigstillingen av E6 fra Øyer til Otta (flom og skred) og videre gjennom Rosten i Sel kommune (skred) (Nye Veier) og utbedring av kjente flomutsatte steder på E16, rv.25 og rv.2 (Nye veier og Statens vegvesen) og banestrekninger, som for eksempel Dovrebanen (BaneNor). Redundans på jernbane er meget viktig med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap, og derfor er det viktig med standardheving også på Røros- og Solørbanen. Som et operativt dobbeltspor nord-sør vil en kunne kjøre Røros- og Solørbanen dersom Dovrebanen blir satt ut av spill grunnet naturødeleggelser eller andre hendelser. Økt robusthet for transportsystemet samlet, oppnås blant annet ved bedre samvirke mellom veg og bane. Dette er ett av flere tema i ny regional plan for samfunnstryggleik.

Klimagassutslipp

Fylkeskommunedirektøren mener det er urovekkende at transportsektoren i sine forslag ikke oppnår sin andel av utslippskutt. I forslag til regional plan for klima, energi og miljø for Innlandet er det foreslått at Innlandet skal ta sin del av utslippskutt ved at de direkte

klimateutslippene reduseres med 55 % innen 2030 (Fra 1990-nivå). Hvis ikke transportsektoren oppnår sin andel av utslippskuttene, innebærer det at andre sektorer må ta en større andel utslippskutt. For vegsektoren må det sterke virkemidler til for å oppnå målet i 2030. Det må skje en betydeligere raskere elektrifisering av både person- og varetransporten og mer gods må overføres til bane og sjø.

Statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler - Mjøsbyen

Byvekstavtaler og belønningsordninger i byområdene har vist seg som kraftfulle virkemidler for å nå lokale og regionale klima- og transportmål. Som det fremgår av utredningene fra transportvirksomhetene, trengs det langt kraftigere virkemiddel for å nå klimamålene. Norge når ikke disse målene dersom de mindre og mellomstore byområdene ikke lykkes med sin omstilling.

Mindre byområder får i dag ingen særskilt støtte fra staten for å nå nullvekstmålet, eller for å videreutvikle mobilitetstilbudet i retning av å redusere klimagassutslipp på samme måte som de større byområdene og byregionene. Dette gjelder ni større og mellomstore byområder og fem byregioner som er inne i den gjeldende nye tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet.

I en flertallsmerknad fra Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Nasjonal transportplan 2022-2033, knyttet til den nye tilskuddsordningen for mindre byregioner, går det fram følgende; «Det bør vurderes en utvidelse av ordningen til flere byområder ved neste rullering av NTP.»

Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Dette til tross for at nullvekstmålet om den videre areal- og transportutviklingen er lagt til grunn. Mjøsbyen bør derfor bli en del av gjeldene tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling.

Fylkeskommunedirektøren mener generelt at statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre byområder bør utformes som en statlig incentivordning med tydelig mål og vilkår. De som oppfyller statlig vilkår og bidrar til å nå målene gjennom å iverksette tiltak innenfor egne ansvarsområdet, bør bli belønnet. Det betyr at en statlig belønningsordning/tilskuddsordning bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår.

Det viktigste for det enkelte byområdet er helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene hvor en ser areal- og transportvirkemidlene i sammenheng. Det vil sikre høy måloppnåelse innenfor klima, miljø og transport. Statlige vilkår knyttet til belønningsmidler/tilskuddsmidler bør derfor være regionalt forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer, utover vilkår om nullvekstmål.

Prioritering av prosjekter

Fylkeskommunedirektøren legger følgende momenter til grunn ved prioritering av prosjekter:

- Fylkestingets prioritering til NTP 2022 – 2033 i juni 2020 (FT-sak 85/2020).
- Transportvirksomhetenes prioriteringer og grunnlag for dem.
- Fylkestingets 10 hovedbudskap til viktigste transportutfordringer i Innlandet (FT-sak 2/2023).
- Innspill fra regioner, veg- og jernbanefora m.v. i Innlandet.

- Økonomiske rammer.

Jernbane

Økt andel av transportarbeidet overført til jernbane, framstilles som en viktig nøkkel for å nå klimamål. Økt andel på jernbane vil også ha betydning for trafikksikkerhet og framkommelighet. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har i sin felles tilrådning for prioritering av ressurser, lagt stor vekt på å ta vare på eksisterende infrastruktur og prioritere tiltak som styrker jernbanen, der den kan ha størst betydning for å nå klima- og miljømålene. Deres forslag bygger på prinsippene om å ta vare på det vi har, utnytte eksisterende kapasitet bedre, bedre vilkår for godstransporten, samt tilbudsforbedringer i prioriterte persontogmarkeder (rundt de store byene og etter hvert mellom de store byene).

Jernbanetiltak er organisert gjennom effektpakker. Blant effektpakkene som foreslås prioritert og som berører vårt område, finner vi «Flere og raskere tog på Dovrebanen» og «Bedre kapasitet for kombigods», hvor strekningen Oslo – Narvik er høyest prioritert. Sistnevnte inkluderer Kongsvingerbanen.

Bane NOR ønsker å prioritere flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer), trinn 1». Jernbanedirektoratet ønsker en nærmere vurdering av økt kapasitet gjennom Hamar før de tar stilling til prioritering. Trinn 1 innebærer dobbeltspor helt inn på Hamar stasjon, oppgradering av stasjonsområdet og to kryssningsspor i Ringsaker. Bygging av dobbeltspor fra Kleverud til Åkersvika er i gang og er en sikker forutsetning. Det må uansett gjøres tiltak på stasjonsområdet, og det vil være uheldig å skape en ny flaskehals ved å ikke fullføre når man er i gang. Fylkeskommunedirektøren er enig i at det er viktig å fullføre dette trinnet.

Det er gledelig at strekningen Oslo – Narvik prioriteres innen effektpakken for kombigods. Dette innebærer tiltak på Kongsvingerbanen, som har sprengt kapasitet i dag. Tiltak skal muliggjøre transport av lengre godstog enn i dag, fra 630 til 740 meter, i henhold til krav fra TEN-T forordningen. Strekningen Oslo – Narvik går via Sverige, og tiltak på Kongsvingerbanen er viktig både for både nasjonal og internasjonal gods- og persontransport langt utover nevnte strekning. Vi forutsetter at tiltak på Kongsvingerbanen inkluderer kryssningsspor på Galterud og Bodung, og sanering av planoverganger ved Seterstøa og Rånåsfoss stasjon, med oppstart i 2025.

Men skal målet om mer gods på bane nås, må det tas mer omfattende grep. Norge skal øke eksporten og eksportmålet er i liten grad svart ut i etatenes prioriteringsoppdrag. Satsning på de lange transportkorridorene, nord-sør og øst-vest, inkludert det grensekryssende perspektivet er fraværende. Strekninger som Hovedbanen/Dovrebanen, Nordlandsbanen og Kongsvingerbanen er av Bane NOR erklært overbelastet, og muligheten for å benytte andre eksisterende banestrek, som Røros-Solørbanen, er fraværende i jernbanemyndighetenes prioriteringer. Tilsvingene (Hamar, Elverum og Kongsvinger) som kobler Dovrebanen med direkte grensekryssing over Kongsvinger for effektiv godsflyt og regional utvikling langs korridoren er kun nevnt som mulig dersom høyere bevilgninger gis. KVVU Green som offentliggjøres høsten 2023 vil anbefale hvilke «drivstoff»-løsninger på ikke-elektrifiserte baner som er mulig, og bidra til å belyse behovet for elektrifisering.

Det er derfor behov for en effektpakke for næring og redundans, som er løsningen på effektiv flyt av gods i de lange korridorene. Koblingen Hamar- Elverum- Kongsvinger vil bidra til å

tilrettelegge for Norges eksportsatsning, mer industriell videreforedling av skog og foredling av andre råvarer. I tillegg vil sterkt presset infrastruktur (vei og bane) i Osloregionen avlastes. Prisnivået for togbilletter må reduseres. Det forutsetter antagelig økt statlig kjøp av persontogtjenester. Reiser med tog er for dyrt sammenlignet med bil, og prisene må ned som bidrag til å nå mål om økt kollektivandel.

Veg

Fylkeskommunedirektøren vil omtale hver av transportvirksomhetenes innspill til prioriteringsoppdraget, og da spesielt i forhold til transportutfordringene i Innlandet. Fylkeskommunedirektøren foreslår å prioritere Statens Vegvesen og Nye Veier sine porteføljer hver for seg. Dette fordi porteføljene har ulik planleggingshorisont og ulike finansieringsløsninger. Statens Vegvesen sin portefølje består av prosjekt som kan finansieres og startes opp i første 6-års periode av NTP. Nye Veier sin portefølje har en utbyggingshorisont på 20 år. Det foretas heller ikke en prioritering av Nye Veier sine prosjekter i NTP, men kun fastsettelse av størrelsen på utbyggingsporteføljen og det årlige finansieringsbidraget.

Statens Vegvesen:

Store prosjekt

Statens Vegvesen har i sitt svar på prioriteringsoppdraget lagt frem en portefølje på 26 større vegprosjekt (over 1 mrd.) som skal kunne startes i første seksårsperiode av NTP. Ingen av prosjektene er i Innlandet. I forhold til porteføljen fra NTP 2022 – 2033 er E16 Fagernes – Hande og rv. 15 Strynefjellstunnellene tatt ut.

Riksveg 4 går fra Mjøsbrua i Gjøvik kommune og til Oslo sentrum, og er en viktig forbindelse for industrimiljøene på vestsiden av Mjøsa og tilgang til havn, godsterminal og eksportmuligheter i Oslo. Rv. 4 er preget av store utfordringer i form av kø, nedstengninger, trafikkulykker, lokalmiljø og lang og uforutsigbar reisetid. Dette har store negative konsekvenser for næringsliv, pendlere og lokalsamfunn. Rv. 4 er også viktig for å knytte Mjøsbyen tettere sammen i ett felles bo- og arbeidsmarked. Det er foretatt utbedringer/ny veg på deler av strekningen på Hadeland. I SVV sin portefølje er delstrekningen Grua – Roa i Viken tatt med. (Felles rv. 4 og E 16.) Det er viktig for både trafiksikkerhet, trafikkantnytte og fremkommelighet at hele strekningen Mjøsbrua – Oslo bygges ut etter en helhetlig plan.

E16 er en viktig strekning for transport av gods og personer mellom landets to største byer. I Innlandet går bl.a. E16 gjennom Valdres. Dette er den nasjonale øst/vest-forbindelsen som har best vinterregularitet (Filefjell). Mange utbedringer er gjort de senere årene med bl.a. utretting av kurvatur og breddeutvidelser. Strekningen E16 Fagernes sør – Hande er i forslag til prioriteringer fra Staten Vegvesen tatt ut av utbyggingsporteføljen. Strekningen gjennom Fagernes sentrum har en ÅDT på 10600 biler, og er en betydelig belastning på lokalsamfunnet. Fylkeskommunedirektøren foreslår at prosjektet tas inn i Staten Vegvesen sin utbyggingsportefølje.

Rv. 15 Strynefjellstunneller. Prosjektet er tatt ut av SVV sin portefølje, begrunnet med at prosjektet har hatt stor kostnadsøkning og at planlegging ikke er starta.

Utbedringsstrekninger, mindre investeringer.

Statens Vegvesen har i sitt svar på prioriteringsoppdraget foreslått at det avsettes 4,3 mrd årlig til mindre investeringstiltak. Dette skal bl.a. gå til utbedringsstrekninger.

Innlandet har mange riksvegstrekninger med utfordringer knytta til framkommelighet, flom, ras, og trafikkikkerhet. Gjennom breddeutvidelser, oppretting kurvatur mm. kan en få gjennomført betydelige oppgraderinger av strekningene med forholdsvis små ressurser. En viser her til vellykkede utbedringsprosjekt i både på E16 i Valdres og på rv. 3 i Østerdalen.

Følgende strekninger må prioriteres for strekningsvise utbedringer:

- Rv. 3 gjennom Østerdalen. Viktigste helårstreking for tungtransport nord-sør.
- E16 Husåker – Lomen. 4,8 km i Vestre Slidre. Gjenstående utbedringsstreking.
- Rv. 2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen. Viktig eksportveg og streking for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Rv. 25 fra Elverum til riksgrensen. Viktig veg for reiseliv, eksport, samfunnssikkerhet og beredskap.
- E16 fra Kongsvinger til riksgrensen. Viktig eksportveg og streking for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Rv. 15 Otta – Dønfoss - Stryn. Viktig øst-vestforbindelse for eksport og reiseliv.
- E136 Dombås – Vestnes. Viktigste eksportveg fra nord-vestlandet. (Nye Veier)

Nye Veier AS sin portefølje

Nye Veier har en portefølje på 17 strekninger over hele landet, hvorav 6 delstrekninger er i Innlandet. Porteføljen fastsettes gjennom NTP, men det er styret i Nye Veier som vedtar utbyggingsrekkefølge, basert på fastsatte kriterier. Nye Veier får en årlig rammebevilgning til finansiering av prosjekter i porteføljen. I Nye Veier sitt svar på prioriteringsoppdraget er det gjort vurderinger av hvert enkelt prosjekt i forhold til samfunnsnytte, klimaregnskap, arealbeslag m.v.

E6 Moelv – Øyer er et prosjekt under oppstart der delstrekningen fra Roterud til Storhove forbi Lillehammer er klar for oppstart. De øvrige delstrekningene er under planlegging.

E16 Kongsvinger – E6 har vært i Nye Veier sin portefølje siden 2018. E16 er hovedveien som binder sammen Oslo/Gardermoregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. I tillegg er E16 også en viktig hovedveg på tvers av landet til Vestlandet. Det foregår for tiden et interkommunalt planarbeid for å sikre en omforent løsning for gjenstående streking. Fylkeskommunedirektøren mener Regjeringen i NTP 2025 – 2036 må gjøre en helhetlig avklaring av prosjektet, både i forhold til tilstand på eksisterende veg Nybakk – Slomarka, og hvordan en best kan sikre videre fremdrift i hele prosjektet.

Rv. 4 Mjøsbrua – Gjøvik (Hunndalen) inngår som del av en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Oslo. Strekingen har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet. Prosjektet er et av tre prosjekt i Nye Veier sin portefølje som er vurdert til å ha positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet vil bidra til sammenkobling av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.

E6 Øyer – Otta – gjenstående strekninger.

Nye Veier har ansvaret for de gjenstående parsellene på E6 Øyer – Otta. E6 Frya-Sjoa ble åpnet i 2016. Den 33 km lange strekingen er første etappe av E6 Ringeby-Otta, som senere var forutsatt slutført gjennom utbygging av andre etappe med parsellene Ringeby sør – Frya (ca 10 km) og Sjoa-Otta (ca. 12 km). I strid med forutsetninger i lokale og fylkeskommunale vedtak for tilslutning til bompengefinansiering av strekingen, stanset videre utbygging av etappe 2 opp i 2017. Nye Veier gjennomfører nå planlegging og

optimalisering på strekningen. Strekningen har høy ulykkesfrekvens og lav framkommelighet, og ferdigstillelse er viktig i forhold til samfunnssikkerhet på hele korridoren Oslo – Trondheim.

Rv. 25 Hamar – Løten

Strekningen har høy ulykkesfrekvens og delvis lav framkommelighet. Det er ikke startet opp planprosess på strekningen. Utbygging av rv.25 vil bidra til å knytte bo- og arbeidsmarkedene i Hamarregionen og Sør-Østerdalsregionen tettere sammen.

Konklusjon:

Det vises til fylkeskommunedirektørens innstilling.