



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD. PLS	IS. RPH.
02 APR. 2008	
S. 08 / 173 - 100	
ARKIV 412.3	PROSJEKT

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Fiskeri- og kystdepartementet

Postboks 8118 Dep  
0032 OSLO

Vår ref.: 200702616-70 / Q10  
Deres ref.:

Lillehammer, 25. april 2008

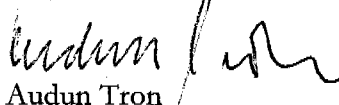
### Nasjonal transportplan 2010 - 2019. Høring av transportetatenes forslag.

Fylkestingene i Hedmark og Oppland behandlet 22.04.08 transportetatenes forslag til NTP 2010-2019 i felles fylkesting på Hamar. Vedlagt oversendes vedtaket i Oppland fylkesting med tilhørende saksdokumenter.

I arbeidet med saken har fylkeskommunen deltatt i møter med og innhentet uttalelser fra andre berørte parter. Disse uttalelsene er vedlagt fylkestingets vedtak. I tillegg har kommunene gitt innspill til det forestående arbeid med handlingsprogrammet for de regionale vegene.

Det vises også til at fylkestingene i Oppland og Hedmark i sine vedtak gir sin støtte til Østlandssamarbeidets uttalelse til NTP.

Med hilsen

  
Audun Tron  
fylkesordfører

./.

Vedlegg:

1. Vedtaket i fylkestingsak nr 8/08
2. Protokoll fra fylkestingsak nr 8 /08
3. Saksinnstilling fylkestingsak nr 8/08
4. Uttalelser fra andre berørte parter i Oppland (sendes kun samferdselsdep. og sekretariat)
  - Regionrådet i Nord- Gudbrandsdal
  - Regionrådet i Midt- Gudbrandsdal
  - Regionrådet i Lillehammerregionen
  - Regionrådet i Gjøvikregionen
  - Regionrådet på Hadeland
  - Valdresrådet
  - NHO avd. Innlandet
  - Vegforum Innlandet
  - Jernbaneforum for Gjøvikbanen
  - Stamvegutvalget for E 16
  - Naturvernforbundet i Oppland

Kopi:

Transportetatens sekretariat for Nasjonal Transportplan,  
Regionrådene i Oppland,  
Kommunene i Oppland  
Hedmark fylkeskommune  
Fylkesmannen i Oppland  
NHO avd. Oppland  
Vegforum Innlandet  
Naturvernforbundet i Oppland

Fylkestinget fattet slikt

## VEDTAK

### 1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Hedmark og Opplands forhold som samferdselsfylker:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

### 2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen. Dette er både en miljøvennlig og trafiksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

### 3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle. Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

### 4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- Dobbelspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling, herunder også etablering av godsterminal i Kongsvinger.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stocholm). Infrastrukturen må derfor bedres i løpet av planperioden slik at framtidige kapasitetsproblemer kan løses. Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres betraktelig.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden betraktelig. Fylkestinget ber regjeringa vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

## 5. Høyhastighetstog

Fylkestinget har merket seg at det er foreslått ulike traseer for høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim. Det er viktig at 2008 brukes til å utrede de ulike alternativene nærmere, herunder finansiering og driftskonsept, slik at man har et godt nok grunnlag for eventuelt vedtak om bygging ifm. at Nasjonal Transportplan vedtas våren 2009. Fylkestinget anser bygging av høyhastighetsbaner som et viktig klimaprojekt som må finansieres utenom ordinære samferdselsbudsjett.

## 6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

## 7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Hedmark og Oppland krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne. Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet.

## 8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

## 9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

#### **10. Prioritering av vedlikehold**

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

#### **11. Ansvar for det regionale vegnettet**

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med Samferdselskomiteens uttalelse i Inst. O.nr. 14 (1995-1996) hvor den sier "at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

#### **12. Trafikksikkerhet – mindre investeringstiltak**

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede veggstrøkningene gjennom Innlandet.

Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre investeringstiltak" som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av stamvegnettet i begge fylker. Dette vil også omfatte Rv 20, Rv 15 og E 136".

#### **13. Kollektivtrafikk**

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkekommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

#### **14. Luftfart**

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en tredje rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

#### **15. Terminalløsninger i Osloområdet**

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbussterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.



Vedlegg 2

## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak  
Arkivnr.  
Saksbehandler

Arkivsak-dok. 200702616  
Arkivkode ArkivKode  
Saksbehandler Jørn E. Prestsæter

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkestinget	22.04.2008	8/08
Fylkesutvalget	15.04.2008	45/08

Fylkestinget har behandlet saken i møte 22.04.2008 sak 8/08

### Fylkesutvalget 15. april 2008:

Fylkesordfører gjorde oppmerksom på at det i forslag til vedtak er to punkt som er benevnt 11 – punkt 11 nr. 2 benevnes punkt 12, og overskriften endres til ”Trafikksikkerhet”, jfr innstilling til Fylkesting nedenfor.

Eivind Brenna (V) fremmet slikt tilleggsforslag på vegne av Sp, FrP, H og V:  
”Fylkestinget vil prioritere stamveiene Rv 2, Rv 4, E 6 og E 16 som de viktigste vegprosjektene for Innlandet og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

Rv 2 (som forslaget)

Rv 4 (som forslaget)

E 6 (som forslaget)

E 16 Utbygging Øye – Borlaug, fullført 2010 – 2013 og utbygging Fønhus – Bjørge, oppstart 2010 – 2013, fullført innen 2019.

Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010 – 2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelse. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.

Fylkestinget vil videreføre arbeidet for en utbedring av Rv 3 og Rv 35.

Midlene skal brukes til:

Rv 3 (som forslaget)

Rv 35 (som forslaget)

Investering i bedre veier er et godt trafikksikkerhetsarbeid. Et nasjonalt løft for gang- og sykkelveier er også nødvendig for å sikre de mjuke trafikantene”.

Fylkesutvalget er enstemmige i forhold til forslag til vedtak, med unntak av forslag fra Eivind Brenna til punkt 7. Forslaget fra Eivind Brenna fikk 4 stemmer, 5 stemmer ble avgitt for fylkesrådmannens innstilling.

**Med utgangspunkt i dette sendes saken Fylkestinget for sluttbehandling med slikt forslag til**

## **VEDTAK**

### **1. Samferdselens betydning for Innlandet**

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Innlandets forhold som samferdselsfylke:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

### **2. Klima- og miljøutfordringene**

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bla. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

### **3. Universell utforming**

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle. Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

### **4. Jernbane**

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- Dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen må utbedres i løpet av planperioden slik at dagens kapasitetsproblemer kan løses. Dette er nødvendig for å få økt person- og godstrafikkavvikling på strekningen.

- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

### 5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygget med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

### 6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt tilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

### 7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Fønhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddetvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne. Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

### 8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

### 9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.



Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

#### **10. Prioritering av vedlikehold**

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

#### **11. Ansvar for det regionale vegnettet**

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med Samferdselskomiteens uttalelse i Inst. O.nr. 14 (1995-1996) hvor den sier "at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

#### **12. Trafikksikkerhet**

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre" investeringstiltak som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av vegnettet.

#### **13. Kollektivtrafikk**

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkeskommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

#### **14. Luftfart**

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en ekstra rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

#### **15. Terminalløsninger i Osloområdet**

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt

knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbussterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

#### **Fylkestinget 22. april:**

Ida Kristine Teien (Hedmark Sp) presenterte saken for Fylkestingene.

#### **Fylkesordfører Audun Tron (Oppland Ap) innledet deretter til saken, og foreslo følgende:**

Siste setning i punkt 12 strykes:

”Fylkestinget krever.....”

Overskriften i punkt 12 endres slik: Trafikksikkerhet – mindre investeringstiltak

Tillegg til punkt 7:

Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige ”mindre investeringstiltak” som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av stamvegnettet i begge fylker. Dette vil også omfatte Rv 20, Rv 15 og E 136”.

Fylkesordfører foreslo senere at dette kommer som tillegg til punkt 12.

#### **Tor Andre Johnsen (Hedmark FrP) la fram slikt endringsforslag på vegne av Hedmark og Oppland FrP:**

”Fylkestinget ber om at det vurderes å bygge ut større deler av strekningen Lillehammer – Otta til 4-felt”.

#### **Eivind Brenna (Oppland V) fremmet likelydende forslag som i fylkesutvalget 15. april på vegne av partiene Sp, FrP, H og V:**

”Fylkestinget vil prioritere stamveiene Rv 2, Rv 4,, E6 og E 16 som de viktigste vegprosjektene for Innlandet og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

Rv 2 (som forslaget)

Rv 4 (som forslaget)

E 6 (som forslaget)

E 16 Utbygging Øye – Borlaug, fullført 2010 – 2013 og utbygging Fønhus – bjørge, oppstart 2010 – 2013, fullført innen 2019.

Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010 – 2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidele. Disse skal prioriteres og legges inni Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne.

Fylkestinget vil videreføre arbeidet for en utbedring av Rv 3 og Rv 35. Midlene skal brukes til:

Rv 3 (som forslaget)

Rv 35 (som forslaget)

Investering i bedre veier er et godt trafikksikkerhetsarbeid. Et nasjonalt løft for gang- og sykkelveier er også nødvendig for å sikre de mjuke trafikantene”.

#### **Signe von Streng (Oppland SV) fremmet slikt forslag på vegne av Hedmark og Oppland SV:**

”Pkt. 4 Jernbane

Endringsforslag kulepunkt 3

Infrastrukturen på Kongsvingerbanen, utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stocholm). Infrastrukturen må derfor bedres i løpet av planperioden slik at

framtidige kapasitetsproblemer kan løses. Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres betraktelig.

4. kulepunkt, tillegg: "Fylkestinget ber regjeringa vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen"

Pkt 7. Veg  
Endringsforslag etter 2013, (første linje)  
Stamvegmidlene skal brukes til:

E6  
Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen) – Kolomoen fullført innen 2013, tre- og tofeltsveg med midtdeler Kolomoen – Biri fullført innen 2019...."

**Johannes Rindal (Oppland Sp) la fram slikt endringsforslag:**

"4. Jernbane

Tillegg kulepunkt 4:  
.....få ned reisetiden. Fylkestinget ber regjeringen vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen.

5. Høyhastighetstog

Nytt punkt 5:

Fylkestinget har merket seg at det er foreslått ulike traseer for høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim. Det er viktig at 2008 brukes til å utrede de ulike alternativene nærmere, herunder finansiering og driftskonsept, slik at man har et godt nok grunnlag for eventuelt vedtak om bygging ifm. at Nasjonal Transportplan vedtas våren 2009. Fylkestinget anser bygging av høyhastighetsbaner som et viktig klimaprojekt som må finansieres utenom ordinære samferdselsbudsjett.

7. Veg

Nytt punkt:

Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet"

Pause i møtet mellom kl 1613 og 1640, deretter fortsatte debatten.

Reidun Gravdahl (Oppland Ap) ba om gruppemøte. Gruppemøter mellom kl 1745 og 1850.

**Reidun Gravdahl (Oppland Ap) fremmet slikt forslag:**

Punkt 1, andre avsnittet, korrigering:

"Innlandet" endres til: "Hedmark og Oppland"

Tillegg til punkt 4 kulepunkt 2 – tillegg:

"..., herunder også etablering av godsterminal i Kongsvinger".

Punkt 4, kulepunkt 4, tillegg:"Få ned reisetiden **betraktelig**"

Tillegg til punkt 7, nytt andre avsnitt:

"Oppland og Hedmark krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningen".

Endring punkt 14:

Ordene "en ekstra rullebane" tas ut og erstattes med "en tredje rullebane"

**Votering:**

Punkt 1 – korrigering foreslått av Gravdahl (Ap) på 2. avsnittet: Korrigeringen ble enstemmig vedtatt

Punkt 2: Vedtatt mot 6 stemmer.

Punkt 3. Enstemmig vedtatt.

Punkt 4, kulepunkt 2, endringsforslag fra Ap: Endringsforslag enstemmig vedtatt.

Punkt 4, kulepunkt 3 fra SV Hedmark og Oppland: Endringsforslaget ble enstemmig vedtatt

Punkt 4, tillegg kulepunkt 4 fra Gravdahl (Ap): Enstemmig vedtatt

Punkt 4, tilleggsforslag fra Rindal (Sp): Enstemmig vedtatt.

Resten av punktet under jernbane: Enstemmig vedtatt

Punkt 5:

Endringsforslag fra Rindal (Sp) ble satt opp mot fylkesutvalgets innstilling. Forslaget fra Rindal (Sp) ble vedtatt med 18 stemmer for og 16 imot.

Punkt 6:

Det ble votert avsnittsvis.

Første avsnitt: Enstemmig vedtatt.

Andre avsnitt: Vedtatt mot 6 stemmer.

Punkt 7:

Endringsforslag fra SV vedrørende E6: Falt med 7 stemmer.

Forslag fra FrP: Falt med 9 stemmer.

*Forslag fra Sp, H, FrP og V til endring av punkt 7: Falt med 16 stemmer.*

Forslag fra Gravdahl (Ap) til nytt andre avsnitt: Enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets flertallsinnstilling til punkt 7: Vedtatt mot 7 stemmer.

Tillegg til punktet fra Sp (vedrørende Randsfjordferga): Enstemmig vedtatt.

Forslag til nytt avsnitt fra Rindal (Sp): Enstemmig vedtatt.

Punkt 8:

Enstemmig vedtatt.

Punkt 9, to første avsnitt:

Enstemmig vedtatt

Siste avsnitt: Vedtatt mot 6 stemmer.

Punkt 10:

Framlagt forslag enstemmig vedtatt

Punkt 11:

Første setning ble votert over separat, og vedtatt mot 9 stemmer.

Resten av avsnittet: Enstemmig vedtatt.

Punkt 12:

Overskriften endres til: Trafikksikkerhet – mindre investeringstiltak. Enstemmig vedtatt.

Forslag fra Tron (Ap) til endring av siste setning: Vedtatt mot 1 stemme.

Resten av avsnittet: Enstemmig vedtatt.

Punkt 13:

Enstemmig vedtatt

Punkt 14:

Erstatte "en ekstra rullebane" med "en tredje rullebane". Endringen ble enstemmig vedtatt.

Punkt 15:

Enstemmig vedtatt.

## VEDTAK

### 1. Samferdselens betydning for Innlandet

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Hedmark og Opplands forhold som samferdselsfylker:

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transittfylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkorridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

### 2. Klima- og miljøutfordringene

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen. Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

### 3. Universell utforming

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmateriell, holdeplasser og terminaler omfatter alle. Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

### 4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- Dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling, herunder også etablering av godsterminal i Kongsvinger.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen utgjør en vesentlig del av det nordiske triangelet og infrastrukturen i Tilvekstkorridoren (Oslo-Stocholm). Infrastrukturen må derfor bedres i løpet av planperioden slik at framtidige kapasitetsproblemer kan løses. Det er et mål for utbedringen av infrastrukturen at reisetida mellom Oslo og Kongsvinger reduseres betraktelig.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må utbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden betraktelig. Fylkestinget ber regjeringa vurdere en ny framtidig Nittedalsbane som et alternativ til den foreslåtte Ringeriksbanen.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

## 5. Høyhastighetstog

Fylkestinget har merket seg at det er foreslått ulike traseer for høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim. Det er viktig at 2008 brukes til å utrede de ulike alternativene nærmere, herunder finansiering og driftskonsept, slik at man har et godt nok grunnlag for eventuelt vedtak om bygging ifm. at Nasjonal Transportplan vedtas våren 2009. Fylkestinget anser bygging av høyhastighetsbaner som et viktig klimaprojekt som må finansieres utenom ordinære samferdselsbudsjett.

## 6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i etatenes forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

## 7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Hedmark og Oppland krever at vi må få vår rettmessige del av stamvegbevilgningene.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringeby-Otta, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Føhnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne. Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

Driften av Randsfjordferja overføres til riksvegnettet.

## 8. Nye kontraktsformer

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagernes og Borlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

## 9. Finansiering

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

#### **10. Prioritering av vedlikehold**

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

#### **11. Ansvar for det regionale vegnettet**

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med Samferdselskomiteens uttalelse i Inst. O.nr. 14 (1995-1996) hvor den sier "at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

#### **12. Trafikksikkerhet – mindre investeringstiltak**

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafikksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede veggstrækningene gjennom Innlandet.

Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre investeringstiltak" som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av stamvegnettet i begge fylker. Dette vil også omfatte Rv 20, Rv 15 og E 136".

#### **13. Kollektivtrafikk**

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legger opp til en økning av midler til infrastrukturiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkeskommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

#### **14. Luftfart**

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en tredje rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Røros og Fagernes sikres og videreutvikles.

#### **15. Terminalløsninger i Osloområdet**

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og banetransport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbusterminalen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

RETT UTSKRIFT:

DATO: 30. april 2008





## Vedlegg 3

Arkivsak-dok. 200702616-60  
Arkivkode Q10  
Saksbehandler Jørn E. Prestsæter

Saksgang  
Fylkestinget  
Fylkesutvalget

Møtedato  
22.4.2008  
15.4.2008

### **TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019. HØRING.**

---

Forslag til

#### VEDTAK

#### **1. Samferdselens betydning for Innlandet**

Fylkestinget understreker den sentrale og viktige rolle Østlandets transportnett har. Det fungerer som et nav i landets transportnett og mot utlandet. Bedre framkommelighet for stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for person- og godstransporten i store deler av landet.

Fylkestinget vil spesielt påpeke Innlandets forhold som samferdselsfylker

- et fylke med store avstander og spredt bosetting
- transitufylke med stor gjennomgangstrafikk og uakseptable høye ulykkestall
- transportkoridorene inn til hovedstadsområdet er svært viktige både for næringsutvikling og arbeidsreiser/pendling både på veg og jernbane
- landets største hytte- og reiselivsområde
- et fylke uten fly- og sjøtransport som alternativ

#### **2. Klima- og miljøutfordringene**

Fylkestinget understreker at klima- og miljøutfordringene som vi står overfor må tas på alvor. Fylkestinget ber om at nasjonale myndigheter legger opp til belønningsordninger for å få til økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i byområder, samt en sterkere satsing på jernbanen. Dette er både en miljøvennlig og trafikksikker transportmåte.

Fylkestinget viser til energi- og klimaplanarbeidet i Hedmark og Oppland og vil følge dette opp bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

#### **3. Universell utforming**

Fylkestinget krever at det settes økt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden slik at tilgjengeligheten til transportmaterieill, holdeplasser og terminaler omfatter alle. Fylkestinget mener at de økonomiske rammene som både Statens Vegvesen og Jernbaneverket har foreslått til tiltak for universell utforming er utilstrekkelige og krever at de økes betydelig.

#### 4. Jernbane

Fylkestinget krever at de økonomiske rammene for investeringer til jernbanens infrastruktur økes med 50% i forhold til planrammen. Dette innebærer:

- Dobbelspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer – påbegynnes i 2010. Etablering av godsterminal på Otta.
- Rørosbanen og Solorbanen blir elektrifisert i løpet av planperioden slik at banestrekningene kan nyttes til økt person- og godstransportavvikling.
- Infrastrukturen på Kongsvingerbanen må forbedres i løpet av planperioden slik at dagens kapasitetsproblemer kan løses. Dette er nødvendig for å få økt person- og godstrafikkavvikling på strekningen.
- Infrastrukturen på Gjøvikbanen må forbedres for å få løst dagens kapasitetsproblemer og få ned reisetiden.
- Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.
- Avklare mulighetene for å koble Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen i løpet av planperioden.

#### 5. Høyhastighetstog

Fylkestinget ber om at planene om høyhastighetstog utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor Inter City trianglet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbyggingen av høyhastighetstog starter.

#### 6. Østlandssamarbeidet

Fylkestinget støtter vedtak i Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg om at de økonomiske rammene i statens forslag til NTP 2010-2019 er helt utilstrekkelige til å oppfylle de felles mål som fylkeskommunene på Østlandet er enige om for å videreutvikle landsdelen og sikre en balansert og bærekraftig utvikling.

Fylkestinget understreker Østlandsfylkenes ønske om ekstra sterk satsing på jernbaneutbygging for å oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket".

#### 7. Veg

Fylkestinget vil prioritere stamvegene Rv 2, Rv 4, E6, E16 og Rv 3, Rv 35 for nasjonale stamvegmidler i Nasjonal Transportplan og krever at investeringsrammene økes med 40% i forhold til planrammen.

Stamvegmidlene skal brukes til:

- E6 Firefelts veg Hovinmoen (Gardermoen)-Kolomoen, fullført innen 2013, firefelts veg Kolomoen-Biri, fullført innen 2019, tre- og tofeltsveg med midtdeler Øyer-Tretten, fullført i 2010-2013 og tre- og tofeltsveg med midtdeler Ringebu-Orna, fullført innen 2019
- E16 Utbygging Øye-Tyinkrysset, fullført 2010-2013 og utbygging Fehnhus-Bjørge, oppstart 2010-2013, fullført innen 2019.
- Rv 2 Smal firefelts veg Nybakk-Kongsvinger fullført innen 2015
- Rv 3 Breddeutvidelse hvert år i planperioden 2010-2019 og for å unngå trafikkfarlige flaskehalsar og skape bedre linjeføring er det noen steder behov for tiltak utover breddeutvidelsesprogrammet. Disse skal prioriteres og legges inn i Nasjonal Transportplan og finansieres gjennom denne. Løten-Grundset, oppstart og fullført innen 2013
- Rv 4 Utbygging Roa-Jaren. Gran sør-Jaren - oppstart 2010-2013, hele strekningen fullført innen 2019.
- Rv 35 Utbygging Jevnaker-Olimb, oppstart i 2010-2013, fullført innen 2019

## **8. Nye kontraktsformer**

Fylkestinget støtter forslaget om nye kontraktsformer hvor investeringsmidler og drifts/vedlikeholdsmidler blir sett i sammenheng og ber om at slike kontraktsformer blir prøvd ut for Rv 3 gjennom Østerdalen og E16 mellom Fagetnes og Bodlaug. Fylkestinget ber om at grunnlaget for disse kontraktsformene blir avklart så raskt som mulig.

## **9. Finansiering**

Fylkestinget mener at det pga. manglende bevilgning fra Statens side er helt nødvendig at en vurderer prosjektfinansiering og/eller at det opprettes infrastrukturfond for å få finansiert utbygging av jernbane og veg tilstrekkelig raskt og med større forutsigbarhet.

Fylkestinget mener at investeringer til oppbygging av samferdselsinfrastruktur er oppbygging av realkapital og ikke forbruk. Investeringene bør derfor kunne fordeles over levetiden i stedet for ved årlige budsjetter etter kontantprinsippet.

Fylkestinget aksepterer at bompengefinansiering utgjør en del av finansieringsgrunnlaget for bedre samferdselsinfrastruktur, men godtar ikke at statens andel reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Fylkestinget mener at Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen og at bompengefinansiering skal være et supplement til statlig finansiering.

## **10. Prioritering av vedlikehold**

Fylkestinget mener det er nødvendig at etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden prioriteres slik at forfallet ikke forverres. Fylkestinget vil imidlertid ikke akseptere at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige investeringer på veg- og jernbanenettet.

## **11. Ansvar for det regionale vegnettet**

Fylkestinget ser positivt på at Staten legger opp til overføring av flere oppgaver til fylkeskommunen. Ved overføring av ansvaret for "Øvrige riksveger" til regionene må Staten gi økte bevilgninger til standardheving på vegnettet. En overføring av ansvaret uten kompensasjon til dette er ikke i samsvar med veglovens §7 og den er i strid med Samferdselskomiteens uttalelse i Inst. O.nr. 14 (1995-1996) hvor den sier "at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Rammene til "Øvrige riksveger" er på langt nær tilstrekkelig til å dekke forfall og nødvendig utbygging av et betydelig riksvegnett i Innlandet. Fylkestinget krever at rammene økes vesentlig.

## **11. Samferdselens betydning for Innlandet**

Omtrent en fjerdedel av antall trafikkdrepte på landsbasis i 2007 mistet livet på vegene i Hedmark og Oppland. Dette er en situasjon som fylkeskommunene ikke kan akseptere. Fylkestinget krever økt fokus på trafiksikkerhet og raskest mulig utbygging av de sterkest ulykkesbelastede vegstrekningene gjennom Innlandet. Fylkestinget krever at det legges en strategi for å gjennomføre nødvendige "mindre" investeringstiltak som vil forbedre sikkerheten og framkommeligheten i påvente av at det kan skje en fullverdig utbygging av vegnettet.

## **12. Kollektivtrafikk**

Fylkestinget ser positivt på at NTP-forslaget legges opp til en økning av midler til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken på veg, men mener at foreslått ramme er utilstrekkelig i forhold til behovet for utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur og få denne universelt utformet.

Fylkestinget vil også peke på at det ikke er mulig å styrke kollektivtransporttilbudet uten at det samtidig tilføres økte ressurser til drift. Det er et tankekors at fylkeskommunene i dagens situasjon må kutte rutetilbud og øke takstene på grunn av manglende ressurser, bl a når dette skyldes avgiftsøkninger som skal bidra til bedre miljø. Fylkestinget krever derfor at rammetilskuddet til fylkeskommunene økes, slik at kollektivtransporttilbudet kan styrkes.

### **13. Luftfart**

Fylkestinget krever at Oslo Lufthavn Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter både når det gjelder en ekstra rullebane og terminalfasiliteter slik at den kan avvikle den økte flytrafikk på en god måte.

Fylkestinget krever at de regionale flyplassene på Roros og Fagernes sikres og videreutvikles.

### **14. Terminalløsninger i Osloområdet**

Fylkestinget understreker betydningen av at Oslo havn utbygges da den er et helt sentralt knutepunkt i de viktigste transportkjedene mellom internasjonal og nasjonal person- og godstransportavvikling. Det er viktig at det er god adkomst til havna både for veg- og bane-transport.

Fylkestinget understreker også betydningen av at Alnabruterminalen bygges ut og at ekspressbusstasjonen i Oslo får en tilfredsstillende lokalisering så nær sentralstasjonen som mulig.

Audun Tron  
Fylkesordfører

Stein Erik Thorud  
Fylkesrådmann (kst)

### **Vedlegg:**

- Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra transportetatene
- Kopi av FT vedtak 16-17.01.2007 sak 03/07
- Strategier for Hedmark og Oppland fylker – NTP 2010-2019

#### **Uttalelser:**

- Regionrådet i Nord-Gudbrandsdal
- Regionrådet i Midt-Gudbrandsdal
- Regionrådet for Lillehammerregionen
- Regionrådet for Gjøvikregionen
- Valdresrådet
- Regionrådet for Hadeland
- NHO avd. Innlandet
- Stamvegutvalget for E 16
- Vegforum Innlandet
- Naturvernforbundet i Oppland
- Østlandssamarbeidet

Forslaget til NTP 2010-2019 fra transportetatene og uttalelsen fra Vegforum Innlandet er vedlagt i trykt form. De øvrige kun elektronisk.

## 1. Innledning

Saksinnstillingene som legges fram for fylkestingene i Hedmark og Oppland er samordnet på følgende måte: Forslaget til vedtak er lik begge saksinnstillinger. Også faktadelen er samordnet og i hovedsak lik, mens vurderingene delvis er utformet hver for seg med hovedvekt på det respektive fylkers prosjekter.

I det følgende rekapituleres kort noe av den politiske prosess og behandling som har skjedd som forarbeid til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

- Hedmark og Oppland fylkeskommuner utarbeidet i første del av 2006 et notat om felles strategier for de to fylkene. Notatet var en del av grunnlaget for stamnettutredningene som etatene skulle utarbeide som første del i prosessen med NTP 2010-2019. Notatet ble behandlet av Fylkesrådet i Hedmark 26.06.2006 og Fylkesutvalget i Oppland 27.06.2006.
- Etatene sendte høsten 2006 ut stamnettutredninger til høring. Etter en prosess og høring ble stamnettutredningene behandlet av de to fylkesting 16-17.01.2007, sak 3/07.
- I løpet av 2007 har de fire transportetatene, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS, utarbeidet forslag til NTP 2010-2019, og dette ble lagt fram 17.01.2008. Høringsfrist for fylkeskommunen er 30.04.2008.
- Forslaget til NTP skal resultere i en St.meld. ved årsskiftet 2008/2009, og det ventes Stortingsbehandling våren/sommeren 2009.
- Hedmark og Oppland fylkeskommuner har i forbindelse med høringsprosessen videreført samarbeidet om Nasjonal transportplan innen Arena Innlandet. Saken skal behandles i felles fylkesting 22. - 23. april 2008. Som ledd i høringsprosessen ble det 30. januar i år arrangert en felles samferdselskonferanse, der bl a alle kommuner var invitert.
- Innenfor Østlandssamarbeidet foregår det prosesser for å få til samarbeid om strategi for utvikling av de sentrale samferdselsårene på Østlandet.
- Som del av høringsprosessen har hver av fylkeskommunene hatt orienterings- og drøftingsmøter med bl a alle regionråd i Hedmark og Oppland.
- NTP-forslaget omhandler kun enkeltprosjekter for stamvegnettet. Kommunene i Oppland er likevel i forbindelse med denne høringsprosessen bedt om å gi innspill om sine prioriteringer knyttet til "øvrige" riksveger og fylkesveger. Disse innspillene foreligger som utrykte vedlegg og vil gi grunnlag for revisjon av fylkesvegprogrammet og utarbeiding av handlingsprogram for "øvrige" riksveger. Fra 2010 er det forutsatt at disse to kategoriene skal defineres som regionale veger, som de nye regionene skal ha ansvaret for.

## 2. Oppsummering av NTP-forslaget (faktadel)

### 2.1 Generelt

#### *Generelle utfordringer*

- Utilstrekkelig vedlikehold over lang tid for veg, "sjø" og bane
- Endret bosettingsmønster øker befolkningstettheten i byene og behovet for styrking av distriktene
- Mange alvorlige ulykker på vegene
- Universell utforming mangler mange steder
- En rekke miljøutfordringer i tillegg til klimautfordringen
- Overføre transport fra veg til sjø og bane
- Kostnadsøkning i anleggsbransjen

#### *Klimautfordringen*

De samlede klimagassutslipp i Norge i 2005 er i St.meld. nr. 34 (2006-2007) er oppgitt til å utgjøre 54 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Av nevnte klimagassutslipp står innenlands transport for 15,4 tonn eller 29 %. Dersom en fordeler nevnte 15,4 tonn på de enkelte transportmidlene er bildet slik:

- Vegtransport 18 %
- Fly 2 %
- Sjøtransport 5 %
- Motorredskaper med mer 4 %, inklusive dieseltog

Prognose for 2020 ifølge klimameldingen er at transportsektoren vil stå for 19,8 mill tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Målsetting i klimameldingen er at utslippet når det gjelder transportsektoren skal reduseres med 2,5 – 4 mill tonn i forhold til nevnte prognose.

#### *Prioriteringer*

- Drift, vedlikehold og fornyelser prioriteres
- Avinor legger opp til betydelige kapasitetsøkende investeringer
- Et sammenhengende overordnet og robust nasjonalt transportnett
- Styrket sikkerhet for alle transportformene
- Satsing på bane og kollektivtrafikk i og rundt byene
- Styrket sjøtransport og godt flytilbud for reduserte avstandskostnader i hele landet

#### *Konsekvens av at drift/vedlikehold prioriteres:*

- Lavere investeringsramme for "stor prosjekter"
- Sterkere satsing på posten "mindre investeringer" som dreier seg om trafiksikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, gang/sykkelveg
- Benytte bompenger der det er trafikkgrunlag

### 2.2 Veg

#### *Stamnettutredningen fra 2006*

Som ledd i NTP-arbeidet ble det i 2006 fremmet en stamnettutredning fra de fire transportetatene.

Stamnettutredningen ble behandlet i felles fylkesting 17. januar 2007.

I stamvegutredningen ble det dokumentert et betydelig etterslep på investeringer i vegsektoren. For å få stamvegene opp på en akseptabel standard er det beregnet en total kostnad på ca 230 milliarder kroner. Med dagens finansiering, statlige bevilgninger og bompenger vil det ta ca 50 år å gi hele

stamvegnettet god standard. Statens vegvesen mener det ikke vil være mulig å komme opp på en akseptabel standard med dagens finansieringsnivå.

Statens vegvesen lanserte tre mulige hovedstrategier for prioritering av veger som høringsinstansene skulle uttale seg om:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og kjøproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv.52)

Fylkestingene tilrådte 16-17.01.2007 at strategi 2 skulle danne hovedfundamentet for utvikling av stamvegnettet, men at det var nødvendig å legge til grunn en kombinasjon mellom de 3 strategiene. De høytrafikkerte vegene med mange ulykker og utviklingsproblemer måtte prioriteres. \*

### **NTP-forslaget på landsbasis**

På landsbasis er rammene mellom drift og investeringer fordelt slik, sammenliknet med inneværende NTP-periode.

	2010-19, mill kr	2006-15, mill kr	Endring, %
<b>Drift/vedlikehold</b>			
Stamveger	30.390	22.800	+ 48%
Øvrige riksveger	32.460	24.700	+ 31%
<b>Sum</b>	<b>62.850</b>	<b>47.500</b>	<b>+32 %</b>
<b>Investeringer</b>			
Stamveger	26.900	32.300	-16%
Øvrige riksveger	14.500	21.980	-32%
<b>Sum</b>	<b>41.400</b>	<b>54.280</b>	<b>-24%</b>

Investeringer på stamvegnettet på 26,9 milliarder kr. fordeler seg med 13,5 milliarder kr. i store investeringsprosjekter hvorav 11 milliarder kr. er "bundet" og dermed er det bare 2,5 milliarder kr. disponibelt til nye tiltak over en 10-årsperiode. Resterende investeringsmidler på 13,4 milliarder kr. går til mindre investeringstiltak og de fordeler seg pr. år slik for hele landet:

	2010 - 2019, mill kr	2006 - 2015, mill kr
Mindre utberinger	290	100
Gang- og sykkelveg	220	110
Trafikksikkerhetstiltak	450	310
Miljø- og servicetiltak	100	30
Kollektivtrafikktiltak	120	25
Planlegging	150	100
Grunnerverv	10	5
<b>Sum</b>	<b>1340</b>	<b>680</b>

En årlig investering på 220 mill. kroner vil gi 30-40 km gang/sykkelveg, men det skal da dekke behovet for hele landet. Dersom investeringen fordeles likt på hvert fylke innebærer det omtrent 2 km ny gang/sykkelveg pr. år pr. fylke. Statens vegvesen sier imidlertid at halvparten av investeringene bør gå til byområder og da blir det lite eller ingenting i mange fylker. Statens vegvesen betegner dette som satsing fordi foreslått beløp er fordoblet i forhold til handlingsprogrammet 2006-2009 (side 80).

Av beløpet på 450 mill. kr i trafikksikkerhetstiltak er det antydnet at 200 mill. kr. skal nyttes til midtrekkverk på stamvegnettet og da kan det bygges ca. 20 km pr. år eller ca. 1 km i hvert fylke hvis det fordeles likt. Dessuten er det antydnet 35 km pr. år i midtmarkering eller ca. 2 km. i hvert fylke hvis det fordeles likt (side 81).

Statens vegvesen har antydnet at beløpet på 120 mill. kr. til kollektivtiltak fordeles med årlig 50 mill. kr. til holdeplasser langs stamvegnettet, 50 mill. kr. til terminaler og 20 mill. kr. til kollektivfelt. Då vil en årlig kunne bygge 150-200 holdeplasser, 10 knutepunkter og 40 km kollektivfelt. Vegvesenet opplyser at det er 6500 holdeplasser langs stamvegnettet og at det koster 2 milliarder kr. å gi disse universell utforming. Forslaget innebærer at, selv om rammen er økt med 380%, vil det gå 40 år før holdeplassene er utbedret og universelt utformet (side 81).

### **NTP-forslaget vedrørende Hedmark og Oppland**

Forslaget inneholder statlige bevilgninger og bompenger i forhold til gitt planramme, som er budsjett 2007 x 10. I tillegg legger transportetatene også fram et forslag med utgangspunkt i planramme +20 % og planramme - 20 %. Forslaget med utgangspunkt i - 20 % omtales ikke her.

Nedenfor gjengis og kommenteres kort fordeling av de strekningsvise investeringer på stamvegnettet i Hedmark og Oppland i mill. kr. Dette er investeringer som i planforslaget er konkretisert til nærmere angitte enkeltstrekninger. I tillegg er det fra vegvesenet foreslått en bevilgning til såkalte "mindre investeringstiltak" samlet for hver enkelt transportkorridor eller deler av den. Denne samlebevilgningen skal senere fordeles mellom transportkorridorens stamveger. Rv 3 er en del av transportkorridor 6 Oslo - Trondheim (med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy), men har likevel fått særskilt spesifisert en bevilgning til "mindre investeringstiltak". (tabell 5.1 på side 212-215 i NTP-publikasjonen).

Rv 2 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kongsviger-Slomarka	300	600	100		400	600
Slomarka- Nybakk			100	600	100	600
<b>Sum</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	<b>200</b>	<b>600</b>	<b>500</b>	<b>1200</b>

Etter planrammen er statlig bevilgning (25%) og bompenger (75%) til sammen 1,7 milliarder kr., mens behovet for full utbygging av hele strekningen er i størrelsesorden 4 milliarder kr..

Strekningen Kongsviger-Slomarka kan fullføres i første fireårsperiode, men det forutsetter at den statlige andelen må refunderes i siste 6 årsperiode.

Rv 2 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kongsviger-Slomarka	400			600	400	600
Slomarka- Nybakk	200	600	600	600	800	1200
<b>Sum</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>1800</b>

Etter økt planramme er statlig bevilgning (40 %) og bompenger (60 %) til sammen 3 milliarder kroner. Med slikt nivå på statlig bevilgning må eventuelt bompengandelen økes til 75% for å fullfinansiere 4 milliarder kr. som full utbygging er kostnadsberegnet til.

Med økt ramme kan hele strekningen Nybakk-Kongsviger fullføres i 10 årsperioden, men det er avhenger som nevnt av bompengepotensialet dvs. at denne økes.



E 6 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen	250				250	
Dal-Minnesund-Skaberud	300	700	800	1670	1100	2370
Tingberg - Tretten			290	430	290	430
Sum	550	700	1090	2100	1640	2800

Etter planrammen er statlig bevilgning for Hedmark sin del (36 %) og bompenger (64 %) til sammen 3,720 milliarder kr., mens behovet for full utbygging av hele strekningen Hovinmoen-Kolomoen er i størrelsesorden 4,5 milliarder kr..

De to første delstrekningene beregnes å være ferdig i første fireårsperioden. Mellomstrekningen Dal-Skaberud også kan starte opp i denne perioden, men fullføres i siste periode.

I Oppland skulle strekningen Øyer – Tretten etter inneværende NTP vært startet opp i 2008. Som det fremgår av forslaget er prosjektet nå skjøvet ut til siste periode 2014-2019.

E 6 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Hovinmoen-Dal og Skaberud-Kolomoen	250				250	
Dal-Minnesund-Skaberud	500	1100	600	1270	1100	2370
Kolomoen - Biri			950	1500	950	1500
Tingberg - Tretten	290	430			290	430
Ringebu - Otta			1100	2000	1100	2000
Sum	1040	1530	2650	4770	3690	6300

Ved økt ramme er stat/bompengandelen for Hovinmoen-Skaberud for hele perioden den samme, men fordelingen mellom første og siste periode er noe annerledes.

Ved økt ramme er det avsatt 950 mill.kr. statlige midler og 1500 mill.kr. i bompenger til forsering av firefeltsveg på E6 fra Kolomoen til Biri.

Øyer – Tretten er med økt ramme foreslått i første planperiode, mens Ringebu – Otta her er foreslått utbygd i siste del av planperioden.

Rv 3 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kolomoen-Ulsberg (mindre inv.tiltak)	160		240		400	

Rv 3 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Kolomoen-Ulsberg (mindre inv.tiltak)	200		300		500	
Løten - Grundset			130	1000	130	1000
Sum	200		430	1000	630	1000

Etter planrammen settes det av 40 mill. kroner pr. år for hele strekningen Kolomoen-Ulsberg og dette er på nivået med budsjett 2008 som var på 37,8 mill. kr. Av dette skal 18,8 mill. kroner nyttes innen Hedmark.

Statens vegvesen anfører (side 87) at det bør tenkes nytt og etableres kontrakter for utbedringstiltak langs stamvegnettet hvor trafikken er relativt liten. En bør se investeringsmidler i sammenheng med driftsmidler for å kunne få utført mindre utbedringstiltak.

Det er antydnet at en slik kontrakt bør:

- ha en varighet på 10-15 år
- det bør være lokal enighet om standarden
- det må fastsettes hvordan utviklingen av veggen skal skje
- kontraktsparten får en viss frihet til å organisere arbeidet
- betalingsmekanismen må vurderes nærmere bl.a om det bør skje låneopptak

Statens vegvesen har i forslag til NTP 2010-19 antydnet at slik kontraktsform kan være aktuell på E 16 i Valdres og på Rv 3 gjennom Østerdalen for å få kontinuitet i breddeutvidelsesprosjektet.

Det er først ved eventuell økt planramme med 20 % at det settes av midler i perioden 2014-19 til ny firefeltsveg mellom Løten og Grundset.

Rv 4 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Rv 4 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Det er ikke foreslått strekningsvise investeringer på Rv 4 i Oppland i løpet av hele planperioden, selv om det i gjeldende NTP ligger inne 780 mill kr i siste periode 2010 – 2015 og i tillegg bompengefinansiering på 400 mill kr.

E 16 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Øye - Tyinkrysset			170		170	

E 16 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Stalige midler	Bom-finans.	Stalige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Øye - Tyinkrysset	250				250	
Fønhus - Bjørge			320	200		520
<b>Sum</b>	<b>250</b>		<b>320</b>	<b>200</b>	<b>250</b>	<b>520</b>

Innenfor den gitte planrammen er det bevilget penger til strekningen Øye – Tyinkrysset i siste del av planperioden. Forutsatt økt ramme er beløpet økt fra 170 til 250 mill kr. I tillegg strekningen Fønhus – Bjergo i samme del av perioden med bl a bompengefinansiering.

Som nevnt ovenfor under Rv 3 er E 16 foreslått som pilot for utprøving av ny kontraktsform for mindre utbedringer og drift.

Rv 35 Planramme	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Ingen strekningsvise bevilgninger						

Rv 35 Planramme+ 20%	2010 - 2013		2014 - 2019		Sum	
	Statlige midler	Bom-finans.	Statlige midler	Bom-finans.	Stat	Bom
Jevnaker - Olimb			100	230	100	230

For Rv 35 i Oppland er kun foreslått strekningsvise investeringer på strekningen Jevnaker – Olimb i siste del av perioden, forutsatt økt planramme. Beløpet er det samme som i inneværende NTP er ført opp i planperioden 2010 – 2015. Rv 35 inngår i samme transportkorridor som Rv 2.

Oppland har også andre stamveger som **E 136** Dombås – Ålesund (gjennom Lesja) **Rv 15** Otta – Måløy fram til Strynefjellet. På disse vegene er det ikke foreslått strekningsvise investeringer i Oppland.

#### *Lite samsvar mellom foreslåtte rammer og beregnet totalbehov*

Hedmark har 541 km eller 6% og Oppland har 710 km eller 8 % av det totale stamvegnettet i Norge på 8.981 km. (pr 01.01.2006).

Innenfor planrammen i etatenes forslag til NTP 2010-2019 har Hedmark blitt tildelt 1900 mill. kr. i statlige midler eller 7% av totalrammen. Med eventuell 20% økning i planrammen er Hedmark foreslått tildelt 2780 mill. kr. i statlige midler eller 6,4% av totalrammen for hele landet.

Oppland er blitt tildelt 460 mill. kr. i statlige midler i strekningsvise investeringer.

Med + 20 % er Oppland tildelt 1960 mill kr. I tillegg kommer andelen av bevilgningen til "mindre investeringstiltak.

Som nevnt har Statens vegvesen i stamvegutredningen fra 2006 anslått behovet for investeringer til å være 230 milliarder kroner for å få stamvegnettet i hele landet opp på god standard som tilsvarer vegnormalen innen 2040. Dette tilsier at behovet for investeringer på stamvegnettet er omtrent 77 milliarder kroner i hver av tre tiårsperioder eller 7,7 milliarder kroner pr. år. Til tross for dette enorme behovet forslår etaten kun 26,9 milliarder kroner i tiårsperioden 2010-2019 til stamvegnettet eller 2,7 milliarder kroner pr. år. Foreslått investeringsnivå i NTP 2010-19 tilsvarer altså omtrent en tredjedel av behovet for nødvendige investeringer som etaten selv har beregnet og selv om utbyggingen skal skje over en 30 årsperiode.

#### *Øvrige riksveger*

Statens vegvesen foreslår i NTP 2010-2019 at investeringene til øvrige riksveger reduseres med 7,5 milliarder kr. til 14,5 milliarder kr. eller 1,45 milliarder kr. pr. år.

Den statlig investeringsramme til dagens øvrige riksveger er fylkesfordelt. I NTP perioden 2010-19 er det foreslått til sammen 680 mill. kroner til Hedmark eller 68 mill. kroner pr. år, en andel på 5,6 % av

landet. Hedmark har 1464 km eller 8% av landets samlede øvrige riksveger på 18.293 km (pr 01.01.2006). For NTP perioden 2006-2015 var Hedmarks andel 3,2%.

Til sammenligning er det i 2008 budsjetterte med 52 mill. kroner til Øvrige riksveger i Hedmark.

Oppland har fått foreslått 500 mill. kroner pluss 150 mill. kroner i rassikring til sammen 650 mill. kroner i fylkesfordelt ramme i perioden 2010-2019. Dette er 4,1 % av landets ramme og en økning fra 2,8% for forrige periode. Oppland har 945 km øvrige riksveger eller drøye 5 % av totalt i landet.

I forslaget til ny NTP er det foreslått en ny fordelingsnøkkel av totalrammen til øvrige riksveger mellom fylkene. Forslaget innebærer at rammen skal fordeles med bakgrunn i veglengde og befolkningstall, med lik vekt på begge faktorer. Både Oppland og Hedmark kommer her noe gunstigere ut i forhold til den gamle. Imidlertid er den samlede ramme til øvrige riksveger i det fremlagte forslag redusert i forhold til stamvegrammen.

I NTP-forslaget er det forutsatt at de "nye" regionene eller fylkeskommunene skal overta ansvaret for de "øvrige" riksvegnettet fra 2010. Etter dette vil fylkesveger og "øvrige" riksveger få samlebetegnelsen regionale veger.

## 2.3 Jernbane

### *Stamnettutredningen fra 2006*

Fra stamnettutredningen i 2006 beskriver Jernbaneverket sin strategi på følgende måte:

"Jernbanens roller innenfor persontrafikken baseres på fortrinn knyttet til å flytte mennesker raskt, komfortabelt, arealeffektivt og miljøvennlig over korte og mellomlange avstander. Innenfor godtrafikken er toget et kostnadseffektivt, raskt og miljøvennlig transportmiddel for store godsvolumer over lengre avstander. Disse fortrinnene gir jernbanen grunnlag for å fylle flere roller innenfor et samlet transportsystem. En effektiv og kundetilpasset jernbane bidrar blant annet til:

1. Kortere avstander og større regioner(regionforstørrelse)Reduksjon av miljøproblemer og ulykker knyttet til andre transportmidler (miljøvennlig og sikker transport)
2. Et attraktivt transporttilbud for personer som ikke disponerer bil
3. Et alternativt tilbud for å øke konkurransen i transportmarkedet og redusere sårbarhet
4. Lavere transportkostnader for næringslivet (styrket konkurransevne)"

Totalt er det et investeringsbehov på jernbanenettet på 78-104 milliarder kroner fram til 2040, for å få det opp til en akseptabel standard. Særlig i årene fra 2015 fram mot 2030 vil det oppstå et behov for å øke nivået betydelig, med en topp omkring 2020-2025. Etter 2030 vil fornyelsesbehovet igjen gradvis bli redusert.

### *NTP-forslaget på landsbasis*

Jernbaneverkets anbefaling av totalramme hele landet 2010-2019:

• Vedlikehold	17,4 milliarder kr.	
• Drift	<u>21,0 milliarder kr.</u>	
• Sum	<u>37,4 milliarder kr.</u>	(+ 22 % fra 30,761 milliarder kr. i gj. NTP)
• Investering	<u>16,3 milliarder kr.</u>	(-31 % fra 23,717 milliader kr. i gj. NTP)

Investeringsbeløpet fordeles slik:

Bundne investeringer	2,09 milliarder kr.
Nye investeringer	6,38 milliarder kr.
Programområder	<u>7,80 milliarder kr.</u>
	<u>16,3 milliarder kr.</u>

En ytterligere fordeling av posten Programområder ser slik ut:

Kapasitetstiltak	3,9 milliarder kr.
Sikkerhet	1,5 milliarder kr.
Stasjoner og knutepunkter	<u>2,5 milliarder kr.</u>
	<u>7,8 milliarder kr.</u>

Når det gjelder sikkerhet har Jernbanenettet har 370 stasjoner i bruk i dag og det er beregnet at tilrettelegging for universell utforming vil koste i størrelsesorden 10,5 milliarder kr. (2,5 milliarder kr. pluss 8,5 milliarder kr. jfr. side 55 i etatenes NTP 2010-2019). Foreslåtte ramme på 250 mill. kroner pr. år skal imidlertid dekke både sikkerhetstiltak og universell utforming ved stasjonene. Avsatt beløp er derfor helt utilstrekkelig.

Som nevnt i Jernbaneløstutredning fra 2006 ble det antydnet et investeringsbehov på mellom 78 og 104 milliarder kroner fram til 2040 for å få stamnettet opp på tilfredsstillende standard. Dette tilsier at behovet er omtrent 30 milliarder kr. for hver av de tre tiårsperiodene eller 3 milliarder kr. pr. år. Det foreslåtte investeringsnivå i NTP 2010-19 utgjør altså omtrent halvparten av hva etaten skisserer som behov selv om en bruker 30 år på utbyggingen.

## **NTP-forslaget vedrørende Oppland og Hedmark**

### ***Dovrebanen***

Av investeringsrammen ovenfor er det avsatt 1,84 milliarder til dobbeltsporparceller mellom Eidsvoll og Hamar. Dette betyr at parsellene Molykkja-Korslund og Standlykja-Kleiverud ferdigstilles i planperioden 2010-2019 innenfor planrammen.

Dersom planrammen økes med 20% er det ført opp 3,47 milliarder til delparsell nr. 3 Kleiverud-Stensrud som kan fullføres i perioden. Utbygging av parsellene søkes koordinert med vegutbyggingen på E6. Valg mellom Kleiverud-Stensrud eller andre parseller på strekningen Eidsvoll-Sørli kan bli påvirket av behovet for å koordinere jernbane- og vegutbyggingen (side 102).

Nord for Hamar er det ikke foreslått strekningsvise investeringer. I programområdet gis imidlertid signaler om bygging av enkelte kryssningsspor.

Totalkostnadene med å bygge ut dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar ble i stamnettutredningen beregnet til 7,7 milliarder og til ca. 16 milliarder helt fram til Lillehammer.

### ***Kongsvingerbanen***

Kongsvingerbanen er en av fire utenlandskorridor og har tilknytning til Sverige via Karlstad til Stockholm. Inn mot Oslo knyttes banen til Hovedbanen like nord for Lillestrøm stasjon. Banen trafikkeres både med person- og godstog. Banen inngår som del av nærtrafikkområdet rundt Oslo med tog til Årnes og Kongsvinger. Det er ikke planlagt større investeringstiltak på Kongsvingerbanen i NTP-perioden.

Fram til 2004 trafferte Linx persontog mellom Stockholm og Oslo. Fra januar 2007 ble det gjenopprettet trafikk mellom Oslo og Stockholm med fire avganger pr dag.

Det arbeides med to prosjekt på Kongsvingerbanen:

1) Grensetrafikken.

Samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Rikstrafiken i Sverige, Värmland og Örebro län og Hedmark skal legge fram et driftsopplegg med finansieringsforslag som kan iverksettes fra 2010 når eksisterende avtale går ut. Hedmark fylkeskommune betaler 2,575 mill. kr. i årlig tilskudd i årene 2007-2009.

I NTP forslaget er det vist til Tilvekstkorridorprosjektet. Rapporten og grunnlaget som ligger der vil bli gjennomgått i forbindelse med utviklingen av Kongsvingerbanen.

2) Timestrafikk Oslo-Kongsvinger

Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet arbeider en prosjektgruppe med representanter fra NSB AS, Akershus og Hedmark fylkeskommuner med et forslag til timestog mellom Kongsvinger og Oslo. Rapport blir fremlagt våren 2008. Tilskudd til økt togtilbud på Kongsvingerbanen må i tilfelle dekkes inn under offentlig kjøp fra Samferdselsdepartementet.

Disse to prosjektene må sees i sammenheng.

**Rørosbanen og Solørbanen**

Rørosbanen er en viktig banestrekning for gods og persontrafikk. Regulariteten for persontrafikken er økende, men det er fortsatt ønske om flere avganger. Godstrafikken, og særlig tømmertrafikken, bruker Rørosbanen. Sammen med Solørbanen utgjør Rørosbanen en viktig alternativ jernbanetrase for å avlaste Dovrebanen. Det er viktig med elektrifisering av disse banene slik at bl.a. materiellet kan brukes fleksibelt på både Røros- og Dovrebanen.

Jernbaneverket har for disse banestrekningene kun avsatt mindre beløp innen "Programområder" til utbedring av kryssningsspor for å bedre kapasiteten.

**Gjøvikbanen**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen på Hadeland, Nittedal og Gjøvikregionen. Banen har stor trafikk. Tellepunkter ved Jaren og Gjøvik viste hhv ca. 600 000 og 200 000 reiser i 2006. Tilstanden på banen preges av langvarig vedlikeholdsmessig forsømmelse og mangel på tiltak for utvikling av infrastrukturen. I stamnettutredningen fra 2006 har Jernbaneverket beregnet investeringsbehovet i størrelsesorden 2,9 milliarder kr. Til tross for standarden på infrastrukturen har banen hatt positiv utvikling etter at NSB Gjøvikbanen AS tok over driften. Jernbaneforum Gjøvikbanen arbeider med en tiltakspakke for å utvikle banen. Gjøvikbanen er ikke omtalt eksplisitt i NTP-forslaget, men utbygging av kryssningsspor ved Jensrud ligger inne i et programområde.

**Raumabanen**

Raumabanen går mellom Dombås ved Dovrebanen og Åndalsnes i Møre og Romsdal. I NTP-forslaget er det vist til at Raumabanen skal videreutvikles med hovedvekt på gods og reiseliv.

**Høyhastighetstog**

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått utarbeidet en studie av potensialet for høyhastighetstog i Norge (side 56-59). Utredere har vært VWI gruppen. Gruppen har vurdert strekningene Oslo-Göteborg og Oslo-Trondheim som samfunnsøkonomisk lønnsomme. Sistnevnte strekning forutsetter at det er ferdig bygd dobbeltsporparceller mellom Oslo og Hamar og at høyhastighetsbanen videre bygges gjennom Østerdalen og via Kvikne til Trondheim.

## 2.4 Luftfart

OSL Gardermoen har et "tak" på 30 mill. passasjer med dagens 2 rullebaner. I dag er det 19 mill. passasjerer som nytter hovedflyplassen og nevnte kapasitetsgrense ventes nådd i 2025. Innen den tid må derfor den 3dje rullebane være ferdig. Det er derfor viktig å få reservert areal for denne.

Dessuten vil det bli nødvendig å øke terminalkapasiteten allerede i NTP perioden 2010-2019 og det planlegges derfor utbygd en ny terminal 2.

### **Røros lufthavn**

Røros flyplass er en regional flyplass og dekker et reisebehov med fly for Fjellregion og Rørosområdet. Det er ikke foreslått større investeringer på flyplassen i NTP 2010-19.

### **Fagernes lufthavn, Leirin**

Regional flyplass som dekker rute- og charterbehovet for Valdres og deler av naboregionene. Det er ikke foreslått større investeringer på flyplassen i NTP 2010-19

## 2.5 Kyst

Hedmark og Oppland er landets eneste fylker uten grense mot hav. Som landets største reiselivsområde og Mjøsregionen som ett av Norges tyngste industrimiljøer, er tilgang til havn en viktig konkurransemessig forutsetning for Innlandet. Det må derfor legges til rette for at Oslo havn blir lett tilgjengelig og kan betjene Innlandets behov på en tilfredsstillende måte. For fjellregionene er det også viktig med havnetilgang vestover.

## 4. Vurdering

### *Samferdselens betydning for Innlandet*

Innlandet har store utfordringer på samferdssektoren, og samferdsel er ett av våre aller viktigste regionalpolitiske virkemidler. Vi har store avstander. Vi er på størrelse med Danmark og vi er 23 ganger større enn Vestfold fylke. Det er positiv utvikling i syd og i Mjøsregionen, men et flertall av de øvrige kommuner sliter med befolkningsnedgang. Samferdsel har stor betydning for næringslivets konkurransekraft i våre fylker. I tillegg er vi typiske transittfylker, både på veg og bane.

### *Samferdselspolitisk samarbeid i Oppland og Hedmark*

Samferdsel går på tvers av fylkesgrenser og betydningen av regionalt samarbeid er kanskje større her enn på de fleste andre områder. Fylkestingene i Hedmark og Oppland fylkeskommuner har derfor vedtatt å utvikle et nært samferdselspolitisk samarbeid med bakgrunn store felles utfordringer. Samarbeidet om behandlingen og oppfølgingen av Nasjonal transportplan er en viktig del av dette, der også nærings- og arbeidslivet inngår som viktige partnere. De to fylkene deltar også i Østlandssamarbeidet, der bl a samferdsel er et hovedarbeidsområdet. I tillegg skjer samarbeid også med andre nabofylker i både formelle og uformelle former.

### *Ikke samsvar mellom mål og økonomiske rammer*

Etter fylkesrådmannens vurdering ikke mulig å nå de samferdselspolitiske målene som er trukket opp i NTP 2010-2019 med de økonomiske rammene som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor (budsjett 2007 nivå multiplisert med 10). Det er uheldig at transportetatene ikke gis anledning til å angi reelle økonomiske konsekvenser av de mål og strategier som trekkes opp. For fremtiden må transportetatene gis mulighet til å fremme reelle faglige anbefalinger om hvordan målene skal nås og hvilke økonomiske ressurser dette krever. På dette grunnlag vil Stortinget ha en reell mulighet til å fastsette mål og adekvate virkemidler for transportpolitikken de neste 10 årene. Regjering og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge, og ikke kun et relativt uforpliktende dokument for de årlige budsjettbevilgningene i Stortinget. Det er derfor viktig at

vedtatte rammer i NTP følges opp med tilstrekkelige årlige bevilgninger dersom det omfattende planarbeidet som NTP-representanter skal ha særlig hensikt.

#### **Utlstrekkelig rammer til jernbaneinvesteringer**

De siste årene har det vært en sterk vekst i jernbanetransporten i Norge både for person- og godstransport. Det nevnes spesielt at ca. 80 % av jernbanereisene foretas i Østlandsområdet, Jernbanen står derfor foran et stort behov for å fornye dagens infrastruktur dersom ikke feil og problemer med å opprettholde punktlighet skal øke ytterligere.

Dagens jernbanenett er fullt utnyttet på de trafikkfekte strekningene - det er ikke plass til flere tog. Omfattende investeringer er nødvendig for å bedre tilbudet. Uten en sterk satsing er det ikke mulig å øke gods- og passasjertransport på jernbanen, noe som er nødvendig for å bidra til reduksjon i veksten i biltrafikken, reduksjon i utslipp av klimagasser og færre trafikulykker.

For å oppnå en raskt og vesentlig økning i jernbanetransporten – og dermed oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket" – må investeringene økes sterkt i forhold til planrammen. Gjennom en sterk satsing på utbygging av jernbanen vil de viktigste dobbeltsporparceller og kryssingsspor på Østlandet kunne utbygges, noe som også vil tilrettelegge for eventuell framtidig satsing på høyhastighetstog.

Stortingets vedtak om Nasjonal Transportplan for perioden 2006-2015 inneholdt en satsing på modernisering av jernbanenettet med en investeringsramme på 24,5 milliarder kr. (2007 kr. nivå). Det er nå beregnet at gjennomføring av disse investeringsprosjektene vil koste ca. 34 milliarder kr. Foreliggende forslag fra Jernbanverket ut fra den økonomiske ramme som er gitt fra Samferdselsdepartementet er på 16,3 milliarder kr. Forslaget for NTP 2010-2019 er altså halvdel av det som Stortinget allerede har gjort vedtak om.

Som nevnt i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006 ble det antydnet et investeringsbehov på mellom 78 og 104 milliarder kroner fram til 2040 for å få stamnett opp på tilfredsstillende standard. Det foreslåtte investeringsnivå i NTP 2010-19 utgjør altså omtrent halvparten av hva etaten skisserer som behov selv om en bruker 30 år på utbyggingen.

Dersom jernbaneinvesteringene økes med 50% i forhold til planrammen, vil rammen eventuelt bli 24,5 milliarder kr. eller 2,5 milliarder kr. pr. år. Dette er altså ikke mer enn nivået på 2007-budsjettet og må etter fylkesrådmannens vurdering være et absolutt minimum.

#### **Utlstrekkelige rammer til veginvesteringer**

Statens vegvesen har i stamnettutredningen fra 2005 anslått behovet for investeringer til 230 milliarder kroner for å få stamvegnettet i hele landet opp på god standard som tilsvarer vegnormalen innen 2040. Dette tilsier at behovet for investeringer på stamvegnettet er omtrent 7,7 milliarder kroner pr. år i 30 år framover.

Til tross for dette enorme behovet forslår etaten kun 26,9 milliarder kroner i tiårsperioden 2010-2019 til stamvegnettet eller 2,7 milliarder kroner pr. år. Foreslått investeringsnivå i NTP 2010-19 tilsvarer altså omtrent en tredjedel av behovet som etaten har beregnet, selv om en velger å bruke 30 år på utbyggingen.

På bakgrunn av hva som kan forventes å være realistisk foreslår fylkesrådmannen at den økonomiske rammen økes med 40% i forhold til planrammen. Dette vil bety at investeringsrammen til stamveger øker med 10,8 milliarder kr. til 37,7 milliarder kr. for perioden 2010-2019 eller 3,8 milliarder pr. år.

Som det framgår av oversikten foran er det foreslått at 13,4 milliarder kroner av investeringsrammen til stamveg skal nyttes til mindre investerings tiltak som mindre, utbedringer, gang/sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak samt planlegging og grunnverv. Statens vegvesen understreker den sterke satsing som ligger inne på nevnte tiltak ettersom rammen er fordoblet. Forutsatt lik fordeling mellom fylkene, vil dette årlig gi hvert fylke 2 km ny gang/sykkelveg langs



stamvegnettet, 1 km midtrekkverk langs stamvegnettet, 2 km midtmarkering og det vil ta 40 år før holdeplasser langs stamvegnettet er utbedret og universelt utformet.

I vedlagte uttalelse fra Vegforum Innlandet gis en meget grundig dokumentasjon for behovet for økt investerings på særlig vegsiden. Her illustreres bl a gapet mellom reelt investeringsbehov og det som foreslås i NTP helt ned på prosjektnivå, samtidig som det pekes på muligheter for å finansiere en betydelig økt satsing på samferdsel.

#### ***Økt vedlikehold må ikke gå på bekostning av investeringer***

Transportetatens forslag om en vesentlig styrking av vedlikeholdet framstår som en nødvendig konsekvens av at den statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. Det er derfor positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Tilsvarende er det bra med den økte satsingen på trafikksikring, gang-/sykkelveger, kollektivtiltak og miljø-/ servicetiltak. Det er imidlertid ikke akseptabelt at etterslepet til vedlikehold skal dekkes ved overføring av midler som ellers skulle vært brukt til investeringer. Økt vedlikehold må derfor gjennomføres ved økte økonomiske rammer.

#### ***Bompengefinansiering***

Bompenger har de senere årene utgjort en stadig større andel av finansiering av vegutbyggingen. Det aksepteres at bompengefinansiering også i fremtiden blir en vesentlig del av finansieringsgrunnlaget for å få til bedre samferdselsinfrastruktur, men det godtas ikke at statens bidrag reduseres i forhold til andel bompengefinansiering. Staten må ta større ansvar for finansieringen av infrastrukturen. Bompenge-finansiering må være et supplement til statlig finansiering og ikke utgjøre hovedtyngden.

#### ***Prosjektfinansiering***

Det er positivt at planforslaget anbefaler prosjektfinansiering. Rammebetingelsene for prosjektfinansiering må imidlertid være slik at det åpnes for et bredt prosjektspekter i slike finansieringsopplegg.

Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer sammenhengende utbygging av strekninger, full utnyttning av investeringene, og derved også reduserte kostnader. Ulempen med alternative finansieringsordninger kan være at det er en dyrere finansieringsordning enn bevilgninger direkte over Statsbudsjettet, men dette kan oppveies ved raskere og mer effektiv utbygging.

Det bør vurderes etablert et statlig infrastrukturfond på siden av statsbudsjettet som muliggjør prosjektfinansiering og nye kontraktsformer. Denne ordningen bør ikke begrenses til det regionale vegnettet, men også gjøres gjeldende for stamnettet både på veg og jernbane.

#### ***Miljø og klimautfordringen***

Målsetting i klimameldingen er at utslippet når det gjelder transportsektoren skal reduseres med 12-20 % i forhold til nevnte prognose for utslipp i 2020.

Mulige virkemidler er kjøretøyavgifter, tilskudd til kollektivtrafikk og gang/sykkelveger, arealpolitikk, økt kollektivtrafikk, bedre framkommelighet for kollektivtransport og syklistene i byene, satsing på jernbanen, bruk av bompenger/vegprising og å stille strengere miljøkrav til kjøretøyene.

Flesteparten av aktuelle tiltak for bedre miljø må gjøres på sentralt nivå. Avgiftslettelser som kan føre til raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøy vil redusere utslippene. Dersom reduserte kjøpsavgifter kombineres med høyere bruksavgifter, vil klimagassutslippene innen transportsektoren kunne reduseres. Utover dette må en vurdere hvilke tiltak som kan iverettes på lokalt og regionalt nivå. Det er utarbeidet en fylkesdelplan (SMAT) i 13 by- og tettsteder i Hamarregionen og påbegynt en Energi- og klimaplan for Hedmark. Oppland vedtok sin første klimaplan i 1999. Denne ble oppdatert og rullert av fylkestinget i 2007.

### **Universell utforming**

I 2009 vil Plan- og bygningsloven bli revidert. Som del av dette er det ventet at det vil bli utformet Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming. Forslag til retningslinjer er ute i en høringsprosess nå. I 2009 ventes det dessuten av de blir iversatt ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov.

Både Oppland og Hedmark fylkeskommuner har prioritert og satt fokus på arbeidet med universell utforming av alle ledd i transportkjeden. Siktemålet er at det skal være god tilgjengelighet for alle på terminal, holdeplass, transportmateriell og ved informasjon og billettering.

Det er derfor ikke tilfredsstillende at temaet ikke vises større oppmerksomhet i NTP, og at det ikke avsettes betydelig mer midler i Statens Vegvesen og i Jernbaneverkets fremlagte forslag.

Under programområdet Stasjoner og knutepunkter, foreslår Jernbaneverket at det avsettes 250 mill. kr pr. år til arbeid med sikkerhet på stasjonene og tilgjengelighet for alle samt universell utforming. Etaten har beregnet at arbeidet med å få til universell utforming ved alle dets 370 stasjoner vil beløpe seg til 10,5 milliarder kr. Selv om hele beløpet under nevnte programområde nyttes til arbeidet med universell utforming og ikke noe avsettes til sikkerhetsarbeid - noe som er helt urealistisk - vil det ta 42 år å få stasjonene universelt utformet.

Statens vegvesen har opplyst i plandokumentet at det vil koste 2 milliarder kr. å få opprustet 6500 holdeplasser langs stamvegnettet slik at de blir universelt utformet. Vegvesenet foreslår at det nyttes 50 mill. kr. pr år og at det da kan utbedres 150-200 holdeplasser pr. år. Dette innebærer at det også vil ta 30-40 år før arbeidet er utført. Anbefalt økonomisk ramme med 50 mill. kr. pr år til større knutepunkter og 20 mill. kr. pr. år til kollektivfelt er også helt utilstrekkelig.

### **Trafikksikkerhet**

Ulykkessituasjonen på vegene i Hedmark er uakseptabel og en kan ikke lengre godta en slik utvikling. I 2007 mistet nær ¼ av antall trafikkdrepte i Norge livet sitt på veier i Oppland og Hedmark. Tiltak for trafikksikkerheten må gis den høyeste prioritet. Det kreves at det settes større fokus på trafikksikkerhetsarbeidet og at nødvendige virkemidler tas i bruk slik at døds- og ulykkestallene kan bli betydelig redusert.

### **Overføring av "Øvrige riksveger" til regionalt nivå**

Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med midler til standardheving på det samme vegnettet. Det vises i denne sammenheng til endring av veglovens § 7 i 1995 der det i Ot. prop. nr. 60 (1995-1996) heter: "Problemet gjelder veier som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veier påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen følger dette opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå."

I forslag til NTP 2010-2019 legger Staten opp til å redusere posten for investeringer til øvrige riksveger for å øke andelen midler til stamvegnettet. På tilsvarende måte økes de økonomiske rammene relativt mer for drift/vedlikehold for stamvegene enn for øvrige riksveger. Investeringsnivået for øvrige riksveger foreslås redusert med 7,5 milliarder kr. til 14,5 milliarder kr. for 10-årsperioden 2010-2019..

Dersom regionalt nivå får overført ansvaret for øvrige riksveger fra 2010, vil utgangspunktet for å kunne utbedre vegene bli betydelig dårligere enn nå. Slik de økonomiske rammene foreslås, vil dette bli særdeles problematisk fordi eksisterende investeringsnivå er for lavt.

Det forutsettes derfor at regionenes økonomi styrkes på en slik måte at en overtakelse av de øvrige riksvegene er forsvarlig. Nåværende forslag i NTP er langt fra tilfredsstillende for en regionalisering av det øvrige riksvegnettet.

## **NTP-forslagets prosjekter**

I det følgende kommenteres kort NTP-forslagets prosjekter som berører Innlandet, med særlig vekt på opplandsprosjektene. Det vises til foranstående kapittel ... i saksframlegget.

### **Dovrebanen**

Den økte satsing på jernbane må etter fylkesrådmannens mening innebære at de tre planlagte dobbeltsporarsellene mellom Eidsvoll og Hamar blir utbygd i løpet av planperioden. I tillegg må det også bygges ut et fullverdig dobbeltsporlegg mellom Hamar og Lillehammer, for å styrke banens konkurransekraft og hindre at den siste delen av InterCity-strekningen blir en flaskehals. Det langsiktige målet er dobbeltspor helt fra til Lillehammer, men forannevnte tiltak vil også gi betydelig økt kapasitet både for gods- og persontrafikk og redusert reisetid.

Målsettingen om økt overføring av gods fra veg til bane krever flere og mer effektive terminaler. I den forbindelse er det viktig å få gjennomført planene om å bygge godsterminal på Otta. Behovet for en slik terminal er forsterkes ytterligere med utbyggingen av Kvivsvegen (E39) på fylkesgrensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal i første del av planperioden. Det forventes at dette vil gi økt tungtrafikk over Rv 15.

### **Gjøvikbanen**

Til tross for mangelfull infrastruktur har forsøket med konkurranseutsetting vist at Gjøvikbanen har et betydelig potensiale. Tiltak som særlig haster er bl a strømforsyning og sikring av planoverganger. Et langsiktig mål er å redusere reisetiden Gjøvik – Oslo betydelig, noe som vil kreve store investeringer på selve banelegemet.

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen på Hadeland, Nittedal og Gjøvikregionen, og for godstrafikken mellom Oslo og Bergen. Det kan ikke aksepteres at banestrekningen ikke en gang er nevnt i NTP-forslaget. Banens betydning og potensiale krever at den blir behandlet som et integrert ledd i Inter City-tilbudet på Østlandet og blir satsset på i tråd med dette. Det vises i den forbindelse til vedlagte uttalelser fra regionrådene for Hadeland og Gjøvikregionen og vedtak i Jernbaneforum Gjøvikbanen, der det bl a kreves at det utarbeides en strategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng og opp mot utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslo tunnelen) og på Bergensbanen.

Regionrådet for Hadeland har i sin uttalelse vist til en lansert idé om ny og alternativ banetrase gjennom Nittedal på strekningen Oslo – Hønefoss. Regionrådet ber om at dette blir utredet og vurdert som et alternativ. En slik eventuell mulighet vil utvilsomt styrke utviklingen av Gjøvikbanen i stor grad.

### **Sammenkobling mellom Dovrebanen og Gjøvikbanen**

Det vises til enstemmig vedtak i felles fylkesting for Hedmark og Oppland 17. januar 2007 om sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen. Fylkesrådmannen tilrår at mulighetene for dette blir videre utredet og avklart i løpet av planperioden.

### **Høyhastighetstog**

Det fremlagte NTP-forslaget om framtidige høyhastighetstog er et positivt initiativ. Det vises også til at det uavhengig av jernbaneverkets utredning er lagt fram et privat alternativt konsept for høyhastighetsbaner av selskapet Norsk Bane as. Vi mener at høyhastighetsbaner må utredes videre, men forutsetter at eksisterende jernbanenett innenfor innenfor bl a Inter City-triangelet er ferdig utbygd med dobbeltspor før utbygging av høyhastighetsbaner starter.

### **Raumabanen**

Fylkesrådmannen støtter NTP-forslagets intensjon om at Raumabanen utvikles videre med hovedvekt på gods og turisme.

#### Rv 4

Rv 4 i Gran og Lunner er tatt ut av planforslaget til tross for at prosjektet ligger inne som i gjeldende NTP 2006-2015. Det kan på ingen måte aksepteres at disse prosjektene nå fullt og helt er tatt ut i det fremlagte NTP-forslag, selv om det nå er oppstått usikkerhet om planavklaring i Lunner. Rv 4 er Vest-Opplands viktigste trafikkåre mot Oslo og av avgjørende betydning for næringsliv og befolkningen på Hadeland og i Gjøvikregionen. Også for Land og Valdres er Rv 4 viktig. Vi støtter fullt ut uttalelsene fra regionrådene for Hadeland og Gjøvikregionen og Vegforum Innlandet, som krever at vegen blir tatt inn i igjen i NTP, og om nødvendig slik at prosjektet deles opp med byggestart først for planavklart strekning Lygna – Gran sør.

For Oppland er det også svært viktig at Rv 4 får en raskest mulig utbygging i Akershus og Oslo. Derfor er det viktig at Oslopakke 3 med Fossumdiagonalen blir gjennomført, og at det blir fortgang i planavklaringen gjennom Nittedal.

Den regionale behandling av bompengeprojektet for Rv 4 har forutsatt at Rv 34 langs Randsfjorden bygges ut og finansieres som en del av fase 2 i utbyggingen av Rv. Oppland fylkesting har i tidligere vedtak sluttet seg til dette, og Gjøvikregionen har i sin uttalelse til NTP-forslaget bekreftet at den fortsatt står fast på denne strategien. Søndre Land kommune har som et sekundært alternativ åpnet for å vurdere eget bompengeprojekt for Rv 34.

Det rår betydelig usikkerhet om mulighetene for å realisere en finansiering av Rv 34 gjennom bompengeprojektet for Rv 4. Sentralt er det ikke gitt noen endelig avklaring, men signalene tyder på at en slik løsning vil være vanskelig å få til, bl a pga gjeldene regelverk i EU/EØS om det såkalte nytteprinsippet. Dette bekreftes også av erfaringer fra sammenliknbare prosjekter i vår egen region. Utbygging av Rv 255 i Gausdal ble i sin tid forsøkt koblet til bompengefinansiering for E6. Fylkeskommunen vil på bakgrunn av dette ta initiativ til å forberede en alternativ strategi for utbygging av Rv 34 som et eget bompengeprojekt. Rv 34 har som kjent ikke stamvegstatus og omtales således ikke eksplisitt i NTP-forslaget. Det er et påtrengende behov for utbedring av denne viktige vegstrekningen, og prosjektet er kalkulert til min. 140 mill kr. Dette underbygger på en tydelig måte fylkenes behov for økte investeringsrammer til "øvrige" riksveger.

#### E 6

E 6 gjennom Hedmark og Oppland er en av landets absolutt mest ulykkesbelastede vegstrekninger, og vi kan på ingen måte akseptere den framdrift i utbyggingen som det legges opp til i NTP-forslaget. E6 har stor regional betydning for befolkning og næringsliv, og er samtidig en svært viktig transportåre i nasjonal sammenheng med betydelig tungtrafikk.

E6 må være en av de aller høyest prioriterte vegstrekning i landet. Fra Oppland side må det være et minstekrav at strekningene Øyer -Tretten og Ringebu – Otta blir fullverdig bygget ut i løpet av planperioden. Vi støtter også fullt ut Hedmark sine krav om utbyggingen av E6 i sitt fylke.

#### E 16

E 16 er stamveg Oslo – Bergen og samtidig livsnerv for befolkning og næringsliv i Valdres. Vegen gjennom Valdres har til dels svært lav standard i forhold til stamvegstatusen, med store utfordringer både i forhold til sikkerhet og framkommelighet.

E 16 gjennom Oppland har de senere år ikke vært prioritert i NTP. Derfor er det positivt at det fremlagte forslag omfatter utbygging av strekningene Øye-Tyinkrysset og Fønhus – Bjergo, samt at strekningen Fagernes Borlaug er foreslått for utprøving av nye kontraktsformer. Dette avhenger imidlertid i betydelig grad av at den foreslåtte planramma blir utvidet. Fylkesrådmannen viser til Valdresrådet sin uttalelse til NTP. Valdresrådet slutter seg til den foreslåtte prioritering av strekninger, men ber om raskere oppstart og gjennomføring. Fylkesrådmannen er enig i dette, forutsatt at planrammen øker ut over de 20%.

For Oppland er det også viktig at E 16 bygges ut i Akershus og Sogn og Fjordane. Av særlig betydning er strekningen inn mot Sandvika/Oslo og at arbeidet fortsetter fra Borlaug og opp til Maristua.

### **Rv 35**

I forlengelse av Rv 2 er Rv 35 den viktigste avlastningsvegen nord for Oslo. I tillegg er vegen øst-vest-akse for trafikk mellom Midt-Sverige og Vestlandet og har en viktig funksjon i forhold til Gardermoen.

Vegen gjennom Jevnaker kommune har svært dårlig standard. I gjeldene NTP-periode 2006 – 2015 ligger inn midler til oppstart av bompengeprojekt for denne strekningen. Det kan derfor ikke aksepteres at det fremlagte NTP-forslag kun har med oppstart av prosjektet i siste periode (2014-19) og med forutsetning om 20% påplussing av ramme.

Fylkesrådmannen viser til at Regionrådet for Hadeland krever at Rv 35 i Jevnaker innarbeides som tiltak i første periode, og at statlige midler til prosjektet økes til minst 50 % av investeringskostnadene.

### **E 136**

Viktigste hovedveg mellom Østlandet og Møre- og Romsdal, med spesielt stor andel tungtrafikk. Dette skaper farlige forhold særlig på vinterstid, med mange trafikkuulykker der trailere er involvert. Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal beklager sterkt at tiltak på Opplandssiden ikke er prioritert og ber om bl a ny Jora bru tas inn i NTP. Regionrådet tar det som en selvfølge at utbyggingen av et gang- og sykkelvegnett som har startet opp gjennom Lesja blir fullført innenfor inneværende planperiode 2006-2009.

### **Rv 15**

En viktig ferdselsåre for varetransport mellom Øst- og vestlandet, og en viktig turistveg spesielt om sommeren. Varetransporten er økende, og vil øke ytterligere når Kvivsvegen åpner i 2012.

Det er positivt at det foreslås rastiltak i området ved Grasdalen og det vises til fylkestingets vedtak i sak 09/05 av 25.04.05 der det kreves rassikringstiltak i Grasdalen i Sogn og Fjordane.

Fylkesrådmannen viser til uttalelsen fra Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal, som ber om at disse utbedringstiltakene skyves fram til første periode, sammen med de foreslåtte utbedringstiltakene på vegstrekningen for øvrig.

### **Rammene til øvrige riksveger**

Innlandet har en stor andel av landets "øvrige" riksvegnett med flere veger som har betydelig regionale og interregionale funksjoner og er svært viktig for næringslivet. Sett i forhold til alle landets fylker har Oppland og Hedmark gjennom flere år fått tildelt de laveste fylkesfordelte rammene til "øvrige" riksveger - ikke bare i absolutte kroner, men også i forhold til veglengde. Bevilgningene til investeringer i hver av de to fylker har de siste årene vært ca 50 mill. pr år. Dette er langt fra tilstrekkelig. Store deler av dette vegnettet har lav standard og stort investeringsbehov.

Viktige "øvrige" riksveger i Oppland er bl a Rv 33 Minnesund – Gjøvik – Bjørge i Valdres og Rv 34 Jaren – Odnes. Også Rv 51 Gol – Fagernes – Valdresflya – Sjøa, Rv 27 Ringeby – Atna og Rv 255 Lillehammer – Gausdal – Skåbu – Vinstra har viktige regionale/interregionale funksjoner og stort utbyggingsbehov. Bare for disse vegene er utbedringsbehovet anslått å ligge i størrelsesorden 1,5 milliarder kr. Særlig er behovet stort på Rv 33 og Rv 34, hvorav sistnevnte er omtalt ovenfor.

I NTP-forslaget er det foreslått ny fordelingsnøkkel med utgangspunkt i veglengde og befolkning for den fylkesfordelte rammen, der Oppland og Hedmark relativt sett kommer noe bedre ut enn tidligere. Imidlertid kan vi ikke akseptere at den samlede rammen til "øvrige" riksveger er foreslått redusert. Her må det stilles krav om en betydelig økning.

### **Terminalløsninger i Osloområdet.**

Oslo er landets viktigste knutepunkt for all type samferdsel. For Innlandet er det viktig at infrastrukturen i dette området er tilstrekkelig utbygd og velfungerende. Dette gjelder både for veg-, bane- og lufttransport. Oslo Lufthavn, Gardermoen som hovedflyplass må sikres utvidelsesmuligheter og tilfredsstillende terminalfasiliteter. Det er viktig at Alnabruterminalen blir bygget ut og at terminalsituasjonen for tog og ekspressbuss i sentrum videreutvikles til effektive knutepunkter.

### **Fagernes Lufthavn, Leirin og Røros Lufthavn.**

Regionale flyplasser ikke omtalt i NTP, men vi forutsetter at flyplassene på Leirin og Røros sikres og videreutvikles.

### Avsluttende kommentar

I det fremlagte planforslag er drift, vedlikehold og mindre investeringer gitt høyeste prioritet innenfor den planrammen som transportetatene har hatt å forholde seg til. Dette hovedgrepet støtter vi fullt ut, siden det i dagens situasjon er tvingende nødvendig med et betydelig løft for å begrense "forfall" på samferdselsinfrastrukturen. Det er også viktig å ha fokus på mindre investeringstiltak for å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten mens vi venter på de store investeringene. Ut fra dagens bevilgningsnivå vil det gå 50 år før stamvegnettet er utbygd til en fullverdig standard. Bl a derfor mener vi det bør kunne reises spørsmål ved om de generelle kravene til vegstandard/vegnormaler i en del sammenhenger er blitt for omfattende og for generelle, og om det i noen tilfeller er tilstrekkelig å velge løsninger som ikke er fullt ut optimale, men likevel gode nok for å bedre sikkerheten og øke fremkommeligheten?

Hovedutfordringen er først og fremst at de foreslåtte økonomiske rammer ikke gir rom for flere og svært påtrengende store investeringer. Derfor må det kreves økte rammer for investeringer både på veg og bane. For Innlandet med store avstander og spredt bosetting er samferdsel svært viktig. Hedmark og Oppland har betydelig transitttrafikk og en ulykkesstatistikk som er helt uakseptabel.

Hedmark og Oppland fylkeskommuner har i sitt samferdselspolitiske samarbeid lagt vekt på å være tydelig i sin prioritering. Vi mener prioriteringen som nå foreslås er en naturlig videreutvikling av prioriteringen fylkene tidligere har gjort i gjeldende NTP.

Grundig planlegging er viktig for beslutningsgrunnlaget og for effektiv og riktig ressursbruk. Vi mener likevel at omfanget av den overordnede planstrukturen i samferdselssektoren bør vurderes. I tillegg til at NTP etter hvert har blitt en kontinuerlig og løpende planprosess kreves det bl a nå også omfattende konseptutvalgsutredninger med bred medvirkning i alle store samferdselsprosjekter. Dette beslaglegger betydelige ressurser ikke bare i transportetatene, men også i alle øvrige forvaltningsnivåer. Vi mener at det med bakgrunn i de erfaringer en nå har bør vurdere muligheten for å forenkle deler av planprosessene i samferdselssektoren.

## **Vedlegg 4**

### **Uttalelser fra andre berørte parter i Oppland**

Regionrådet i Nord- Gudbrandsdal  
Regionrådet i Midt- Gudbrandsdal  
Regionrådet i Lillehammerregionen  
Regionrådet i Gjøvikregionen  
Regionrådet på Hadeland  
Valdresrådet  
NHO avd. Innlandet  
Vegforum Innlandet (eget hefte)  
Jernbaneforum for Gjøvikbanen  
Stamvegutvalget for E 16  
Naturvernforbundet i Oppland

**Saksframlegg**

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
	Regionrådet	14.03.2008

**Høringsuttalelse NTP 2010 - 2019**

Saksdokumenter: Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 -2019  
Brev fra Oppland fylkeskommune 24.01.08 vedr høring

**Bakgrunn**

Transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) ble lagt fram 17. januar, og sendt fylkeskommunene til høring med frist 30. april. OFK tar sikte på behandling i felles fylkestingssamling med Hedmark 22. og 23. april, og har sendt forslaget til høring i kommuner og regioner med frist 28. mars. Det blir tatt sikte på sluttbehandling i Stortinget i vårsesjonen 2009.

NTP 2010 – 2019 er et overordnet planforslag som angir hovedprioriteringene for de statlige samferdselsetatene og Avinor AS. Etatene vil legge fram sine handlingsprogrammer høsten 2009, med de eventuelle endringer som blir vedtatt i Stortinget.

Arbeidsutvalget ga i møte 11. februar – 08 det regionale Samferdsels- og trafikksikkerhetsutvalget i oppdrag å utarbeide forslag til høringsuttalelse i saken. Utvalget legger med dette fram sin innstilling.

Det understrekes at dette planforslaget kun tar opp de overordnede prioriteringene, og at Regionrådet vil få anledning til å komme tilbake med innspill til lokale prioriteringer når planforslagene til de enkelte etatene blir lagt fram. Det vises også til felles henvendelse fra Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen til kommunene i Oppland datert 19.12.2007, der kommunene er bedt om innspill til hvilke infrastrukturtiltak på øvrige riksveier og fylkesveier som kommunene vil prioritere i sin kommune. Samferdsels- og trafikksikkerhetsutvalget legger derfor til grunn at kommunene i Nord-Gudbrandsdal følger dette opp med henvendelser hver for seg.

**Høringsuttalelse vedtatt i Regionrådet 14.03.2008:**

Regionrådet gir sin tilslutning til hovedmålsettingen i forslaget til NTP 2010 – 2019: "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling". Ut fra de utfordringer vår region har, bl.a. i forhold



til næringsutvikling og befolkningsstruktur, er det i denne sammenheng også naturlig å understreke målsettinger i St.meld. nr 21 (2005-2006): "Hjarte for heile landet", som sier at regional- og distriktpolitiske hensyn skal tillegges større vekt i sektorpolitikken, og som har som et overordnet mål å utvikle likeverdig infrastruktur for hele landet og redusere avstandsulemper. Dette er også understreket i NTP's kapitel 5 - "Distriktsutvikling -".

Utvikling av reiselivsnæringa er et viktig satsningsområde i Nord-Gudbrandsdalen. Veistandard og et godt fungerende jernbane- og busstilbud er av vital betydning for å framstå som attraktive reisemål.

Regionrådet legger stor vekt på trafikksikkerhetstiltak, bl.a. utbygging av gang- og sykkelveger, i regionen. Når hovedferdselsårene for person- og tungtransport går gjennom lokale sentra og de tettest befolka områdene ellers i kommunene blir det spesielt viktig å utvikle tiltak som i størst mulig grad tar hensyn til de "myke" trafikantene.

Ut fra de stramme økonomiske rammene som er gitt støtter Regionrådet prinsippet om prioritering av vedlikehold framfor satsing på større investeringsprosjekter. Dette må likevel ikke gå på bekostning av sentrale enkeltprosjekter som utbygging av E6 fram til Otta, der planleggingen allerede er godt i gang etter at staten i 2006 bevilget midler til planlegging.

For å kunne realisere hovedmålsettingene, iallfall et stykke på vei, vil det være nødvendig med en vesentlig økning av planrammen. Planforlagets utgangspunkt betyr i realiteten en redusert ramme i 10-årsperioden. Regionrådet vil sterkt tilrå en økning av rammen på 30 % ut over det som ligger inne i forslaget fra samferdelsetatene. Vedlikeholds- og investeringsbehovet, både når det gjelder vei og jernbane, tilsier at en rammeøkning på 30 % er absolutt nødvendig for å sikre nødvendige utbedringer og utvikling av landets infrastruktur. Dette både ut fra miljø- og trafikksikkerhetsmessige hensyn, næringslivets konkurransevne og folks behov for rask og trygg transport.

### **Stamvegnettet**

#### **\* Utbygging av E6 til Otta.**

Utbygging av E6 Gardermoen - Otta er et nasjonalt hovedprosjekt og må få status som sådant. For Nord-Gudbrandsdal er det av overordnet betydning at dette prosjektet kommer med i første del av planperioden. Etter at staten bevilget ekstraordinære midler til planlegging/oppstart av prosjektet er Statens vegvesen i full gang med å få utarbeidet detaljerte planer for utbyggingen. Det er derfor uakseptabelt at NTP foreslår oppstart i perioden 2016 – 2019, da avhengig av en økning på 20 % i forhold til foreslått finansieringsramme.

Regionrådet i Nord-Gudbrandsdal går inn for at E6 fram til Otta defineres som et utbyggingstiltak av nasjonal betydning, og dermed prioriteres som *det viktigste enkeltprosjekt* i Oppland.

#### **\* E136**

E136 er den viktigste hovedveien mellom Østlandet og Møre og Romsdal, med spesielt stor andel tungtrafikk. Dette skaper farlige forhold særlig vinterstid, med svært mange trafikkulykker der trailere og tyngre kjøretøy er involvert. Regionrådet beklager sterkt at tiltak på E136 på Opplands-sida ikke er prioritert, heller ikke under planramme + 20 %.

Regionrådet tar som en forutsetning at utbedring av E136 gjennom Kjøre-grenda ligger inne i inneværende handlingsprogramperiode (2006 – 2009). For perioden 2010 – 2019 må strekningsvise utbedringer, bl.a. ny Jora bru, tas inn i handlingsprogrammet.

\* Rv 15

Rv15 er en viktig ferdselsåre for varetransport mellom øst- og vestlandet, og en viktig turistvei spesielt i sommersesongen. Varetransporten over rv 15 er økende, og vil øke ytterligere når Kvivsvegen blir åpnet i 2012. De foreslåtte utbedringstiltakene må derfor framskyndes til perioden 2010-2013.

Det er positivt at NTP foreslår tiltak for å sikre det rasfarlige området i Grasdalen. Lange perioder med vinterstengning har store negative konsekvenser, spesielt for næringslivet. Tiltakene i Grasdalen og utbedringa av Strynefjellstunnelene må derfor også legges inn i perioden 2010 – 2013.

### **Jernbanenettet**

Miljø- og klimautfordringene tilsier økt satsing på utbygging av kollektivtilbud. Dette er hovedbegrunnelsene for at jernbanen må gis økonomiske betingelser som gjør det mulig å videreutvikle og styrke både gods- og persontransporten. Kollektivtilbudene i Nord-Gudbrandsdalen er mangelfulle, og et godt utbygd jernbanetilbud må utgjøre en ryggrad for persontrafikken. Det forutsettes økte rammer for vedlikehold og utbygging av jernbanenettet.

**Dovrebanen:** Regionrådet understreker behovet for økt kapasitet både på gods- og persontrafikk. Innen persontrafikken er det av spesiell betydning å beholde morgentoget Dombås – Oslo, ikke minst for tjenestereiser.

For å øke kapasiteten, både for gods- og persontrafikk, vil Regionrådet peke på betydningen av

- Dobbeltsporparsell Hamar – Lillehammer
- Utbygging av dobbeltspor ved Kvam og Hjerkins stasjoner.

Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal og Oppland fylkeskommune har i flere år arbeidet for å få etablert en omlastingsterminal for gods på Otta. Så langt har dette engasjementet bidratt til at det nå er på plass jernbanetransport av sagtømmer inn til Otta, og tilsvarende uttransport av sliptømmer fra Otta. Dette avlaster årlig E6 i Gudbrandsdalen med godt over 1000 trailerlass. Jernbaneverket har laget prosjektskisser som viser at en omlastingsterminal kan komme på plass med relativt begrenset investeringsbehov. Nødvendig areal for en slik terminal er stilt til disposisjon av privat grunneier.

Regionrådet mener at en godsterminal på Otta må realiseres i første del av planperioden.

**Raumabanen:** Raumabanen må få kapasitetsutvidelse slik at den kan overta større andeler av godstransporten. Godstransport på E136 utgjør i dag en stor miljøbelastning for innbyggerne i Lesja. (Økning i antall vogntog 2002 -2006 for januar 22 %, for juli 31 %). Raumabanen må også videreutvikles som et unikt reiselivstilbud.

**Høghastighetstog Oslo – Trondheim:** Regionrådet ser positivt på planene om høghastighetstog Oslo – Trondheim, og har sammen med regionrådene i Midt-Gudbrandsdal, Sør-Gudbrandsdal, Gjøvik-regionen og Oppland fylkeskommune avgitt uttalelse til samferdselsministeren der en går inn for å utrede et utbyggingsalternativ gjennom Gudbrandsdalen. Regionrådet ber om at planleggingsarbeidet blir videreført, vurdert ut fra et helhetlig samfunnsøkonomisk perspektiv.

## **Luffartsinfrastruktur**

Regionrådet støtter planene om utbygging av en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen. Kapasitetsbegrensninger ved Oslo Lufthavn vil nødvendigvis spre større deler av trafikken til andre lufthavner, noe som vil få negative konsekvenser for vår region. Lokaliseringen av landets hovedflyplass er av vital betydning for hele innlandet, både for utviklingen av næringslivet generelt, reiselivet spesielt og for innbyggerne.

### **Prioriteringer - oppsummering:**

Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal stiller følgende krav til prioriteringer i NTP 2010 – 2019:

Ramma for NTP 2010 – 2019 må økes med minimum 30 %.

Basert på politiske signaler fra Stortinget i perioden 2001 – 2005 og tilsvarende signaler fra flere regjeringer har kommunene i Nord-Gudbrandsdalen sluttet seg til at i Gudbrandsdalen skal statlige prioriteringer konsentreres om vei og jernbane, ikke flytilbud med en ny flyplass. Gjennom politiske vedtak i 2004 ble derfor vårt krav om bygging av en statlig finansiert og drevet flyplass lagt til side.

Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal krever derfor at statlige myndigheter nå følger opp tidligere signaler ved å gi investeringer i vei og jernbane høy prioritet i NTP.

Følgende tiltak og prosjekter må prioriteres:

#### **Stamvegnettet:**

- Utbygging av E6 til Otta prioriteres som viktigste enkeltprosjekt i Oppland.
- E 136: Strekningsvise utbedringer gjennom Lesja iverksettes i planperioden.
- Rv 15: Utbedringstiltak, rassikring og utbedring Strynefjellstunnelene iverksettes i perioden 2010 – 2013.

#### **Jernbanenettet:**

Jernbaneverket må gis økonomiske betingelser som gjør det mulig å videreutvikle og styrke passasjer- og godstrafikken.

- Betydningen av dobbeltsporparsell Hamar – Lillehammer og utbygging av dobbeltspor ved Kvam og Hjerkin stasjoner understrekes.
- Godsterminal på Otta realiseres i første del av planperioden.
- Kapasitetsutvidelse Raumabanen
- Trasè for høyhastighetstog gjennom Gudbrandsdalen utredes.

#### **Luftfartsinfrastruktur:**

Oslo Lufthavn Gardermoen sikres status som landets hovedflyplass, bl.a. ved utbygging av en tredje rullebane.

Avslutningsvis understreker Regionrådet den avgjørende betydningen en godt utbygd infrastruktur har for den helhetlige samfunnsutviklingen i distriktene. Bosetting og næringsutvikling er hovedutfordringene for Nord-Gudbrandsdal, og å ha en konkurransedyktig infrastruktur er en nødvendig forutsetning når vi skal sette inn tiltak for å løse disse utfordringene.

# REGIONRÅDET FOR MIDT-GUDBRANDSDAL

Dato : 27.03.2008  
Vår ref. : 08/675-3/113  
Dykkar ref.

Saksbehandlar : Jan Sandbakken  
Telefon : 61216170  
Telefaks : 61216176

Oppland Fylkeskommune  
v/Jørn Prestsæter  
Serviceboks  
2626 LILLEHAMMER

## HØRING AV TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Vi viser til brev frå Oppland fylkeskommune datert 24.01.08 om høring av transportetatane sine forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019. Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal behandla saka i sitt møte 26.03.08 der følgjande vedtak vart fatta:

### **RMG-010/08 26.03.2008 Vedtak:**

Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal gir følgjande uttale til forslaget til NTP 2010-2019:

#### **Vegnettet.**

##### Stamvegane.

1. Regionrådet krev at vedtatt hovedprioritering for Innlandet står fast: rv 2, rv 4, E6 og E16.
2. Investeringsramma for NTP må aukast med minst 40 %.
3. Det er uakseptabelt at ny, trafikkisikker E6 gjennom Gudbrandsdalen ikkje er prioritert høgare i forslaget til NTP. Ny parsell på strekningen Ringeby sør – Otta må prioriterast fram til første handlingsplanperiode 2010-2013. Parsellen Tingberg – Tretten blir forutsett igangsett tidlegare, i tråd med det som har vore planen.

##### Øvrige riksvegar.

1. Utbetring av rv 255 Vinstra – Skåbu.
2. Utbetring av rv 27 Venabygd Handel – avkjøring til Jønhalt og tiltak elles for meir stabil vinteråpning.

##### Fylkesvegar.

1. Regionrådet viser til dei kommunevise innspela til NTP.

##### Trafikkisikringstiltak.

1. Utbygging av gang- og sykkelvegstrekingar på eksisterande E6 i Midt-Gudbrandsdalen.
2. Regionrådet viser elles til konkrete tiltak langs øvrige riksvegar og fylkesvegar i dei kommunevise innspela til NTP.

**Jernbane.**

1. Utbygging av dobbeltsporparsellar frå Eidsvoll til Hamar.
2. Togtilbodet må styrkast med fleire ruter frå/til Gudbrandsdalen.
3. Utbygging av kryssingsspor i Gudbrandsdalen.
4. Alle tilgjengelege midlar til jernbane må i kommande planperiode brukast på utbygging og forbetring av det jernbanenettet vi allereie har. Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal ser det derfor ikkje som tenleg at det blir brukt midlar til å utgreie eller planlegge høghastighetsbane i dag.

**Luffart.**

1. Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal vil sterkt understreke behovet for at Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) blir utbygd med nødvendig kapasitet for å møte framtidig behov for terminalar og rullebanar.
2. Det vil vere negativt for befolkningen og næringslivet på heile Østlandet nord for Oslo dersom det blir satsa vidare på rutetilbod og konkurransevridande tiltak på dei to flyplassane sør for Oslo (Torp og Rygge).

Med helsing

Jan Sandbakken  
Regionkoordinator

**Er behandlet i:**

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
0005/08	Regionrådet	28.03.2008

**Bakgrunn**

Transportetatenes forslag til nasjonal Transportplan for 2010-2019 ble lagt fram 17. januar i år. Planforslaget er sendt til landets fylkeskommuner til uttalelse med frist 30. april. Fylkeskommunene er anmodet om å koordinere den regionale høringsprosessen. Det tas sikte på å behandle planen på felles fylkesting med Hedmark 22. og 23. april og eventuelle uttalelser bes sendt til Oppland fylkeskommune innen 28. mars.

**VEDTAK:**

**Regionrådet for Lillehammer-regionen avleverer følgende uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019:**

*Generelt*

- ✓ Samferdselssektoren har store utfordringer. Det er stort etterslep på vedlikehold, trafikken øker, særlig godstransporten. Kapasiteten på jernbanen er sprengt og tungtransporten fyller vegene. Alt for mange mister livet i trafikken, 28 av dem i opplandstrafikken siste året, og transportsektoren står for nærmere 30 prosent av klimautslippene i landet. Regionrådet mener at den totale rammen transportetatene er bedt om å ta utgangspunkt i er altfor liten. Skal vi få gjort noe med de store utfordringene i samferdselssektoren, trenger transportsektoren en helt annen prioritet i norsk politikk. Med den rammen som er lagt til grunn i transportetatenes forslag vil viktige investeringer, som er av stor betydning både for trafikksikkerhet, framkommelighet, regional utvikling og miljø bli vesentlig forsinket eller utsatt på ubestemt tid. Det er derfor avgjørende av rammen økes betydelig. Slik Regionrådet vurderer situasjonen må Nasjonal Transportplan for 2010 til 2019 få utvidet rammene med minst 30 % i forhold til budsjettet for 2007.
- ✓ Det er et stort behov for å rette opp forfallet i den statlige infrastrukturen. Klimaendringene forventes å gi ytterligere økninger i kostnader til drift og vedlikehold i årene som kommer. Regionrådet støtter derfor transportetatenes vurdering av behovet for en vesentlig økning i ressursbruken til drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen.
- ✓ Regionrådet mener også at transportetatenes prioritering av mindre investeringstiltak, som kan gi en betydelig positiv effekt i forhold til trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet, er riktig.
- ✓ Regionrådet støtter fokuset på målrettede investeringstiltak som bidrar til å skape et mer sammenhengende transportnett.
- ✓ Regionrådet støtter opp under prioriteringsrekka 2-4-6-16 innenfor vegsektoren.

- ✓ Regionrådet mener utbyggingen av E-6 mellom Gardermoen og Otta må forseres ift. det som ligger inne i forslaget til Nasjonal transportplan. Dette skyldes flere forhold:
  - E6 er en av landets mest ulykkesbelastede veger
  - E6 er en svært viktig transportkorridor både for person- og godstransport mellom Oslo og Trondheim og mellom Oslo og Nordvestlandet
  - E6 er av avgjørende betydning for nærings- og samfunnsutvikling i store deler av Innlandet
- ✓ På E6 forutsetter Regionrådet at parsellen Øyer-Tretten blir gjennomført i tråd med gjeldende handlingsplan. Parsellen Gardermoen-Kollomoen er i gang og Regionrådet mener hele strekningen Gardermoen-Kollomoen må bygges ut så raskt som mulig. Strekningen Ringeby-Otta må ha høy prioritet og startes opp tidlig i neste planperiode.

### *Jernbane*

- ✓ Klimautfordringene og økt vegtrafikk krever et langt bedre kollektivtilbud. Fra Lillehammer-regionens ståsted er et godt jernbanenett svært viktig både for reiselivsindustrien, men også for befolkningen og næringslivet i regionen for øvrig. På Dovrebanen må kapasiteten utbedres med bygging av dobbeltspor, kryssningsspor og terminaler. Full utbygging av triangelet Oslo-Lillehammer-Skien-Halden må ha høy prioritet. Planlagt dobbeltspor til Hamar må gjennomføres så raskt som mulig og videreføres til Lillehammer.
- ✓ Standarden på E6 gjennom Gudbrandsdalen i dag er av en slik art at godstransporten utgjør en betydelig utfordring både i forhold til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Det er en uttalt målsetting å få større mengder godtransport over fra veg til bane. På denne bakgrunnen mener Regionrådet at det er viktig å prioritere utbyggingen av en godsterminal på Otta, slik at det er mulig å få lastet om en større del av tungtransporten fra veg til bane.
- ✓ Regionrådet mener studien av potensialet for høyhastighetstog i Norge er interessant. Høyhastighetstog vil kunne være et viktig tiltak for å effektivisere transporten og få mer trafikk fra fly og veg over til bane. For Lillehammer-regionen vil en høyhastighetsbane bidra til at regionen kommer innenfor pendlingsområdet til Oslo. For reiselivet i regionen ville det bety en vesentlig raskere atkomst til regionen for potensielle turister. Mulighetene for å bygge ut og finansiere en høyhastighetsbane må utredes videre. Arbeidet må også baseres på innspill fra andre kompetansemiljø utenom Jernbaneverket, for eksempel Norsk Bane. Det må være en klar forutsetning at en høyhastighetsbane ikke bare skal være et tilbud for direktereisende mellom de store byene, men at også mellomliggende trafikk må fanges opp. Videre er det viktig at en høyhastighetsbane ikke går på bekostning av behovene på eksisterende bane for bl.a. for godstrafikken. På kort sikt er Regionrådet av den oppfatning at redusert reisetid og økt punktlighet gjennom utbedringer av dagens trasé og bygging av flere dobbeltspor, bør ha høyest prioritet.

### *Gardermoen*

- ✓ En videreutvikling av Gardermoen som landets hovedflyplass er svært viktig for Lillehammer-regionen. For å imøtekomme den forventede veksten i flytrafikken er Regionrådet opptatt av at det legges til rette for en nødvendig kapasitetsutvidelse, herunder oppgradering av eksisterende terminalbygg, bygging av ny terminal 2, forlengelse av taksebaner og utvidelse av parkeringskapasiteten. Regionrådet

understreker også betydningen av at man sikrer nødvendige arealer for framtidig bygging av en tredje rullebane.

### *Regionale veger*

- ✓ Regionrådet mener at det er hensiktsmessig at ansvaret for dagens fylkesveger og de øvrige riksvegene overføres til de nye regionene og omtales som regionale veger.
- ✓ Som følge av at den totale planrammen som transportetatene har jobbet ut ifra er altfor liten, mener imidlertid Regionrådet at de foreslåtte overføringene til regionene ikke er tilstrekkelig til å ivareta drift, vedlikehold og investeringer i den regionale vegnettet på en tilfredsstillende måte.
- ✓ Oppland må få sin rettsmessige andel ut i fra veglengde og trafikk til øvrige riksveger. Når øvrige riksveger skal overføres til fylkene, må Staten samtidig stille fondsmidler til disposisjon slik at vegene kan rustes opp til standard som normen for riksveger tilsier.
- ✓ Lillehammer-regionen er del av Samferdselsdepartementets forsøksprosjekt for Kollektivtransport i distriktene (KID). I regionen har det over tid vært arbeidet systematisk og godt med kollektivtilbudet, noe som også har gitt seg utslag i en høy kollektivtransportandel sammenlignet med tilsvarende regioner. Gjennom prosjektet "KID - Lillehammer" arbeider kommunene i regionen og Oppland fylkeskommunen med å utvikle et enda mer attraktivt tilbud for derigjennom å heve kollektivandelen ytterligere. Regionrådet mener at KID-Lillehammer bør utpekes til nasjonal pilot for erverve erfaringer om kollektiv- og miljøsatsing i mindre byer og deres omland. Et slikt løft forutsetter at det gjøres en del grunnleggende investeringer på vegsiden, slik at fremkommeligheten for kollektivtransporten særlig i Lillehammer by bedres.



Utvalgssaksnr. Utvalg

Møtedato Vedtak

08/17

Regionrådet for Gjøvikregionen

14.03.2008

Sak 17/08

**NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 - HØRINGSUTTALELSE FRA  
GJØVIKREGIONEN**

Regionrådet mener systemet for prioritering av investeringer og tungt vedlikehold i transportsektoren sett i forhold til de tilgjengelige økonomiske rammer virker til å forsterke sentraliseringstendensene i samfunnet. Den regionale konkurransekraften vris bort fra de regioner som ikke når opp i prioriteringen. Vestoppland er en region som gjennom lang tid er rammet av denne utfordringen, til tross for regionens betydning for næringsmessig verdiskapning og eksport fra Innlandet. Etter Regionrådets syn er Oppland og landet samlet ikke tjent med denne utviklingen. Ved videre behandling av NTP må dette endres ved økte bevilgningsrammer og mindre ensidige prioriteringer.

Som konsekvens av det som i vedlegg er beskrevet om Gjøvikregionens styrke, den regionale utviklingen i Innlandet og de gjeldende kommunikasjonslinjer, uttaler Gjøvikregionen følgende innenfor vegsektoren:

1. Regionrådets klare holdning er at Innlandets felles prioritering – den såkalte "lottorekka", med Rv 2 – 4 – 6 – 16 må stå fast.
2. Regionrådet vil understreke at Rv4 må bygges ut i tråd med intensjonene i NTP 2006-2009 og innarbeides i den nye planens første periode. Det forutsettes at Rv34 inngår som en del av dette prosjektet og tar del i bompengefinansieringen.
  - Dersom utbyggingen gjennom Lunner stopper opp, må strekningen Lygna sør-Lunner grense likevel forseres.
  - Rv 4 må bygges ut gjennom Nittedal
  - Fossumdiagonalen i Oslo må gis prioritet, ut fra den betydning denne har for Rv4-løsningen.
  - Rv 34 bygges ut som første del av Rv4-utbyggingen på Hadeland (jfr. regionens uttalelse til NTP 2006-2015)
3. Regionrådet understreker den betydning forbindelsen mellom E6 og E16 har og legger stor vekt på at Rv33 Minnesund-Gjøvik må bygges ut for å styrke næringslivets rammebetingelser. Tunnelprosjektet i Skreifjella (rassikring) og strekningen Fjellhaug-Totenvika prioriteres.
  - E6-utbyggningen, med bomstasjoner sør for Minnesund, vil også belaste Rv33-trafikken.
  - Disse tiltakene gir vegkorridoren flere gode, alternative ruter og reduserer sårbarheten.

Det er i denne sammenheng avgjørende viktig at rammene for øvrige riksveger i Oppland økes (+30%).

For jernbanesektøren uttales følgende:

1. Regionrådet for Gjøvikregionen finner det sterkt beklagelig at behovet for oppgradering og utvikling av Gjøvikbanen ikke kommer til uttrykk i forslaget til NTP. Regionrådet finner måten Gjøvikbanen behandles på i forhold til utviklingen av transportsystemet i hovedstadsregionen uakseptabel, og krever at banen blir behandlet som et integrert ledd i utviklingen av jernbanestrukturen på Østlandet.
2. Regionrådet mener følgende mål må fastsettes for utvikling av Gjøvikbanen:
  - a. Reisetid Gjøvik – Oslo 1:30 innen 2015. Innhenting av etterslep vedlikeholds- og utviklingsmessig.
  - b. Reisetid Gjøvik – Oslo 1:00 innen 2030. Konkurransedyktig regional utvikling i forhold til øvrige byregioner i Østlandsområdet.
  - c. Gjenopptagelse av godstransport på Gjøvikbanen.
  - d. Høyhastighetsbane med effekt for regional utvikling.

Det enkelt målene er nærmere omtalt i vedlegg 2.

3. Regionrådet ber om at følgende utredningsarbeider snarest settes i gang for styrke fokus på banen og forberede en konkretisering av tiltaksbehovet:
  - a. Det utarbeides en tiltaksstrategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng og opp mot de overordnede utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslotunnelen) og på Bergensbanen, slik vedtatt i Jernbaneforum Gjøvikbanen den 21.2.2008.
  - b. Den av Fylkestinget i Oppland vedtatte utredning om sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen gjennomføres snarest.
  - c. Det tas initiativ til et strategisk arbeid med sikte på å styrke samspillet mellom arealbruk og transport, spesielt med sikte på langsiktig å bygge opp under bruk av jernbane.
4. For å sikre at en framtidig satsing på høyhastighetsbaner vil bidra til utvikling i større deler av landet og ikke til ytterligere forsterkning av sentraliseringstendensene, må banenes betydning for regional utvikling i områdene mellom storbyene settes i fokus. For det indre østlandsområdet innebærer dette at det må finnes løsninger som gir tilfredsstillende betjening av hele Mjøsområdet.

**Fakta:**

1. Vedlegg: Notat NTP 2010-2019
2. Notat – NTP 2010-2019 – Gjøvikbanen/utvikling av jernbanenettet
3. NTP 2010-2019 – oppsummert tidligere strategi

Transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan for 2010-2019 er oversendt fra Oppland fylkeskommune til regionene til uttalelse. Regionenes høringsfrist er satt til 28.03.03 og det legges opp til å behandle planen på felles fylkestingssamling for Hedmark og Oppland 22. og

23.april. Videre vil Regjeringen legge fram en stortingsmelding ved årsskiftet 2008/2009, som vil bli behandlet av Stortinget våren 2009.

Som ledd i behandlingen har det vært avholdt møte mellom regionens ordførere og fylkesordfører 18.02.08 og det har vært to drøftingsmøter i ordførerforum i regionen hhv 31.01.08 og 03.03.08.

NTP trekker opp hovedlinjene for prioriteringer av ressursinnsatsen i transportsektoren. Et markant trekk ved det reviderte planforslaget er en sterk dreining mot prioritering av vedlikehold og reinvestering med tilsvarende nedprioritering av investeringer utenom hovedtransportårene. For Gjøvikregionen er det ikke bygd opp under tidligere strategi om videre utbygging av Rv4/Rv34 og Gjøvikbanen er heller ikke omtalt eksplisitt i noen sammenheng. Videre er det i investeringsrammen for øvrige riksveger i Oppland en viss økning, men heller ikke dette gir mulighet for å opprettholde kvaliteten eller høyne standarden på viktige riksvegtraseer.

Det vises for øvrig til de drøftinger som er gjort i vedlegg 1 (veg) og vedlegg 2 (bane).

#### **Egenvurdering:**

NTP-dokumentet åpner med utsagnet om at: *"Effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov og fremmer regional utvikling."*

Ut fra en slik målsetting må en dessverre registrere at prioriteringene i forslag til NTP ikke gir vår region – Gjøvikregionen – bedre forutsetninger for regional utvikling. Dette, sammen med en sterk – og positiv – utbygging av transportkorridor 6 på østsiden av Mjøsa, er med på å forsterke en regional ubalanse ut fra det faktum at kommunikasjoner er en viktig utviklingsfaktor. Da verken vårt hovedvegnett eller Gjøvikbanen er nevnt i planforslaget, må det forstås som en strategisk nedprioritering og på denne måten gir planen ikke grunnlag for optimisme på regionens vegne.

Den profilen som er lagt i planforslaget, med styrking av tungt vedlikehold på bekostning av investeringer i nytt vegnett, vil bidra til å svekke de regioner som ikke når opp i prioriteringene. Til tross for Gjøvikregionens sterke betydning for næringsmessig verdiskapning og eksport fra innlandet, vil konkurransekraften gradvis bli svekket når det opptrer varig underprioritering på kommunikasjonssektoren.

Saken er utredet av Bjørn Bollum

Gjøvik, 07.03.08

Oppland Fylkeskommune  
Serviceboks

2626 LILLEHAMMER

Jaren, 13.03.2008

Saksnr.  
08/00756-002

Arkivkode  
Q00

Avd/Sek/Saksb  
REGION/REGION/EDST

Deres ref.

## **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019. HØRINGSUTTALELSE FRA REGIONRÅDET FOR HADELAND.**

### **Planramme.**

Regionrådet for Hadeland støtter fullt ut planforslagets prioriteringer av drift, vedlikehold og fornyelse. Dette er helt nødvendig for å stoppe forfallet på dagens veg- og banenett. Det er imidlertid helt uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av prioriterte investeringsprosjekter. At den årlige investeringsramma for større anlegg på veg og bane reduseres med over 2.3 mrd i forhold til tilsvarende ramme for NTP 2006-2009, kan ikke aksepteres. Planramma må økes vesentlig.

### **Investeringer veg.**

#### Stamveger:

To stamveger er av avgjørende betydning for utviklingen i vår region – Rv 4 og Rv 35. I handlingsprogrammet for NTP 2006 – 2009 er det innarbeidet investeringsprosjekter på begge vegene i vår region. Begge prosjektene ble spesielt nevnt med forslag om forsering eller ekstra bevilgning ved Stortingets behandling av NTP 2006 – 2015.

#### Rv. 4.

Det kan ikke aksepteres at utbygging av Rv. 4 i Gran og Lunner, som var innarbeidet som investeringstiltak for siste del av NTP 2006 – 2015, nå er tatt helt ut av planforslaget. Rv 4 er Vest-Opplands sentrale trafikklåre mot Oslo og av avgjørende betydning for næringsliv og befolkning på Hadeland og Toten med industrivirksomhetene på Raufoss og Gjøvik som viktige brukere. Også for Land og Valdres er Rv. 4 viktig. ÅDT gjennom Gran var i 2007 på 11 250.

Vegstrekningen gjennom Gran og Lunner tilfredsstiller på ingen måte næringslivets og befolkningens behov for framkommelighet og sikkerhet.

Regionrådet erkjenner at det har oppstått vesentlig problemer knyttet til planavklaring av strekningen. Vegens betydning er imidlertid for stor til at dette kan føre til at prosjektet tas ut av NTP 2010 – 2019.

Regionrådet for Hadeland krever på denne bakgrunn at:

- Utbygging av Rv. 4 i Gran og Lunner innarbeides i NTP 2010 – 2019

- Utbygging av Rv. 4 i Gran kommune, stekningen Lygna – Gran sør, gjennomføres som første utbyggingstrinn, i første delen av planperioden (2010 – 2013)

Innenfor planforslagets økte satsing på trafikksikkerhet forutsettes det at det finnes rom for bygging av midtrekkverk på strekningen Stryken – Grua.

#### Rv. 35.

I forlengelse av Rv. 2 er Rv. 35 er den viktigste avlastningsvegen nord for Oslo. I tillegg til å avlaste Oslo danner disse vegene en øst-vest-akse for trafikken mellom Midt-Sverige og Vestlandet. Vegen er også viktigste trafikkåre til hovedflyplassen for største delen av Buskerud, Valdres, samt store deler av Telemark og Vestlandet.

Trafikken på vegen øker sterkt med en ÅDT gjennom Jevnaker sentrum i 2007 på 8855.

Vegen gjennom denne kommunen har svært dårlig standard og mye tungtrafikk.

Det er uakseptabelt at utbygging av strekningen her først er planlagt etter 2014 og da bare dersom planramma økes med 20%.

Regionrådet for Hadeland krever på denne bakgrunn at:

- Utbygging av Rv. 35 i Jevnaker innarbeides som tiltak i første del av planperioden (2010 – 2013).
- Statlige midler til prosjektet må økes til minst 50 % av investeringskostnadene.

#### Regionale veier.

Forvaltningsreformen medfører at 18 500 km riksveg overføres til regionene (fylkene).

Etterslepet på vedlikehold av disse vegene er beregnet til mer enn 10 mrd. kr. Slik overføring må ikke skje uten at etterslepet kompenseres full ut.

Gran kommune og Oppland fylkeskommune har lenge krevd at Randsfjordferga, som binder sammen to riksveger, må overføres riksvegnettet. Det forventes at slik overføring skjer som en del av reformen.

#### **Bane**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen på Hadeland, Nittedal og Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo.

Det oppleves som provoserende at banestrekningen ikke er nevnt med et eneste ord i det framlagte planforslaget. Spesielt for regionens mange pendlere er banen av stor betydning. På strekningen Grefsen-Roa er banekapasiteten maksimalt utnyttet.

Gjennom kontakt med Jernbaneverket er det avklart at krysningsspor planlegges bygd ved Jenserud i Nittedal. Dette krysningssport må bygges i første del av planperioden samtidig som midler til vedlikehold av banestrekningen må økes vesentlig og flest mulig av banestrekningens planoverganger må saneres.

P.g.a. kapasitetsproblemer i Oslostunnelen og ugunstig stigningsforhold fra Oslo S. til godsterminalen på Alna, vil gods Oslo – Bergen bli fraktet over Roa også etter at den planlagte Ringeriksbanen er bygd. I det framlagte plandokumentet heter at: "Det kan bli aktuelt å vurdere løsninger (trase mv.) for Ringeriksbanen på nytt".

Regionrådet for Hadeland er av den oppfatning at dette aktualiserer behovet for å se på nye løsninger når det gjelder banetrase Oslo – Hønefoss. En vil på denne bakgrunn be om at det framlagte forslaget om en Nittedalsbane utredes og vurderes som et alternativ. En slik bane vil føre til at kjøretid Oslo – Hønefoss reduseres til 35 min. samtidig som kjøretiden Oslo – Gjøvik blir 1:35 time, tilsvarende målsettingen i Jernbaneverkets langtidsplan (2040).

## **Luftfart**

Oslo lufthavn, Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. Flyplassen er av svært stor betydning for den regionale utviklingen av Østlandet nord for Oslo.

Beregninger viser at flyplassen vil ha behov for å bygges ut med en tredje rullebane en gang mellom 2020 og 2030. For å sikre at en slik utbygging kan gjennomføres er det nødvendig å båndlegge arealer gjennom en rikspolitisk bestemmelse.

## **Areal- og transportstrategi for Osloregionen og Oslopakke 3.**

Kommunen på Hadeland har vært aktivt med i arbeidet for å utvikle "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Strategien legger opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling, bundet sammen med gode system for kollektivtransport, med jernbanen som ryggrad.

Mange av tiltakene som må gjennomføres for å følge opp strategien er innarbeidet i Oslopakke 3. Dette gjelder spesielt tiltak på riks- og stamvegnettet. Fossumdiagonalen på Rv. 4 er en av disse. Oslopakke 3 forutsetter at statlige bevilgninger til riks- og stamveger i Osloregionen videreføres på samme nivå som i NTP 2006-2015.

Regionrådet for Hadeland forutsetter at dette vil skje slik at helt nødvendige reisetidsforbedringer kan gjennomføres.

---

Hilde Brørby Fivelsdal  
Ordfører Jevnaker kommune  
Leder, Regionrådet for Hadeland

---

Inger Staxrud  
Ordfører Gran

---

Anders Larmerud  
Ordfører Lunner

Likelydende uttalelse sendes Samferdselsdepartementet

# Valdres Natur- og Kulturpark

Fagernes Skysstasjon - postboks 24 - 2901 Fagernes



**VALDRES**  
Natur- og Kulturpark

Til  
Oppland fylkeskommune  
Serviceboks  
2626 Lillehammer

Deres ref.:

Vår ref.: UF/78/1

05. mars 2008

## Vedr.: Uttalelse til NTP 2010-2019

Valdresrådet – som består av 14 politikere og 10 næringslivsrepresentanter - viser til Oppland fylkeskommunes brev av 24.01.2008 der kommunene ble invitert til å samordne sine uttalelser regionvis, og til fylkesordførers møte i Valdres den 14.02.d.å. der NTP –forslaget ble drøftet.

Valdresrådet har fokusert på et hovedbudskap, noen viktige presiseringer spesielt vedr E-16 og supplert dette med en nærmere begrunnelse.

Valdresrådet ser generelt svært positivt på de økte rammer til mindre investeringstiltak – både i form av utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, og viser til de innspill som kommer fra de respektive kommunene vedr konkrete tiltak.

### Valdresrådets hovedbudskap til NTP 2010-2019 er:

- **Raskest mulig opprusting av E-16 gjennom Valdres – og herunder prioritering av:**
  - Øye – Otrøosen      2010-13
  - Fønhus – Bagn      2010-13
  - Bagn – Bjørge      2014-19
- **Fullfør RV33 over Tonsåsen – gjenstående flaskehals for god standard mellom Valdres og Mjøsområdet - Sykehusvegen fra Valdres**
- **Videreutvikling av Fagernes lufthavn som rute- og charterflyplass - Rullebanen oppgraderes snarest til å tilfredsstille nye sikkerhetskrav.**
- **Trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger langs hovedvegene i Valdres**
- **På grunn av stor trafikkøkning som følge av bl.a. Maristova – Borgund må breddeutvidelse og trafikktrygghet på strekningene fra Fagernes S og vestover prioriteres**

Tlf:  
61 35 94 50

Fax:  
61 35 94 59

E-post:  
region@valdres.com

Internett  
www.valdres.org

Bankgiro:  
6182.05.25034

Foretaksreg.  
No 876 622 132 MVA

### **Valdresrådet vil for øvrig presisere:**

- Innen Oppland og Hedmark prioriteres stamvegene 2-4-6-16
- Planrammen i NTP – økes med minst 30 %
- Full støtte til Statens Vegvesen sin stamvegstrategi ved økt ramme - om å prioritere næringslivets transporter langs de viktigste veger (herunder E-16) og veger med under 7 m vegbredde og lav geometrisk standard.
- Viktig med relativt større del av veginvesteringer til jernbaneløse strøk og til distrikter som er lite egnet for kollektivsatsing.
- Full støtte til prioriteringen av Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane i perioden 2010-13.
- Viktig raskt å få avklart trasevalget for E-16 gjennom Fagernes og videre vestover (jfr. alternativet via Holdalsfoss og tunnel til Slidre).
- Det ligger for øvrig godt til rette for utprøving av nye kontrakts- / finansieringsformer for utbedringstiltak langs E-16 gjennom Valdres.
- Svært positivt med økte rammer til mindre investeringstiltak – både i form av utbedringstiltak og til gang- og sykkelveger
- Valdreskommunene har signalisert at bompengefinansiering kan innføres om dette er nødvendig for raskere utbedring av E-16.
- Opprust FV289 over Eggåsen som inngår i desidert raskeste veg Bergen – Trondheim når Valdresflya er åpen (15.04.-15.12).
- Fullfør Turistvegen over Valdresflya

### **Nærmere begrunnelse**

Selv om de ovennevnte hovedbudskap og presiseringer stort sett taler for seg selv, vil Valdresrådet supplere med følgende momenter vedr E-16:

- **Samferdsel og regional utvikling**  
Samferdselsinfrastruktur og tilbud er helt avgjørende for regional utvikling – og om det er ønskelig å opprettholde næringsliv og bosetting må de økonomiske rammer til samferdsel økes betraktelig.

Venter en til oljepengene er oppbrukt vil mange distrikter være fraflyttet.

- **Ny stamvegstrategi ved økt ramme**  
Valdresrådet ser svært positivt på Vegdirektoratets stamvegstrategi ved økt ramme, som spesielt har fokus på næringslivets transporter langs de viktigste vegene (herunder E-16) og på veger med under 7 m vegbredde og dårlig geometrisk standard.

Dette er helt ut i samsvar med de innspill Regionrådet i samråd med Valdres Næringsforum BA hadde til den foreløpige høring av NTP 2010-2019 i desember 2006. Jfr her at E-16 gjennom Valdres sammen med E-39 nord for Bergen og E-6 gjennom Nordland er de stamvegene med minst vegbredde.



Videre er Valdresrådet enig i de øvrige elementer i stamvegstrategien som viderefører 4 feltstrategien, prioriterer strekninger med stor rasfare (E-16 dominerer her innen Region Øst) og at det tilstrebes sammenhengende utbygging uten for mange standardbrudd.

Valdresrådet mener det derfor er en riktig strategi å utbedre sammenhengende standard fra vest og fra sør. I forhold til transportetatens forslag vil Valdresrådet gi innspill på at både Fønhus – Bagn og stigningspartiene på Øye – Otrøosen kan prioriteres i 2010-2013. Jfr at Statens Vegvesen planlegger hele strekningen Øye – Otrøosen, og at det er stigningspartiene på strekningen Eidsbru – Otrøosen som har høyest prioritet.

Valdresrådet har også merket seg at stamvegstrategien ved økt ramme gir rom for å utbedre eksisterende veg til 8,5 m bredde og god standard på dårlige strekninger – og at E-16 gjennom Oppland her spesielt nevnes.

Videre vises det til at E-16 mellom Fagernes og Borlaug omtales som en strekning som kan egne seg for utprøving av nye kontraktsformer der en ser drift, vedlikehold og videreutvikling av vegstandarden i sammenheng.

Det presiseres dog i forslaget at denne kontraktsformen egner seg best på strekninger der det legges opp til utbedringer langs eksisterende veg – jfr at det på Fagernes – Borlaug kan bli flere større prosjekter: Fagernes – Hande, Kvamskleiva (Hugavika – Hemsing), Øye, Tyinkrysset – Otrøvatn og Maristova – Borlaug.

Uansett så vil Valdresrådet være positiv til å drøfte alle muligheter for å få en raskest mulig opprustning av E-16 gjennom Valdres, men dette må komme som et tillegg til – og ikke forsinke – gjennomføringen av de nå prioriterte prosjekter Øye – Tyinkrysset, Fønhus – Bagn og Bagn – Bjørge.

- **Planleggingen av de prioriterte strekninger pågår**

Statens Vegvesen har påtatt seg prosjekteieransvaret for de 3 prioriterte strekninger - og planprosessene er startet opp på alle disse:

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| Øye – Sogn og Fjordane gr. | - Planlegging pågår – ferdig reg.plan Eidsbru - Varpet  |
| Fønhus – Bagn              | - Ferdig reg.plan innen 1 år  |
| Bagn – Bjørge              | - Planprogram ferdig innen 1. juni 2008, kommunedelsplan / konsek.v.utredn på høring innen 01.12.2009 |

- **Maristova – Borlaug viktig**

Dette er den dårligste strekning på E-16, og når denne blir fullført i 2010-13, vil en ha lagt de vanskeligste ras- og stigningsstrekningene i tunnel, samtidig som en får 8,5 m vegbredde. Ovenfor Maristova er det kun 4 % stigning opp til fjellet, og i praksis vil vinterregularitetsproblemene på vestsiden av fjellet være eliminert.

- **Viktige trasevalg Fagernes S – Hande**  
Statens Vegvesen har fått utredet et alternativ til eksisterende E-16 mellom Fagernes og Hande i Vestre Slidre. Dette via RV51 til Holdalsfoss og derfra i tunnel til Hande. I regi av Nord-Aurdal og Vestre Slidre kommuner pågår det nå et arbeid for å få en rask avklaring både av dette og trasevalget gjennom Fagernes.
- **Gang- og sykkelveger på de farligste strekningene**  
Valdres er en reiselivsregion med til dels sterk økning av trafikk og mangedobling av innbyggertallet i lengre perioder. Bygging av gang- og sykkelveger i hele regionen, både langs E-16, de øvrige riksveger og fylkesveger er av stor betydning for de myke trafikantene i denne regionen. Bevilgningene til slike tiltak må derfor økes betydelig.

Valdresrådet vil for øvrig vise til at Oppland fylkeskommune i mange år har prioritert E-16 på topp, og at Fønhus – Bagn og Øye – Borlaug også har vært spesielt prioritert av Vegforum Innlandet.

Det vises også til at Sogn og Fjordane fylkeskommune og Vestlandsrådet har uttalt seg positivt til opprustning av E-16 over fjellet og gjennom Valdres.

Etter at det ikke er investert midler til E-16 gjennom Valdres på over 10 år, håper vi Oppland fylkeskommune følger opp de ovennevnte innspill i den videre saksgang.

Det er viktig at stamvegen og europavegen mellom landets to største byer også får gul stripe gjennom Oppland fylke.

Med vennlig hilsen  
*Valdresrådet*

v/ *Gro Lundby*  
*rådsleder*

*Knut Haalien*  
*samferdselsansvarlig*

*Arne Bang*  
*administrasjonssjef*



**Hedmark fylkeskommune  
Oppland fylkeskommune**

Vår dato: 15. mars 2008  
Deres dato  
Vår referanse  
Deres referanse

**Felles / likelydende høringsuttalelse vedr;**

## **Forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019**

**NHO Innlandet oversender med dette sin høringsuttalelse til fylkeskommunenes behandling av planforslaget for NTP 2010-19. Høringsuttalelsen oversendes likelydende til de to fylkeskommunene i fellesskap, og som innspill til fylkeskommunenes fremlegg til behandling av NTP 2010-19 i felles fylkesting 22. og 23. april. NHO Innlandet imøteser gjerne en videre og oppfølgende dialog omkring fremlegget til NTP og om strategiene for det videre arbeidet.**

NHO Innlandet understreker betydningen av at de to fylkeskommunene i fellesskap finner frem til tydelige prioriteringer for Innlandet, - og står sammen om disse. Behovene er store for utbedring av samferdselsinfrastrukturen landet over, og kampen om midlene til de ulike formålene vil bli hard landsdelene imellom. I denne sammenheng er det viktig at flere står bak prioriteringene, og at det utvikles allianser som kan styrke prosjektenes mulighet for gjennomslag og gjennomføring. For gjennomfartsregionen Hedmark og Oppland er det derfor spesielt viktig at prosjektene kan utvikles i tett samarbeid med de tiliggende regioner og landsdelene. Som grunnlag for dette må Innlandsregionen selv gjøre prioriteringer som utad kan fremmes med tydelighet og styrke. Det henvises i tilknytning til dette til resultatene av det strategiske arbeidet som ble lagt til grunn i påvirkningsarbeidet overfor behandlingen av gjeldende NTP 2006-15.

### **Krav om økte rammer i samferdselsbudsjettene.**

Slik forslaget til NTP 2010-2019 foreligger er statsbudsjettet for 2007 lagt til grunn som årlig ramme for den kommende tiårs-perioden. En slik økonomisk ramme gir ikke rom for både større investeringer og en samtidig løsning av vedlikeholdsetterslepet. Valget har derfor vært å overføre mer midler til vedlikehold på bekostning av at investeringene blir redusert. Selv i alternativet som beregner +20 % påslag på planrammen er dette fortsatt altfor lite, om de store behovene som er beskrevet i stamnettutredningen skal imøtekommes.

NHO har derfor, som næringslivets anbefaling, påpekt at rammene i NTP 2010-2019 må fordobles, slik at oppgavene kan løses i et tjuetårsperspektiv, og ikke ta 50 år å gjennomføre slik stamnettutredningen fra oktober 2006 beskriver. Det er viktig å investere i fremtidig infrastruktur nå, i en periode da den økonomiske handlingsfriheten legger til rette for det, og i tidsrommet før andre store oppgaver på helse- og omsorgssiden må løses.

Ut fra dette anbefaler NHO at også fylkeskommunene gjennom sin behandling av NTP klargjør behovet for en vesentlig økning i rammene til samferdsel.

## **Prioriteringer på veg – høringsuttalelse fra Vegforum Innlandet.**

For næringslivet og befolkningen i Innlandet er veg viktigst! Om behovene og prioriteringene på veg henvises det til den høringsuttalelse som oversendes fra Vegforum Innlandet.

NHO Innlandet vil imidlertid likevel understreke følgende hovedpunkter i vegprioriteringene;

NHO Innlandet står fast på at den tidligere prioriteringen av Rv2, Rv4, E6 og E16 opprettholdes, slik at disse viktige vegprosjektene for Innlandet nå kan utbygges videre. Konkret ligger det i dette at Rv2 må videreføres med 4-felts utbygging til Kongsvinger innen 2015, at Rv4 må tilbake i NTP2010-2019 og bygges ut i henhold til planene, - og så snart som mulig.

For E6 på hele strekningen Gardermoen – Otta er det stor ulykkesbelastning og store fremkommelighetsproblemer. Vegen er hovedpulsåren for gjennomfartstrafikken, og E6-utbyggingen må derfor betraktes som et nasjonalt hovedprosjekt, - og forseres gjennomført! For E16 gjennom Oppland er det viktig at det bygges videre i sør, men at vegen utbedres på strekningene videre og ikke minst som hovedstamvegen til vestlandet.

Videre henleder NHO oppmerksomheten på at arbeidet for utbedring av Rv3 og Rv35 videreføres, med fortsatt breddeutvidelse og punktutbedringer på Rv3, - og der omleggingen av Rv35 på strekningen Jevnaker – Olimb må gjennomføres tidlig i kommende NTP-periode.

Samtidig er det viktig at fylkeskommunene i fellesskap påvirker at rammene for tiltak på de øvrige riksvegene kan økes.

### **Prosjektfinansiering og nye kontraktsformer:**

For å kunne gjennomføre vegutbyggingen på en kostnadseffektiv måte mener NHO Innlandet det vil være viktig å vurdere andre former for finansiering av prosjektene. Utvidet bruk av prosjektfinansiering og nye kontraktsformer som sammenkobler investeringer, vedlikehold og drift bør vurderes. Målet må være mer veg for pengene, mer veg på kortere tid og større forutsigbarhet for planleggere og utførende. Prosjekter organisert som offentlig-privat-samarbeid (OPS) bidrar til å optimalisere framdriften og mindre avhengighet av de årlige statsbudsjettene. Erfaringer fra OPS-prosjektene både her til lands og utenlands har i forhold til framdrift og effektivitet vært positive. Både E6 og de øvrige prioriterte vegstrekningene vi går inn for i Innlandet vil kunne egne seg for utprøving av OPS.

### **Jernbane**

Landet har store utfordringer på jernbanesektoren, spesielt i behovet for utbygging av kollektivtilbudet inn og ut av de store byene. For Oslo-området vil det her være store oppgaver å løse, og der jernbanetilbudet i InterCity-triangelet inngår.

Utbyggingen av dobbeltspor til Hamar og videre til Lillehammer vil derfor være et viktig prosjekt for fremtiden. For å kunne hente ut reisetidsgevinstene og økte frekvenser vil det imidlertid være viktig at hele strekninger bygges ut under ett. Ut fra dette vil det være viktig at utbyggingen av Dovrebanen gis prioritet i et tidsperspektiv som gir forutsigbare utsikter for Innlandet som bo- og arbeidsregion.

I reiselivssammenheng har jernbanen de senere år vært et lite påaktet alternativ til veg. Med utviklingen av OSL-Gardermoen som innkommende flyplass for flere turister (kortferier), ColorLines økte satsing både på Oslo og Larvik, samt den stigende miljøbevisstheten i markedene, burde det ligge til rette for en mer offensiv satsing på Dovrebanen også i forhold til ferie- og fritidsmarkedet.

## Godstransport

Det er ikke minst viktig at det legges til rette for at mer gods kan fraktes på jernbane. Økningen i godstransporten vil være fortsatt stor i årene som kommer, og behovet for jernbanefrakt bør imøtekommes med bedre infrastruktur.

Det er derfor viktig at "dobbeltsporet" Oslo – Trondheim tas i bruk, ved at Solør-/Rørosbanen tas i bruk til godstransport. Via Kongsvinger ligger det videre til rette for godstransport på tog direkte til/fra Sverige og kontinentet. Ledig banekapasitet gjennom Solør og Østerdalen legger til rette for å det her kan utvikles umiddelbare løsninger basert på dieseldrift. Økt godstrafikk på denne strekningen og nordover vil ha direkte virkning med redusert vogntrafikk på Rv3. Utprøving av dette vil samtidig være en god erfaring for vurderingen av en eventuell elektrifisering av banen.

På Dovrebanen er det viktig at det arbeides videre med bygging / forlengelse av kryssningsspor som kan øke fremføringskapasiteten for godstog. En utbygging av kryssningssporene fra 450m til 600m vil i seg selv kunne øke vognkapasiteten med 30 %.

## Oslo Lufthavn Gardermoen

Virksomheten og utviklingen på Oslo Lufthavn Gardermoen er av stor betydning for Innlandet. For infrastrukturbyggingen som helhet står også utviklingen på Gardermoen sentralt. Slik stortinget la til grunn ved beslutningen om å legge hovedflyplassen nord-nordøst for hovedstaden, vil virksomheten her være navet i en større regional utvikling. For Innlandet er det derfor viktig at Oslo Lufthavn Gardermoen gis rammevilkår for å møte utviklingen i luftfarten. Trafikkalt vil det være viktig at hovedflyplassen kan utvikle sin rolle som knutepunkt for distriktene, og gjennom virksomheten bidra til en effektiv luftfart i landet.

Derfor er det viktig at det gjennom NTP2010-2019 legges til rette for at det kan tas en beslutning om plasseringen av en 3. rullebane på OSL, - dersom behovet senere oppstår. En slik beslutning vil være et viktig signal som sikrer forutsigbarheten for en videre utvikling ved flyplassen, for den regionale utviklingen, - og ikke minst for hvordan kapasitetsbehovet for infrastruktur på veg og bane også bør forberedes. Arealer for utvikling av en tredje rullebane på Gardermoen må derfor sikres.

## Utfordringene for Innlandet.

Utviklingen i store deler av Hedmark og Oppland preges av nedgang i befolkningen. For de deler av fylkene som har vekst, er denne relativt sett fortsatt beskjeden. Dette utgjør i seg selv en stor utfordring for fylkene, der den helt sentrale rammebetingelse er avstandsurempene og kommunikasjonene inn og ut av / internt i regionen.

Med dette som utgangspunkt er det viktig at regionen utvikler gode strategier som kan gi grunnlag for vekst og utvikling. Transport er et betydelig element i verdikjeden for norske bedrifter, og utgjør i stadig økende grad de kritiske faktorer for bedriftenes lønnsomhet og konkurranseevne. Skal næringslivet i Innlandet være konkurransedyktige i fremtiden, er det derfor viktig å holde fokus på transportens betydning og utvikle en næringslivsrettet samferdselspolitikk.

Med nisen  
NHO Innlandet  
Trond Hagerud  
Styreleder

Harald Thoresen  
Seniorrådgiver



Adresseliste

Vår ref.: 200704667-8 / N21  
Deres ref.:

Lillehammer, 15. april 2008

### Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019

Jernbaneforum Gjøvikbanen behandlet i sitt møte 090408 i forbindelse med høringen av Nasjonal transportplan 2010 – 2019, uttalelse vedt Gjøvikbanen og dens betydning.

Vedlagt følger saksframlegg med vedtak.

Med hilsen

Audun Tron  
Fylkesordfører  
Sign

  
Magne Flø  
Rådgiver

Vedlegg:

- Sak 05/08; Jernbaneforum Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019

Adresseliste:

Gjøvik kommune v/ ordfører, Gjøvik  
Vestre Toten kommune v/ ordfører, Raufoss  
Østre Toten kommune v/ ordfører, Lena  
Nordre Land kommune v/ ordfører, Dokka  
Søndre Land kommune v/ ordfører, Hov  
Gran kommune v/ ordfører, Jaren  
Lunner kommune v/ ordfører, Roa  
Jevnaker kommune v/ ordfører, Jevnaker  
Nittedal kommune v/ ordfører, Nittedal  
Oslo kommune v/ ordfører, Oslo  
Akershus fylkeskommune v/ fylkesordfører, Oslo

Regionrådet for Hadeland, Jaren  
Regionrådet for Region Gjøvik, Gjøvik

Jernbaneverket v/ jernbanedirektør, Hamar  
NSB Gjøvikbanen AS v/ adm dir, Oslo  
NSB AS / Rom Eiendom, Oslo  
Statens vegvesen v/ regionvegsjef, Lillehammer

## **Jernbaneforum Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019**

I Jernbaneforumets møte 21.02.08 ble det oppnevnt en gruppe som skulle utarbeide et notat som innspill fra Jernbaneforumet til behandlingen av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Gruppen har avholdt ett møte, og har utarbeidet et notat med følgende punkter:

- Regionens betydning
- Driften av Gjøvikbanen
- Mål
- utfordringer i infrastrukturen
- Baneprioritet
- Langsiktig utvikling

### **1) REGIONENES BETYDNING**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen i Nittedal, på Hadeland og i Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo. Spesielt for arbeidsreisende fra Hadeland og Nittedal er banen av stor betydning. På strekningen Grefsen-Roa er banekapasiteten maksimalt utnyttet. Dette henger sammen med at all godstrafikk mellom Oslo og Bergen kjøres over Gjøvikbanen.

Kommunene på Hadeland og i Akershus har gjennom regionalt samarbeid vært med å utvikle "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen". Strategien har fått tilslutning fra samtlige medlemskommuner i Osloregionene og legger opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling, bundet sammen med gode system for kollektivtransport, med jernbanen som ryggrad. Blant strategiens overordnede mål er:

- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Følgende er innarbeidet i en av tre overordnede strategier:

- Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidlernes med stor kapasitet.

Skal Gjøvikbanen kunne fylle en slik rolle, forutsettes det at banestrekningen utvikles slik at den, i langt større grad enn i dag, blir konkurransedyktig i forhold til biltrafikk.

Utviklingen av Gjøvikbanen støttes også opp gjennom plandokumenter, som f.eks

- Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsområdet; SVV Region Øst
- Samordnet areal- og transportplanlegging for Osloregionen

og som regionene tidligere har gitt sin tilslutning til.



## **2) DRIFTEN AV GJØVIKBANEN**

Gjøvikbanen ble konkurransen utsatt i 2005. NSB Gjøvikbanen AS vant konkurransen om persontrafikken på banen og har derfor en egen trafikkavtale med Samferdselsdepartementet.

Avtalen innebærer at det kjøres 40 % flere avganger enn tidligere. Dette betyr i praksis at Nittedal nå har 58 avganger pr dag, mot 34 tidligere. Tilsvarende har Gran i dag 42 mot 30 tidligere og Gjøvik 22 mot 16 tidligere.

Trafikkutviklingen er god og viser at kundene responderer positivt på et bedre togtilbud (høy frekvens, punktlighet og god komfort). Siste telling pr stoppested viser en total vekst på 3 %, og generelt sett viser tallene at det er en økning pr mnd på mellom 1 og 5 %. Det er fortsatt et betydelig vekstpotensial.

NSB Gjøvikbanen har egne ansatte lokomotivførere og konduktører. Dette gir et betydelig eierskap og engasjement for banen. Alle står på for å levere punktlig tog til kundene.

Infrastrukturen på banen har ikke vært fulgt opp ift at togtilbudet har blitt betydelig forbedret. Skal tilbudet styrkes etter publikums forventninger, må infrastrukturen forbedres.

## **3) MÅL**

De viktigste målene for Jernbaneforumet mht Gjøvikbanen for å nå nasjonale overordnede samfunns mål, er å gjøre banestrekningen konkurransedyktig gjennom redusert reisetid.

Videre bør banen settes inn i et konsept hvor trafikktilbudet – person- og godstrafikk – sees i sammenheng med andre banestrekninger og andre langsiktige tiltak på jernbanesektoren i Østlandsområdet. Jernbaneforumet mener derfor det bør iverksettes ett utredningsarbeid for å utvikle en tiltaksstrategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng, og opp mot de overordnede utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslo tunnelen) og på Bergensbanen.

Ovenfor nevnte må sees i sammenheng med Oppland Fylkestings vedtak om å starte ett utredningsarbeid om sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen (jf Oppland fylkeskommunes "Regionalt handlingsprogram 2008", pkt 3.2.1 – 3), og Jernbaneverkets utredninger av alternative trasévalg for Ringeriksbanen.

## **4) UTFORDRINGER I INFRASTRUKTUREN**

Gjøvikbanen har over mange år vært utsatt for utilstrekkelig vedlikehold av de tekniske anleggene. Dette har i sin tur gitt økende antall feil og driftsforstyrrelser, og derved redusert punktlighet i togtrafikken. Det manglende vedlikeholdet har dessuten ført til at JBV har satt ned tillatt hastighet på gitte avsnitt av banen, og med det satt toget tilbake i forhold til konkurranse med bilen.

Hele banen med tilhørende stasjonsområder har nesten ligget slik den ligger i dag siden banen ble åpnet omkring 1900. Den er svært kurverik og med dertil lav hastighetsstandard.

For å sikre full utnyttelse av banens infrastruktur er det behov for en kraftig fornyelse av banen med vegetasjonsrydding, delvis skinne- og svillebytte, ballastrensing med oppgradering av dreosanlegg.

Strømforsyningen på Gjøvikbanen er ikke tilstrekkelig for å øke frekvensen på antall tog til Gjøvik i forhold til dagens trafikk. Det er gjort simuleringer av strømforsyningen for den togtrafikken som går på nordre del av Gjøvikbanen. Simuleringen viser at strømforsyningen er tilstrekkelig for denne trafikken, men med relativt liten margin. Den elektriske energiforsyningen på Gjøvikbanens nordre del er ikke å betrakte som verken sterk eller robust.

Strømmen forsynes fra Lunner omformerstasjon - det finnes ingen omformer lenger nord på banen. Dette medfører både begrensninger for togtrafikken nord for Lunner og begrenser mulighetene for vedlikeholdsarbeider (dersom det kreves strømløs kontaktledning) på denne delen av strekningen. Strøm til togvarme på Gjøvik hentes også fra kontaktledningen - dette gir tilsvarende problemer ved vedlikeholdsarbeid nord for Lunner.

Forsterket strømforsyning bør sees i sammenheng med nytt kontaktledningsanlegg (nye master, kontaktledning og nytt sikringsanlegg) samtidig bør også strøm til togvarme hentes fra lokalt elverk.

Innføring av automatisk togstyring på Gjøvikbanen vil innebære en styrking av infrastrukturen på Roa stasjon og strekningen Roa-Gjøvik. Dette vil gi strekningen større fleksibilitet og økt kapasitet. Dette gjøres ved å bygge ut strekningen med CTC (Fjernstyring - Centralized Traffic Control) - styring av trafikken fra Oslo togledersentral) og ATC (Automatisk Togkontroll / Automatic Train Control)- system i tog og på skinnegang med baliser) og nytt sikringsanlegg (signalanlegg). Dette gir mulighet for å gjøre stasjonene på strekningen ubetjente og om mulig bedre sikkerheten på strekningen.

Utfordringer knyttet til "markagrensa" kan påvirke utviklingen av Gjøvikbanen. Denne må ikke være til hinder for at Gjøvikbanen kan videreutvikles.

##### **5) BANEPRIORITET**

Gjøvikbanen har over de senere år vært utsatt for manglende fokus, og har ikke hatt en oppfølging som står i samsvar med banens viktighet og potensial. Dette har gått utover utbygging av slitte skinner, slitte sporvekslere som kan tåle 80 km/t, ballastrens med mer. Jernbaneverket prioriterer sine ressurser ut fra 5 baneprioriteter for jernbanenettet, forankret i banens bruk og potensialet.

Når JBV tidligere ikke har funnet grunnlag for å klassifisere Gjøvikbanen høyere enn prioritet 3, bør det absolutt være grunnlag for dette nå:

- Regionen er i kontinuerlig vekst, preget av nye boligområder med innbyggere som har sine arbeidsplasser i Oslo.
- Gardermoen med veiforbindelse fra Hadeland skaper ytterligere vekst i regionen.
- Det er dokumentert stort potensial i overføring fra vei til bane, forutsatt pålitelig togtrafikk og kjøretider på nivå med det som var midt på 90-tallet.
- Persontrafikken på Gjøvikbanen er konkurransutsatt noe som har gitt stor økning i tilbudet og økt antall reisende.

Gjøvikbanen med dens betydning for transport til/fra Oslo tilsier derfor at den må likestilles med inter-city-strekningene i Østlandsområdet ved at de får samme baneprioritet.

#### 6) **LANGSIKTIG UTVIKLING**

Utviklingen av Gjøvikbanen må i et langsiktig utviklingsperspektiv sees i sammenheng med flere av hovedutfordringene i jernbanesystemet på Østlandsområdet for øvrig, spesielt.

- Trafikkmetningen i Oslostunnelen.
- Trafikkrutene for godstrafikken i Oslo-området og på Bergensbanen.
- Konseptvalg for Ringeriksbanen.
- Trafikkpresset på hovedbanen og Alnabruterminalen.

Videre må utbyggingsalternativer som betjener relasjonen Oslo – Trondheim med traseføring på vestsiden av Mjøsa og gjennom Gudbrandsdalen, og med stoppmønster som hensyntar regional utvikling, trekkes inn i det videre arbeidet med utvikling av konsept for høyhastighetsbane.

Det nylig lanserte forslaget om en ny Nittedalsbane viser en interessant tilnærming til en rekke av transportbehovene i Oslo-området, bl.a.

- Forbedret kapasitet for gods på Bergensbanen.
- Et effektivt løsningskonsept for Ringeriksbanen.
- Mulighet for sterk avlastning av Oslostunnelen.

Løsningen vil kunne innebære en kraftig effektivisering av den søndre delen av Gjøvikbanen, og bidra til et løft for integreringen av Hadeland og Nittedal i hovedstadregionens bo-, arbeids- og servicemarked. I kombinasjon med sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen vil dette konseptet etablere en ny jernbaneakse på vestsiden av Oslo-området til kontakt mot Oslofjorden, som vil redusere sårbarheten og presset i den eksisterende strukturen og gi en betydelig økning i fleksibiliteten.

Jernbaneforum Gjøvikbanen fattet følgende enstemmige

**vedtak:**

**1) REGIONENS BETYDNING**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen i Nittedal, på Hadeland og i Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo.

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet i det utbyggingsmønster som det legges opp til i utviklingen av Osloregionen, og Gjøvikbanen vil i så henseende være svært viktig å videreutvikle.

Dette forsterkes ved at kommunene lokaliserer nye boligområder nær stasjoner og busstraseer, samtidig som det legges til rette for godt utbygd innfartsparkering. Denne utviklingen vil fortsette og bli forsterket.

**2) MÅL:**

Jernbaneforum Gjøvikbanen mener følgende mål mht reisetid med mer må fastsettes for utvikling av Gjøvikbanen:

- a) Reisetid Jaren – Oslo 1:00 og Gjøvik – Oslo 1:30 innen 2015.
- b) Reisetid Jaren – Oslo 00:30 og Gjøvik – Oslo 1:00 innen 2030.
- c) Gjenopptagelse av godstransport på Gjøvikbanen.
- d) Høyhastighetsbane med effekt for regional utvikling.

For å nå de ovenfor nevnte målene vil Jernbaneforumet snarest settes i gang et utredningsarbeid for å sette fokus på banen og forberede en konkretisering av tiltaksbehovet:

- e) Oppland og Akershus fylkeskommuner og kommunene langs Gjøvikbanen utarbeider en tiltaksstrategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng, og opp mot de overordnede utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslo-tunnelen) og på Bergensbanen.
- f) Jernbaneforumet ber Fylkestinget i Oppland starte ett utredningsarbeid om sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen. Arbeidet bør startes opp / gjennomføres snarest.

**3) UTFORDRINGER I INFRASTRUKTUREN:**

- a) Vedlikeholdet av de tekniske anleggene på Gjøvikbanen må styrkes for å redusere antall feil og driftsforstyrrelser, og øke punktligheten i togtrafikken. Manglende vedlikeholdet har ført til at JBV har satt ned tillatt hastighet på gitte avsnitt av banen, og med det satt toget tilbake i forhold til konkurranse med bilen.
- b) Strømforsyningen på Gjøvikbanen må styrkes for å øke frekvensen på antall tog til Gjøvik i forhold til dagens trafikk. Den elektriske energiforsyningen på Gjøvikbanens nordre del er ikke å betrakte som verken sterk eller robust.
- c) Det må innføres automatisk togstyring på Gjøvikbanen slik at strekingen gis større fleksibilitet og økt kapasitet. Dette gir mulighet for å gjøre stasjonene på strekningen ubetjente og bedre sikkerheten på strekningen.
- d) Ny ”markalov” må ikke være til hinder for utvikling av Gjøvikbanen.

**4) *BANEPRIORITET***

Manglende fokus på Gjøvikbanen – jf pkt 3, gjør at oppfølgingen ikke står i samsvar med banens viktighet og potensial.

Jernbaneforumet krever derfor at Gjøvikbanen gis baneprioritet 2 – lik alle andre inter-city-strekninger i Østlandsområdet.

**5) *LANGSIKTIG UTVIKLING***

Jernbaneforumet mener at utviklingen av Gjøvikbanen må sees i sammenheng med hovedutfordringene i jernbanesystemet i Østlandsområdet. Banen kan spille en viktig rolle i tilretteleggingen av person- og godstransporten.

Jernbaneforumet vil derfor bidra til en utredning på overordnet nivå som viser Gjøvikbanen i ulike konsept for en framtidig togavviklingen i Østlandsområdet.

Hordaland fylkeskommune  
Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Oppland fylkeskommune

Deres ref.:

Vår ref.: UF/017/2

01.04.2008

## **Vedr.: Forslag til NTP 2010-2019 – uttalelse fra Stamvegutvalget**

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 14 kommuner langs E-16, som har felles interesse i raskest mulig opprustning av E-16 til stamvegstandard.

Stamvegutvalget har i sitt årsmøte den 1. april behandlet transportetatens forslag til NTP 2010-2019 og spesielt omtalen av E-16, og har følgende

### **HOVEDBUDSKAP**

- **Planrammen til NTP må økes med minst 60 %.**
- **E-16 sin andel må økes etter flere år med svært begrensede investeringer.**
- **Full støtte til Statens Vegvesen sin foreslåtte stamvegstrategi ved økt ramme basert på prioritering av bl.a.:**
  - **de viktigste stamvegstrekingene – herunder E-16**
  - **strekinger med under 7 m vegbredde og lav geometrisk standard**
  - **videreføring av 4 feltstrategien**
  - **rasutsatte strekinger**
  - **sammenhengende standard – unngå standardbrudd**
- **De prioriterte prosjekter i 1. pulje i Vegdirektoratets stamvegutredning gjennomføres i NTP 2010-2019, og som innebærer fullføring av**
  - **Fjellstrekingen Øye – Borlaug, herunder alle stigningspartiene i 2010-13**
  - **Løno – Voss V, tunnel forbi Voss tidlig i 2010-13**
  - **Fønhus – Bjørge, strekingen Fønhus – Bagn i 2010-13**
  - **Arnatunnelen, som startes opp i 2010-13**
  - **Sandvika – Hønefoss som 4 felts veg. Bjørum – Skaret startes opp i 2010-13**
  - **Seltun – Håbakken, fullfører E-16 gjennom Sogn og Fjordane**
  - **Fagernes S – Hande vurderes nærmere etter avklaring av trasevalg**
- **Positivt med utbedringsmidler til dårlige strekinger gjennom Oppland og Hordaland**
- **Svært positivt med økte rammer til mindre investeringstiltak – herunder trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger**
- **Det er naturlig at en del av den økte planrammen brukes til løpende planlegging.**

Nedenfor vil ovennevnte hovedbudskap bli nærmere begrunnet og deretter er det også forsøkt belyst en del av helhetstenkningen som tilsier en rask utbygging av E-16.

## NÆRMERE BEGRUNNELSE

Nedenfor er punktene i hovedbudskapet nærmere omtalt / begrunnet.

### Planrammen til NTP må økes med minst 60 %

Stamvegutvalget har registrert at bevilgningene på statsbudsjettet til vegformål har en sammenhengende negativ trend over flere perioder, samtidig som det er en kraftig vekst i transportomfanget og det eksisterende vegnett forfaller.

Det er positivt at det tilrås en økning på 30 % til drift og vedlikehold, og likeledes at rammene til mindre investeringstiltak nær fordobles i forhold til tidligere.

Når det gjelder drift og vedlikehold er dog allerede mye av disse 30 % allerede oppspist av lønns- og prisstigning, og det ventes stor økning i mange funksjonskontrakter vedr vedlikehold der prisene i mange tilfeller ble sterkt presset for gjeldende kontrakter.

Stamvegutvalget mener at hensynet til næringslivets transport og befolkningens mobilitet tilsier at det norske vegsystemet må opprustes nå, og at dette ikke kan avventes til oljepengene er oppbrukt og distriktene er fraflyttet. Noen år fram i tid får staten også store utfordringer med bl.a. pensjonistboom.

Stamvegutvalget har liten forståelse for det ensidige fokus som tillegges samferdselssektoren når det gjelder oppheting av økonomien, og at økt moderasjonen her også må gjelde andre sektorer og næringer.

Når det gjelder anleggsbransjen har Stamvegutvalget registrert at det i mange distrikter er mye ledig kapasitet, og at det også har vært oppsigelser pga manglende oppdrag.

Stamvegutvalget mener at rammen i NTP bør økes betraktelig, og vil foreslå at planrammen til vegformål økes med 60 % i NTP 2000-2019.

Dett vil grovt innebære at planrammen på 145 mrd til Statens Vegvesen økes til 232 mrd i 10 års perioden. Andelen til strekningsvise stamveginvesteringer antas i så fall å øke fra ca. 28 mrd ved 20 % økning av rammen til ca. 53 mrd ved 60 % økning.

Fullføring av alle prosjekter i 1. prioriteringspulje i stamvegutredningen vil innebære en statlig investering på ca 4,6 mrd.kr. – dvs på ca. 8,7 % av planrammen til strekningsvise prosjekt. Dette er ikke noen høy andel utfra andelene til andre stamveger i nedforstående tabell, og heller ikke i forhold til det store etterslepet E-16 har i forhold til andre stamveger i Sør-Norge.

### E-16 sin andel av investeringene må økes

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

	NTP	NTP	NTP 2010-2019	
	2002-11	2006-15	Planramme	Planramme + 20 %
E-6 (Sør-Norge)	19,4	23,6	18,9	20,9
E-18	20,8	19,0	16,7	16,1
E-39	20,8	17,5	21,0	17,6
E-16	7,4	6,7	5,4	7,6

RV-7/ 52 <sup>1)</sup>		1,8	2,4	2,8
Delsum	68,5	68,1	64,3	65,0
Andre stamveger	31,5	31,9	35,7	35,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0

- 1) Ble opptatt som stamveg i 2003, og er en parallell til E-16 på strekningen Hønefoss – Borlaug. Langs E-16 har det på denne strekningen ikke vært investeringer siden i 1990 årene – bortsett fra noen mindre tildelinger på strekningen Eidsbru – Varpet.

Heller ikke i perioden 1998-07 kom E-16 godt ut, og i planperioden 2002-2005 ble bare 45 % av NTP rammen fulgt opp – tiltross for flere ferdig planlagte prosjekter.

Når E-16 i tillegg har mange strekninger med svært dårlig standard, mener Stamvegutvalget at E-16 sin andel av NTP rammen nå må økes.

Et annet moment er her Soria Moria erklæringen om overføring av trafikk fra veg til bane / sjø, og at dette bør tilsi relativt mer til veg i jernbaneløse strøk. Jfr at E-16 i motsetning til hovedvegene i nabolagene i liten grad har parallellgående jernbane.

#### **Full støtte til stamvegstrategi ved økt ramme**

Stamvegutvalget støtter fullt ut opp om Statens Vegvesen sitt forslag til stamvegstrategi - der bl.a. følgende er lagt til grunn:

- Bedre forholdene for næringslivets transporter ved at de verste flaskehalsene reduseres / elimineres og at de viktigste stamvegstrekingene, herunder E-16, prioriteres høyst. Utbedring av strekninger med bredde under 7,0 m og lav geometrisk standard prioriteres høyt.
- Firefeltstrategien videreføres, men det forutsettes høy grad av bompengefinansiering (jfr Sandvika – Hønefoss og Arnatunnelen).
- Strekninger med stor rasfare prioriteres (jfr. flere høyt prioriterte strekninger på E-16)
- Sammenhengende utbygging uten for store standardbrudd.

Videre ser Stamvegutvalget positivt på at stamvegstrategien, i tillegg til det som blir prioritert innen planrammen også åpner for å utbedre eksisterende veg til 8,5 m bredde og god standard på dårlige strekninger – og at E-16 gjennom Oppland og Hordaland her spesielt nevnes i forslaget.

Stamvegutvalget er også enig i at strekninger langs E-16 kan vurderes i tilknytning til utprøving av nye kontraktformer, og registrerer at bl.a. strekningen Fagernes – Borlaug her nevnes som aktuell. Dette må i så fall komme som et tillegg til – og ikke forsinke – gjennomføring av de nå prioriterte prosjekter på samme strekning (jfr. Øye – Otrøsen og Maristova – Borlaug).

Stamvegutvalget er spesielt fornøyd med at det nå spesielt skal fokuseres på å få utbedret strekninger med smal vegbredde og dårlig geometrisk standard, og viser til at E-16 sammen med E-39 nord for Bergen og E-6 i Nord-Norge er de stamveger med gjennomgående smalest vegbredde.

Av stamvegutredningen om E-16 framgår det at de smaleste partiene på E-16 er mellom Fønhus og Borlaug, mens de største kurvaturutfordringene er på strekningene Oppland gr. - Borlaug, Sel-tun - Håbakken og på strekningen Vinje – Voss.

Rasutsatte strekninger er det spesielt på strekningene Fønhus – Bagn, Bagn – Bjørge, i Kvamskleiva (Vang kommune), på fjellstrekningen Øye – Borlaug og ved Voss.



Standardbrudd er det og vil det bli på Sandvika – Hønefoss helt til denne er fullført. Videre vil Fønhus – Bjørgo realisere sammenhengende stamvegstandard fra Buskerud gr til Bjørgo x Rv-33, og gjennomføring av Øye – Borlaug og Seltun – Håbakken vil sikre gjennomgående standard fra Øye gjennom hele Sogn og Fjordane til Hordaland grense. Løno – Voss vil gi et standardbrudd ved Løno, men vil gi sammenhengende god standard videre vestover.

For næringstrafikken mellom vestlandet og Østlandet er E-16 svært sentral i forhold til sikker framkommelighet, men den smale vegbredden fører til at det vinterstid årlig er mange utrykninger til bilberging over Filefjell av tunge kjøretøy. I 2007 var det 176 utrykninger – mot tidligere ca 120-130 årlig, og bare i 3 uker i januar 2008 var det over 100 utrykninger.

Viktigheten av rask opprustning av fjellstrekningen Øye – Borlaug er sterkt presisert av alle instanser. Dette i det vegstandard og vegbredden over fjellet skaper store problemer vinterstid i stigningene på glatt føre. Ved større trafikkmengder kan dette skape vanskelig tilstander vintersstid, og lett føre til kaotiske tilstander over Filefjell når denne er eneste farbare veg mellom østland og vestland.

Ut fra at det er sterke nasjonale hensyn å ha en vintersikker og framkommelig veg mellom østland og vestland, og at dette var et av hovedargumentene for å legge stamvegen Bergen – Oslo over Filefjell, vil det bli et paradoks om denne – i uværsperioder når den er eneste farbare fjellovergang – ikke blir framkommelig pga vegstandard. Strekningen har også skredproblemer, og de tiltagende klimautfordringene tilsier snarlig utbedring av hele fjellstrekningen.

Stortinget har lenge vært fokusert på disse problemstillingene og ved behandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011 presiserte en enstemmig samferdselskomite:

*"Komiteen viser til den trafikkvekst E-16 i Lærdalsdalen og over Filefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E-16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp – Øye, kan få sin opprustning."*

Denne merknad ble også gjentatt ved Stortingets behandling av NTP 2006-2015, og også ved behandlingen av de mellomliggende statsbudsjetter.

I løpet av 2008 vil E-16 være fullført til Borlaug, og i hht forslaget til NTP 2010-2019 vil de dårligste partier på begge sider av fjellet bli fullført i løpet av planperioden, og de mest aktuelle strekninger gjennom Oppland er under planlegging.

Den økte trafikken innebærer at det er viktig at kommunene / vegmyndighetene langs E-16 prioriterer trafiksikkerhetsarbeidet, og spesielt utsatte steder er her Hallingby, Nes i Ådal, deler av Bjørgo – Leira, Fagernes N, Røn, Vang, Øye, Aurland – Flåm, Gudvangen, Tvinde – Skulstadmo og ved Voss.

**Enighet om prioriteringene – men en del må framskyndes i tid.**

Stamvegutvalget registrerer at alle de prioriterte strekninger på E-16 i forslaget er blant de som var prioritert i 1. pulje i stamvegutredningen om E-16, og som stamvegutvalget tidligere har sluttet seg til. Stamvegutvalget er således stort sett enig i prioriteringene mellom prosjektene, men mener flere av disse må framskyndes i tid, og at de resterende prosjektene fra 1. prioriteringspulje samt en del fra 2. prioriteringspulje i stamvegutredningen gjennomføres / påbegynnes i NTP 2010-2019.

Vegdirektoratets prioriteringer (1. pulje) i stamvegutredningen og i forslaget til NTP (planramme + 20 %) samt Stamvegutvalgets innspill til prioriteringer i 2010-2013 og 2014-2019:

	Stamvegutredn <sup>1)</sup>	NTP – forslag + 20 %		Stamvegutvalgets innspill	
	1. prior.pulje	2010-13	2014-19	2010-13	2014-19
Strekningvisse prioriteringer					
Kjørbo – Wøien	1250		1150		1150
Bjørum – Skaret	1080		1100	1100	
Skaret Rørvik	710				710
Rørvik – Stein	1000				1000
Stein – Hønefoss	500				500
Fjerne fylling i Steinsfjorden		130		130	
Fønhus – Bagn	140		140	140	
Bagn N – Bjørgo <sup>1)</sup>	380		380		380
Fagernes S – Hande <sup>2)</sup>	180				180
Øye – Otrøosen <sup>2)</sup>	410	250		410	100
Otrøosen – Sogn og Fjordane gr <sup>1)</sup>	120				120
Oppland gr – Maristova	100			100	
Maristova – Borlaug	290	290		290	
Seltun – Håbakken <sup>1)</sup>	100				100
Løno – Lundarosen	270		280		280
Lundarosen – Voss V	300	300		300	
Arnatunnelen	1750			1750	
<b>Sum strekningsvis investering</b>	<b>8590</b>	<b>970</b>	<b>3050</b>	<b>4400</b>	<b>4450</b>
Mindre investeringer	250	390	680	500	800
<b>Total investeringer</b>	<b>8840</b>	<b>1360</b>	<b>3730</b>	<b>4900</b>	<b>5250</b>
Antatt bompenger		260	1560	2350	1860
<b>Statlige investeringer</b>		<b>1100</b>	<b>2170</b>	<b>2550</b>	<b>3390</b>

- 1) Stamvegutredningen om E-16 prioriterte ovennevnte prosjekter i prioriteringspulje nr 1, men det er her også tatt med prosjekter for totalt 370' fra pulje 2: Bagn N – Bjørgo: 80' av 380' i 2. pulje, Fagernes – Hande 110' av 180' i 2. pulje, Otrøosen-Sogn og Fjordane gr: 120' var i sin helhet i 2. pulje og Seltun – Håbakken: 60' av 100' i 2. pulje.
- 2) Forlaget til nye benevelser:  
På strekningen Fagernes S – Hande (i Vestre Slidre kommune) vurderes alternative trasevalg, som ikke forelå ved utarbeidelsen av stamvegutredningen der prosjektet Viste – Røn på strekningen Ulnes – Husaker var prioritert i 1. pulje. Det foreslås inntil videre benevelsen Fagernes S – Hande på denne strekningen. Videre foreslås at det opereres med betegnelsen Øye – Otrøosen i stedet for Øye – Tyinkrysset og Tyinkrysset – Otrøosen i det de viktigste stigningspartiene inngår i begge disse. I kostnadsoverslaget bør det korrigeres for merkostnad på ca. 100' etter nytt trasevalg på strekningen Øye – Eidsbru, som foreslås slutført i 2014-2019.
- 3) Mindre investeringstiltak er anslått (de store økninger er tatt ut i den nye innretningen av NTP).
- 4) Bompenger her er anslått 100 % på Arnatunnelen, ca. 80 % på tunnel forbi Vossevangen, 50 % på alle strekninger mellom Sandvika og Hønefoss og på Bagn – Bjørgo

#### Kommentarer:

- Sandvika – Hønefoss fullføres som 4 feltsveg samtidig som steinfyllingene i Steinsfjorden erstattes med broer.  
Bjørum – Skaret (Sollihøgda) startes opp i 2010-13 – svært smal veg, dårlig kurvatur og ingen forbikjøringsmuligheter for vestgående trafikk.
- Fønhus – Bjørgo fullfører sammenhengende stamvegstandard på 56 km fra Buskerud gr. til Bjørgo x Rv-33 og består i dag av smal veg, dårlig kurvatur og har også rasutsatte strekninger. Hele strekningen planlegges nå i regi av Statens Vegvesen.

satte strekninger. Hele strekningen planlegges nå i regi av Statens Vegvesen. Fønhus – Bagn har hatt ferdig reguleringsplan siden 1997, som nå er foreldet og ny reguleringsplan skal være ferdig vedtatt innen 01.03.09.

Prosjektet Fønhus – Bagn har vært høyt prioritert – og har vært høyest prioritert på Oppland fylkeskommunes prioriteringsliste. Stamvegutvalget foreslår at prosjektet fullføres i 2010-2013.

- Fagernes S – Hande er en strekning der det vurderes alternative traseer, og det er her avsatt et beløp for å markere viktigheten av at det her må skje noe i løpet av planperioden. Strekningen er også som de øvrige gjenstående strekninger i Oppland og Hordaland – også aktuell for utbedring langs eksisterende veg.
- Øye – Borlaug vil fullføres og sikre landet en tilnærmet 100 % sikker fjellovergang uansett vær og føreforhold. Pga. mye tunnelmasse både fra tunnelen Maristova – Borlaug og Tyinkrysset – Otrøsen, vil det ventelig være fornuftig å bruke tunnelmassen videre på strekningene oppe på fjellet. Her er det bl.a. flere strekninger med mye telehiv.  
Klimautfordringene skyter fart og ventelig vil problemene på fjellovergangene tilta i årene framover. Det er således viktig nasjonalt i hvertfall å ha en fjellovergang som gir sikker vinterregularitet mellom øst og vest.
- Seltun – Håbakken – dette prosjektet har ferdig reguleringsplan på strekningen Seltun – Stuvane, mens strekningen Stuvane – Håbakken ikke er planlagt. Strekningen har smal veg med dårlig kurvatur, er ulykkesutsatt og vil sammen med fjellstrekningen fullføre utbyggingen av E-16 gjennom Sogn og Fjordane.
- Løno – Voss V er en del av "Vossepakka" og vil lede trafikken i tunnel bak Voss sentrum.
- Arnatunnelen er under utredning – og er svært viktig i det den langs E-16 vil forkorte strekningen mellom Bergen sentrum og Arna med 16 km! Det utredes flere alternativer på strekningen Arna – Bergen.

#### **Utbedringsmidler til dårlige strekninger**

Stamvegutvalget registrerer at stamvegstrategien i tillegg til planrammene legger opp til at stamvegene kan opprustes med breddeutvidelser mv langs eksisterende veg, og at strekninger i Oppland og Hordaland her er aktuelle. Dette er spesielt viktig langs strekninger med stor trafikkøkning - og må følges opp fra de respektive regioner / kommuner m.v.

#### **Økte rammer til mindre investeringstiltak – herunder trafikksikkerhetstiltak.**

Stamvegutvalget ser svært positivt på de økte rammer til mindre investeringstiltak – både i form av utbedringstiltak og til trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger.

Det er svært mange strekninger langs E-16 med dårlige vilkår for myke trafikkanter, og Stamvegutvalget vil for sin del henstille til både vegmyndigheter og medlemskommunene til å fremme aktuelle prosjekter.

#### **LITT GENERELT OM E-16**

Åpningen av Lærdalstunnelen i 2000 resulterte i at E-16 ble etablert som en ferjefri og vintersikker stamveg mellom Østlandet og Vestlandet – der trafikantene kommer raskt fram uansett værforhold og døgn tid. Dette er svært viktig for regularitet og forutsigbarhet i næringslivets transporter.

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

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

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

**Viktige momenter for øvrig**

Stamvegutvalget mener det er viktig å prioritere utarbeidelse av planer av alle de strekninger som er tilstrekkelig høyt prioritert i stamvegutredningen om E-16. Dette som grunnlag for å få til en god og rasjonell oppfølging av NTP.

Stamvegutvalget registrerer at det er lansert mange bompengeprosjekter langs E-16, og mener det er viktig med en god dialog med vegmyndighetene for å avklare endelig finansieringsform.

Stamvegutvalget er svært opptatt av at vi nå får en god framdrift for utbyggingen av E-16, og vil så langt støtte opp om de foreliggende forslag fra Statens Vegvesen til prioriterings- og utbyggingsstrategier, men med en langt større planramme.

Med vennlig hilsen  
**Stamvegutvalget**

Knut Haalien  
*leder*

Arne Bang  
*sekretær*

*Gjenpart sendt: Samferdselsdepartementet, NTP –sekretariatet i Vegdirektoratet, Statens Vegvesen Region Øst, Statens Vegvesen Region Vest, Medlemskommunene*



V/Bjørn Frøsaker, Fagerlivn 4, 2818 Gjøvik.

Gjøvik 30.03.2008

Oppland Fylkeskommune  
V/Jørn Prestsæter

## Kommentarer til forslag til Norsk Transportplan 2010-2019, Oppland

NVO (Naturvernforbundet i Oppland) ønsker å kommentere de temaer i NTP (Norsk Transportplan) 2010-2019 som opptar oss spesielt. Vi har mest fokus på det som gjelder Oppland og Hedmark, men også andre forhold vi mener har vesentlig betydning for fylket. Vi tar med Hedmark i våre kommentarer fordi det som skjer øst for Mjøsa i stor grad påvirker vårt fylke.

Vi står foran et mulig vendepunkt i samferdselspolitikken. Ny transportplan for perioden fram til 2019 skal utarbeides – parallelt med at klimautfordringene blir tydeligere, og behovet for tiltak mer og mer påtrengende. Samtidig står transportsektoren for en stadig større andel av Norges klimagassutslipp, og mer og mer areal legges under asfalt. Planen skal gjelde fram til 2019, men den skal påvirke og forme samfunnet i mange tiår etter det. Det er derfor nå beslutningene må tas. NTP må bli et redskap for å oppfylle miljø- og samfunns mål – ikke motsatt, at miljøprestasjonene tilpasses NTP og transportpolitikken.

### Klima

Det sies i planens innledning at det først og fremst er den teknologiske utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimautslipp. Når det gjelder teknologiske løsninger mener NVO det er både fordeler og ulemper med de løsninger vi kjenner til i dag, og vi vil advare mot å ha for stor tillit til at slike tiltak er gode løsninger uten uheldige miljømessige konsekvenser.

Den vestlige verden bør redusere sine klimagassutslipp med ca. 90 prosent dersom den fattige delen av verden skal kunne øke sine utslipp uten at klimatrusselen blir dramatisk. Det krever langt høyere utslippskutt enn hva som er skissert i Stortingets klimaforlik. NTP må sørge for at dette blir mulig, samtidig som vi også oppnår helt nødvendige miljøforbedringer på andre områder, bl.a. støy, luftforurensing, arealbruk og naturmangfold. For å få til dette må vi planlegge for framtiden med hovedfokus på vesentlige reduksjoner av klimautslipp.

Vi synes ikke de foreslåtte tiltakene i NTP 2010-2019 for Oppland og Hedmark i stor nok grad ivaretar de mål for reduksjon av klimautslipp som regjeringen har satt i klimameldingen.

### Kollektivtrafikk

Det er få som er imot kollektivtransporten og vi håper politikerne nå endelig benytter sjansen til å gi kollektivtransporten et kraftig løft. Men skal vi oppnå miljøforbedringer i transportsektoren, holder det ikke å bare satse på kollektivtransporten. Dersom vi fortsatt bygger ut veiene og legger til rette for biltrafikken, blir kollektivtransporten fort miljøløst uten den store effekten. Et langt bedre kollektivtilbud må kombineres med begrensninger på biltrafikken – ellers kommer vi ikke i mål. For vårt fylke har det stor betydning at også vegnettet utenfor transportkorridorene holdes vedlike slik at kollektivtrafikken har god og trygg framkommelighet. I tillegg må myndighetene medvirke til gode lokale kollektivtilbud som er godt samordnet med jernbane og ekspressbussruter.

En politikk som reduserer transportomfanget i byer og tettsteder er blant de mest lønnsomme klimatiltak vi kan gjøre i følge en analyse Statens forurensingstilsyn utga i 2005.

Den nye transportplanen må styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk vesentlig. Denne ordningen må stimulere kommunene til å begrense bilbruken gjennom bl.a. en fornuftig arealpolitikk som reduserer behov for parkeringsplasser samt bedre tilrettelegging for gange og sykling.

### Vedlikehold

Statens vegvesen prioriterer å bruke mer penger på vedlikehold og mindre utbedringer framfor å bygge nye, store veier. Det er fornuftige prioriteringer som er bra for både miljø og trafikksikkerhet. Og det er viktig å rette opp det registrerte forfall som er på 15 mrd. nasjonalt. Mange artikler i avisene i Oppland påpeker behov for vedlikehold av våre veier. Det er viktig å ha god framkommelighet også utenfor gjennomfartsveiene. Og det ser ut til at vi allerede har fått merke endringer i klima med større nedbørsmengder og hva det kan føre til.

### Bompenger

Statens vegvesen legger fortsatt opp til å bygge ut flere store veiprojekter ved hjelp av bompenger. Også disse pengene bør brukes annerledes, slik at vi får større nytte for samfunnet. Vi i Naturvernforbundet foreslår konkret at det satses på regionale "transportpakker", også utenom de store byene, der bompengemidler kan brukes til mer enn bare å bygge veier. Stortinget har gjort det mulig å bruke bompengemidler til drift av kollektivtransport. Istedenfor å bygge firefeltsveier, eksempelvis i Hedmark og Oppland, kan mindre trafikksikkerhetstiltak – bl.a. etablere midtrekkverk – bygging av gangveier og sykkelveier, økt vedlikehold og satsing på kollektivtransport delfinansieres med bompengeinntekter.

### Jernbane

Etterspørselen etter transport av gods på jernbane er stor. Det er gledelig. Det går altfor mange trailere på veiene i dag, til bekymring for lokalsamfunn og det globale klimaet. For å kunne øke godstransport på bane, må godsterminalen på Alnabru i Oslo utvides, og det er nødvendig å bygge flere og lengre kryssingsspor på banene. Vi i Naturvernforbundet forventer at dette får høy prioritet i den kommende transportplanen. Dette er et nytt eksempel på at transporttiltak for miljø, næringsliv og trafikksikkerhet går hånd i hånd.

Vi er helt enige med Jernbaneverket i at økt vedlikehold og fornyelse av dagens banenett må prioriteres. Det er nødvendig for å få til et pålitelig togtilbud. Problemene i Oslostunnelen som rammer tusenvis av togpendlere, er et godt eksempel på dette. Men det er ingen langsiktig løsning å bare omprioritere penger. De totale jernbanebevilgningene må økes betydelig.

Det er et uheldig at nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er satt på vent. Dette er viktig for lokaltrafikk, regiontrafikk, utenlandstog og godstrafikk. Det er også viktig for vårt distrikt. Av store, nye investeringsprosjekt bør dette dobbeltsporet få høyeste prioritet. Dovrebanen ønskes utbygd til dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar, men i planperioden foreslås kun 2 til 3 kryssningsspor. Dette mener vi er altfor dårlig jernbanesatsing i forhold til behov for tiltak for å redusere klimautslipp.

Det er også et tankekors at det prioriteres 4-felts vei fram til Kolomoen eller til Biri hvis rammene økes, mens dobbeltsporet jernbane ikke er inne i denne planperioden. Det synes å være større vilje til å nå ønsket utbyggingsnivå på veg enn på jernbane. Dette mener vi må endres i kommende periode.

Vi beklager at Gjøvikbanen er utelatt. Med kortere reisetid og god regularitet kan banen være et godt alternativ til bilpendling i Toten og Hadelandsområdet. Muligheten for en forlengelse og sammenknytning med Dovrebanen er heller ikke nevnt. En modernisering av Bergensbanen bør føre til større fokus på muligheten for en forbindelse mellom den og Dovrebanen gjennom de sørlige deler av Oppland.

#### Fly og jernbane

Vi sier nei til forslag om å utvide flyplasskapasiteten. Økt flytrafikk er ikke noe svar på klimautfordringen. Flyplassutbygginger beslaglegger store arealer, ofte dyrket mark, og fører til store miljølemper lokalt. Økte miljøavgifter på flytrafikken kan i stedet gi sterkere satsing på alternative transportformer, spesielt jernbaneutbygging. Folk må i større grad få mulighet til å la være å fly eller kjøre bil.

Jernbanen må utvikles til å bli en robust, kapasitetssterk og attraktiv transportform for gods og passasjerer mellom landsdelene. På sikt bør jernbanen ta over en betydelig del av dagens flytrafikk i Sør-Norge og til/fra våre nabolands hovedsteder. Flere av Jernbaneverkets utbyggingsplaner bør oppdateres med tanke på at banestrekningene må kunne brukes av tog med betydelig høyere hastigheter. Og det trengs nye finansieringsløsninger som gjør sammenhengende baneutbygging over lengre strekninger mulig.

Redusert reisetid mellom de store byene bør være et høyt prioritert mål i NTP. Oppland og Hedmark ligger mellom Oslo og Trondheim. Jernbanenettet her må oppgraderes til å kunne føre både personer og gods raskt og effektivt i en nord-sør korridor. Dette er viktig også for Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. En dreining fra fly til bane, og trailer til bane vil ha stor positiv betydning på klimaregnskapet.

#### Kort oppsummering

Vi er enige i mye av problembeskrivelsene, ikke i alle løsninger. NVO ønsker mer jernbane med dobbeltspor, mer kollektivtrafikk, mer vedlikehold og trafikksikringstiltak på eksisterende tofeltsvei. Mer 4-feltsvei gir økt trafikk og mer klimautslipp.

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Oppland  
Bjørn Frøsaker - Samferdselskontakt