



# FYLKESMANNEN I HEDMARK

## Miljøvern avdelingen

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Ola Gillund, 62551179

Vår dato  
30.04.2008  
Arkivnr.  
421.0

Vår referanse  
07/1599-4  
Deres referanser  
2004/522590

Samferdselsdepartementet,  
Postboks 8010 Dep,  
0030 OSLO

PLS

08 173-149  
412.3

### Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 - Høringsuttalelse

Samferdselssektoren har store utfordringer i forhold til å nå fastsatte mål i klimapolitikken. Fylkesmannen mener økt satsing på jernbaneutbygging må inngå som en viktig del av klimastrategien. Investeringsrammen for jernbaneutbygging bør derfor økes slik at viktige jernbaneinvesteringer som dobbeltsporet jernbane mellom Eidsvoll og Steinsrud kan fullføres i planperioden. Fylkesmannen anbefaler at det utredes bruk av prosjektfinansiering. Vi støtter også videre utredning av høyhastighetsbaner. Når det gjelder drift og vedlikehold støtter vi transportetatens planer om å avsette vesentlig mer penger til formålet. Fylkesmannen understreker det store behovet for investeringer i samferdselssektoren og anbefaler derfor at rammen økes vesentlig for å få på plass viktige prosjekter innenfor alle samferdselssektorer.

Vi viser til brev av 17. januar 2008 fra sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2010 - 2019.

Utredningen er utarbeidet av transportetatene på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Den vil inngå som grunnlagsdokument til Stortingsmelding om Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019 som planlegges lagt fram i desember 2008 og behandling i Stortinget våren 2009.

#### Klimautfordringen

Gjennom klimaforliket har Stortinget satt som mål at Norge skal være karbonnøytralt innen 2030. Planen er at dette skal skje trinnvis ved at klimautslippene reduseres med 9 % innen 2012 (KYOTO-perioden) og 30 % innen 2020 relatert til 1990 nivå. Dette er krevende og betyr behov for omfattende tiltak på alle sektorer i samfunnet. Klimautslippene i Norge har økt med 8 % fra 1990 og fram til i dag. Økt luftfart og biltrafikk har sammen med økt oljeutvinning bidratt vesentlig til dette. I følge SFTs tiltaksanalyse vil tiltak på transportsektoren kunne bidra med en reduksjon i klimagassutslippene på mellom 2,5 og 4 mill tonn CO<sub>2</sub> ekv. Overføring av transport fra veg og luft til bane og sjø og overgang til mer miljøvennlig drivstoff for biler er viktige tiltak på transportsektoren. Overføring av gods og personer til jernbane krever langsiktig planlegging. Skal en kunne nå fastsatte mål for 2020 kommer en ikke utenom betydelige nyinvesteringer i jernbanenettet i løpet av planperioden 2010 – 2019.

### **Stort behov for investeringer**

I Hedmark er det stort behov for investeringer både på jernbanenettet og stamvegnettet. Vi nevner i den sammenheng RV 2, E6, RV3, RV 20 og RV 25, Dovrebanen, Kongsvingerbanen, Rørosbanen og Solørbanen.

I stamvegutredningen er det beregnet at det vil koste minst 230 mrd. kroner å bygge ut stamvegnettet til god standard. Fordelt over en 30 årsperiode betyr det ca 7,5 mrd. pr år i og dette er nesten det dobbelte av dagens investeringsnivå til utbedring av stamvegnettet. I tillegg kommer behov for midler til opprusting av fylkesvegene.

Jernbanelivet har for samme periode anslått et investeringsbehov på 78 – 104 mrd hvor en vesentlig del av investeringene går til opprusting av baner i Intercity-triangelet Halden – Skien - Lillehammer. På Rørosbanen, Solørbanen og Kongsvingerbanen er det ikke lagt inn investeringer i planperioden, men vi regner med at de tilgodesees med økte bevilgninger til drift og vedlikehold.

Fylkesmannen merker seg at det er stort behov for investeringer både på jernbane og veg. Ulykkestallene på stamvegene er uakseptabelt høye og det er til tider framkommelighetsproblemer på deler av stamnettet. Jernbanenettet i Hedmark har et betydelig potensial for transport av både personer og gods. Investeringer i økt kapasitet, bedre sikkerhet og punktlighet vil kunne bidra til reduserte utslipp av klimagasser og økt transportsikkerhet. Behov for tiltak som reduserer ulykkesfrekvensen og øker kapasiteten i stamnett-transportkorridorene er stort både på jernbane og veg.

I Hedmark er det særlig kritisk på Dovrebanen mellom Hamar og Eidsvoll hvor all ledig kapasitet er oppbrukt. Dette fører til at det verken er mulig å korte ned reisetiden eller å øke antall avganger og det er stor begrensning på fleksibilitet mht. framføring av både person og godstog. Bedring på disse områdene er en forutsetning for å gjøre miljøvennlig jernbanetransport mer attraktiv både for gods- og persontransport.

### **Aktuelle utbyggingsprosjekter i Hedmark**

Fylkesmannen merker seg at utbygging av RV 2 forutsettes fullført mellom Kongsvinger og Slomarka i første halvdel av planperioden. Dersom planrammen økes med 20 % prioriteres det statlige midler til hele strekningen Nybakk – Kongsvinger. På Kongsvingerbanen er det ikke foreslått midler til større investeringer.

For utbygging av E6 til fire felt ligger det inne midler til fullføring av påbegynt prosjekt Skaberud – Kolomoen og Hovindmoen – Dal. Forutsatt tilslutning til bompengeprogger for resten av strekningen Gardermoen – Kolomoen, vil utbyggingen kunne starte i 1. fireårsperiode. Når det gjelder utbygging av dobbeltsporet jernbanen Gardermoen-Hamar er det enighet om at utbyggingen er et viktig ledd i å skape en effektiv og attraktiv jernbane. I planperioden ligger det inne midler til utbygging av to til tre dobbeltsporparseller, hvor parsellene Molykkja-Korslund og Strandlykkja-Kleiverud ferdigstilles i planperioden. Parsellen Kleiverud-Steinsrud kan også fullføres i planperioden forutsatt at planrammen økes med 20 %. Fylkesmannen mener at det ut fra et miljøperspektiv er svært viktig at dobbeltsporet jernbane mellom Hamar og Eidsvoll kan fullføres innen 2020. Det er viktig at kapasiteten på banestrekningen ikke begrenser folks transportvalg når ny firefelts E6 står klar til bruk i løpet av planperioden. At flere velger tog i stedet for bil reduserer dessuten presset på innfartsvegene til Oslo. Fylkesmannen anbefaler ut fra dette at investeringsrammen økes med minst 20 % for jernbaneinvesteringer og at prosjektfinansiering vurderes tatt i bruk.

Fylkesmannen vil også peke på den betydning transportårene gjennom Østerdalen har for person-, men fremfor alt godstransport, mellom Nord- og Sør-Norge. Verken riksveg 3

eller Rørosbanen har i dag den nødvendige standard i forhold til kapasitetsbehovet. Dette har medført at riksveg 3 er ulykkesbelastet. For å redusere faren for ulykker og finne fram til miljø- og energivennlige måter og løse transportbehovet på, vil fylkesmannen understreke viktigheten av å kunne øke godstransporten på Røros- og Solørbanen. Dette forutsetter en opprusting utover det som ligger inne planforslaget

Transportetatene peker i forslaget til Nasjonal Transportplan på at det er en viktig målsetting å overføre godstransport fra veg til bane. I tillegg til miljøgevinsten, vil dette også kunne bidra til redusert tungtransport på vegnettet og derigjennom bedre trafiksikkerheten. Utvidet terminalkapasitet er viktig for å få dette til. I første rekke gjelder det økt terminalkapasitet i Oslo og Trondheim, men økt kapasitet i Kongsvinger bør også vurderes ut fra muligheten for å sluse trafikk over på det svenske jernbanenettet via Kongsvinger. Fylkesmannen vil imidlertid understreke at en opprusting av jernbanenettet i disse områdene, ikke reduserer behovet for nødvendige utbedringer av riksveg 3 gjennom Østerdalen.

### **Gardermoen flyplass**

Gardermoen er landets største og viktigste flyplass. Flyplassen er av stor betydning for utvikling i Mjøsområdet og Innlandet for øvrig. Passasjertallet på Gardermoen har økt betydelig de senere årene og det er avdekket behov for oppgraderinger. Hvis veksten i luftfarten fortsetter, ventes at det vil bli behov for en 3. rullebane rundt 2025. I planperioden er det behov for bygging av ny passasjerterminal, utbedring av taksebaner og utvidelse av parkeringskapasiteten. Fylkesmannen tar til etterretning behovet for investeringer på Gardermoen, men når det gjelder planer for utvidelse av parkeringskapasiteten, mener vi at en i stedet bør se på muligheten for å øke den kollektive transportandelen og begrense bilbruken. Det burde ligge godt til rette for det på Gardermoen. Det er god jernbaneforbindelse både mot sør og nord forutsatt at nødvendige nyinvesteringer på jernbanen prioriteres.

### **Høyhastighetstog**

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet potensialet for høyhastighetstog i Norge. Det anbefales en trinnvis utvikling av høyhastighetsbaner for hastigheter på 250 km/t mellom de store byene i Norge. Strekningen Oslo-Trondheim er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsom. Det er anbefalt at Stortinget gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan fastlegger strategi og mål for en langsiktig utvikling av fjerntrafikken med jernbane. Fylkesmannen vil peke på at utbygging av høyhastighetsbaner vil medføre vesentlige terrenginngrep og slik medføre betydelige ulemper for naturmiljøet og andre brukerinteresser til arealer som vil bli berørt. Dersom utbygging høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim fører til en vesentlig reduksjon i fly- og biltrafikken og at utslipp av klimagasser reduseres vesentlig, vil ikke Fylkesmannen motsette seg at prosjektet utredes videre. Det er imidlertid viktig at det gjøres grundige konsekvensutredninger slik at virkninger av tiltaket, både positive og negative, blir kartlagt. Det forutsettes at planlagt utbygging av dobbeltspor mellom Hamar og Eidsvoll vil inngå som en del av høyhastighetsprosjektet.

### **Økte midler til vedlikehold**

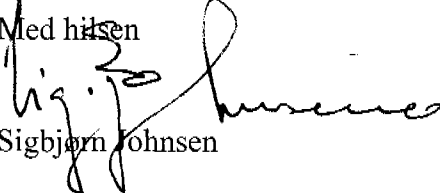
Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket framholder at forsømt vedlikehold er et vesentlig problem for forutsigbarhet, sikkerhet og punktlighet i framføring av trafikk. I tillegg ventes klimaendringene og gi økte vedlikeholdskostnader. De anbefaler derfor at drift og vedlikehold prioriteres høyt i neste planperiode uavhengig av planrammen, selv om dette vil redusere den relative andelen til nyinvesteringer. Fylkesmannen er enig i denne strategien, men anbefaler at det dokumenterte behovet for økte midler til drift og vedlikehold kompenseres gjennom å øke rammene til samferdselssektoren.

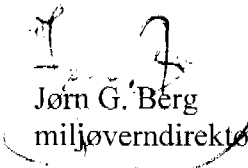
## Finansiering

Viktige vegprosjekter finansieres gjennom statlige vegmidler og bompenger. Finansiering av jernbaneutbygging er i dag kun basert på finansiering over statsbudsjettet. I planforslaget peker transportetatene på muligheten for prosjektfinansiering gjennom OPS (offentlig og privat samarbeid). Det pekes på at fordelene med dette er at det gir bedre mulighet for konsentrerte anleggsperioder, forutsigbare budsjetter og effektiv gjennomføring. Transportetatene mener at prosjektfinansiering bør vurderes for flere større utbyggingsprosjekter og viser spesielt til prosjekter som tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett.

Fylkesmannen mener at utbygging av veg og bane mellom Gardermoen og Hamar bør skje mest mulig parallelt. En utsettelse av jernbaneutbyggingen, slik at den kommer lenge etter at 4-felts motorveg er ferdig, vil føre til økt biltransport og slik sett få negative miljø- og samfunnsmessige konsekvenser. Gitt de store og nødvendige investeringsbehov for en framtidsrettet og klimavennlig jernbaneutbygging, må alternativer til dagens finansieringsmåte utredes og vurderes.

En mulighet er prosjektfinansiering gjennom OPS. En annen mulighet er å omdanne jernbaneverket til et statsforetak med adgang til å oppta lån i markedet til investeringsformål. Investeringer i jernbane må sees i en langsiktig sammenheng og er investeringer med høy samfunnsverdi over mange år. Dette er hovedbegrunnelsen for at slike investeringer bør tas ut av de årlige budsjetttrammer og sees i en mer langsiktig bevilgnings- og finansieringssammenheng.

Med hilsen  
  
Sigbjørn Johnsen

  
Jørn G. Berg  
miljøverndirektør

Kopi: Sekretariatet for Nasjonal Transportplan, Veidirektoratet, pb 8142 dep, 033 Oslo  
Hedmark Fylkeskommune, Parkgata 64, 2325 Hamar  
Kommunene i Hedmark