

Arkivreferanse: 2020/371-51
Arkivkode: N00
Saksbehandler: Erlend Myking
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 30.04.2020

| Utvalg | Møtedato | Saksnummer |
|------------------------------|------------|------------|
| Utvalg for samferdsel | | |
| Fylkesutvalget | 12.05.2020 | 138/20 |
| Fylkestinget | | |

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Innlandet fylkeskommunes prioriteringer

Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

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

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

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

Når det gjelder konkrete satsinger prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende prosjekter:

1. Utbygging av intercity Oslo-Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional og nasjonal betydning for både gods- og persontransport. Dette er et svært viktig tiltak for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner på hele Østlandet, og også svært viktig i et klimaperspektiv.
2. Rv4 Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig transportkorridor for industrien i Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil også legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

3. Utbygging av ny fire-felts motorveg på Rv25 mellom Hamar og Løten er nødvendig for å møte kapasitetsutfordringene på denne strekningen og bedre kommunikasjonen mot østlige deler av fylket.
4. Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den viktigste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringebru – Otta.
5. E16 Kongsvinger – Kløfta/E6 må ferdigstilles. Det vil bedre trafiksikkerheten og knytte Innlandet og Kongsvingerregionen nærmere bo- og arbeidsmarkedet i Gardermoen- og Osloregionen.
6. Innlandet har mange riksvegstreknninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafiksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: E16 gjennom Valdres (herunder Fagernes-Hande) og E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv3 i Østerdalen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.
7. Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forseres for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvingerbanen med blant annet kryssningsspor for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.
8. For å løse mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling.
9. For Rv15 over Strynefjellet bør det startes planlegging i henhold til anbefalingene i KVU for en sikker helårsveg mellom Øst- og Vestlandet.
10. For utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, bør det utredes løsninger for nullutslipp på Rørosbanen.

Tron Bamrud
Fylkesrådmann

Vedlegg

- 1 Høringssvar NTP 2022-33.pdf
- 2 001.pdf
- 3 NTP, NHO Innlandet og Veiforum Innlandets prioriteringer
- 4 20-02, NTP, Innlandets prioriteringer, Endelig.pdf
- 5 00485-55 Hadelandsregionens innspill til Innlandet fylkeskommune sine NTP - prioriteringer 921897 2 0.DOCX
- 6 SLNF NTP 2022 2033.docx
- 7 Høringsuttales Riksveg4 endelig.docx
- 8 Brev til Innlandet fylkeskommune - innspill prioriteringer NTP 2022-2033.pdf
- 9 NTP 2022-2033 - innspill til prioriteringer fra Innlandet - Hamarregionen

- 10 Uttalelse om prioriteringer i NTP 2022-2033 fra Regionrådet i Sør-Østerdal.pdf
- 11 Signert innspill til Innlandet 020420.pdf
- 12 Innspill til Innlandet fylkeskommune om NTP 2022-2033 og Rv4
- 13 MELDING OM VEDTAK - Partsbrev NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
- 14 Uttalelse fra kommunestyret.pdf
- 15 Nasjonal transportplan 2022-2033 – Uttalelse om prioriteringer i NTP 2022-2033 fra Regionrådet i Kongsvingerregionen
- 16 200330 NCE Høringsbrev Innlandet Fylkeskommune.pdf
- 17 Rv4 kommune.pdf
- 18 Rv4 er avgjørende for utviklingen av vårt lokale næringsliv - innspill til NTP
- 19 Kommunestyrevedtak i Gjøvik kommune: Innspill til Innlandets høringsuttalelse med innspill og prioriteringer til NTP 2022-2033
- 20 200326 K.SAK 30 26.03.2020 - Innspill til Innlandet fylkeskommunes høringsuttalelse med innspill og prioriteringer til NTP 2022-2033 - Gjøvik kommune .pdf
- 21 200331 Nammo Høringsbrev Innlandet Fylkeskommune (3).pdf
- 22 Vedtak i Samferdselutvalget - Innspill NTP 2022 - 2033.pdf
- 23 20200331145707.pdf
- 24 Brev til Viken.docx
- 25 200327 NTP- høyring.pdf
- 26 200327 vedlegg RS17-20 Fullføringsplan E16.pdf
- 27 20200331 Høringsbrev Innlandet fylkeskommune.pdf
- 28 Høringsinnspill til Innlandet fylkeskommune om NTP 2022-2033 og Rv4.pdf
- 29 20-03, NTP, Innlandets prioriteringer, 5, Innspill IF.pdf
- 30 200326 Høringsuttalelse NTP 2022 2033 Vegforum Innlandet til fylkeskommunen PDF.pdf
- 31 Innspill til utvalg for Samferdsel Innlandet fylke.docx
- 32 INNSPILL Grønt Reiseliv og NTP.docx
- 33 Innspill Innlandet fylkeskommune NTP.pdf
- 34 Innspill til medlemsfylker i nasjonal rassikringsgruppe - NTP mars 2020.pdf
- 35 Notat Stor-Oslo Nord NTP 2022-2033 prioriteringer.pdf
- 36 NTP-uttalelse til Innlandet fylkeskommune fra Stor-Oslo Nord-alliansen Jernbaneforum Gjøvikbanen.pdf
- 37 Notat Stor-Oslo Nord NTP 2022-2033 prioriteringer 11 02 2020.pdf

- 38 NTP høringsuttalelse til fk fra Gjøvikregionen av 17022020.pdf
- 39 10128 130320 Innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033.docx
- 40 Innspill til nasjonal transportplan 2022-2033
- 41 Trafikk ved Stor-Elvdal kirke og riksveg 3.pdf
- 42 Innspill til NTP.doc
- 43 19_293 - NTP innspill

Vedlegg:

Brev fra Samferdselsdepartementet av 21.11.2019
Høringsinnspill.

Bakgrunn for saken:

Gjeldende NTP 2018-2029 ble vedtatt av Stortinget i juni 2017. Oppfølgingen av Stortingets behandling skjer gjennom årlige bevilgninger til transportetatene gjennom statsbudsjettet. Dermed er ikke Stortingets behandling / vedtak endelig, men en retning for Regjeringens politikk.

Det er Samferdselsdepartementet med politisk ledelse som nå har ansvaret for NTP-prosessen. Gjennom bestillinger/invitasjoner og oppdragsbrev fra departementet har fylkeskommunene og transportetatene blitt involvert, og avgitt svar/innspill i hht. dette.

Regjeringen vil legge fram Stortingsmelding om ny NTP – trolig i februar 2021, som vil bli behandlet av Stortinget i juni 2021. På bakgrunn av dette forankres transportetatenes handlingsprogram for kommende 6 års-periode.

Fylkestinget i Innlandet behandlet i sak 26/20: Nasjonal transportplan 2022-2033 - forslag til overordnede prioriteringer for Innlandet. I saken ble det fastlagt følgende fremdrift i behandling av innspill til Nasjonal Transportplan:

- 29. april: Fylkestinget; sak om hovedprioriteringer og innretningen av høringsinnspillet; grunnlag for prioriteringer
- 12. mai Fylkesutvalget, sak om Innlandets prioriteringer (høringsfrist 14. mai.)
- 09. juni: Fylkesutvalget; sak høring av transportetatenes prioriteringer
- 16. juni: Fylkestinget; sak høring av transportetatenes prioriteringer (høringsfrist 1. juli)

På bakgrunn av de overordnede prioriteringene i sak 26/20, fremmer fylkesrådmannen med dette sak om Innlandets prioriteringer til veg- og baneprosjekter i Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. Når det gjelder Transportetatenes forslag til prioriteringer vil det bli grundig omtalt i sak til fylkestinget 16. juni.

Prosessen og fylkeskommunens medvirkning

Som start på NTP-arbeidet ble fylkeskommunene med flere i februar 2019 invitert av departementet til å komme med de viktigste hovedutfordringene på samferdselssektoren. Dette ble behandlet av Fellesnemnda for «nye» Innlandet fylkeskommune i april 2019. I brev av 21. november 2019 inviterte departementet fylkeskommunene om å prioritere løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste hovedutfordringen innen samferdsel. Frist for dette ble fastlagt til 14. mai 2020.

Departementet presenterte transportetatenes prioriteringer til kommende NTP 18. mars 2020, og inviterte samtidig fylkeskommunene i brev av 18. mars om å uttale seg om dette innen 1. juli i år.

Fylkeskommunen har invitert regionrådene og næringslivet til å komme med sine høringsinnspill – prioriteringer. Fylkeskommunen har mottatt ca. 40 høringsuttalelser. Saken som nå legges fram skal med utgangspunkt i nasjonale og regionale mål, og Innlandets utfordringer og overordnet innretning – jf. FT-sak 26/20, prioritere prosjekter på tvers av transportformene og som skal bidra til måloppnåelsen.

Det er spesielt to forhold som må ha fokus i forbindelse med prioriteringene; klima og teknologi. Fylkeskommunens prioriteringer skal bidra til å nå de nasjonale klimamålene. Innretningen av NTP er avgjørende for å nå målene om halvering av klimagassutslippene fra transport i Norge. Ved prioriteringer skal også den teknologiske utviklingen være vurdert. I sak 26/2020 den 29.4 vedtok fylkestinget i Innlandet de overordnede føringene og prioriteringene for Innlandets behandling av Nasjonal transportplan 2022 – 2033. Disse er lagt til grunn i fremleggelsen av denne sak.

Høringsuttalelser

Selv om det er gjennomført og pågår store vegprosjekter i Innlandet, er det mye som gjenstår. Dette gjenspeiler seg også i høringsuttalelsene. Det er kommet inn ca. 40 uttalelser etter høringen - se vedlegg. Det er naturlig at det er stor spredning i uttalelsene / prioriteringene. Noen av innspillene er konkrete prosjekter som så langt ikke har nådd opp i NTP-prioriteringene, andre prosjekter er heller ikke utredet. Innspillene er gjennomgått, men er ikke detaljert omtalt i saken. Fylkeskommunens vurdering og prioritering bygger på disse høringsinnspillene.

Saksopplysninger - vurdering:

Innlandet et transittfylke – transportkorridorene gjennom fylket

Innlandet er et transittfylke, og de viktigste transportkorridorene nord-sør og øst-vest går gjennom Innlandet. I disse korridorene går bane og/eller veg. Betydningen regionalt og nasjonalt for transportformene er noe ulik – avhengig også av om dette er gods- og/eller persontransport. Transporttilbudet i korridorene har også stor betydning for utvikling av lokale- og regionale bo- og arbeidsmarkeder, slik som f.eks. i Mjøsbyen og Kongsvingerregionen.

I Innlandets korridorer pågår det store utbyggingsprosjekter – spesielt knyttet til vegutbygging. Dette skjer både på E6 og E16, Rv2, Rv3 og Rv4. Utfordringen er at det gjenstår mye, noe som innebærer at det ikke er en enhetlig standard på strekningene. Utbygging av jernbanen i Innlandet har ikke skjedd i tilsvarende grad som utbygging av vegnettet. Dette betyr at jernbanen mister sin konkurransekraft – både for gods- og persontransport – da både kapasitet, frekvens og reisetid har stor betydning for valg av transportform.

Innlandets sentrale plassering på Østlandet, med viktige korridorer både øst/vest, og nord/sør, innebærer at næringslivet i nabofylkene rundt oss også setter premisser for hvilken transportform som velges. Deres lokalisering og deres markeder har betydning for valg av transportform. Dette har også betydning for hvordan nabofylkene prioriterer veg og bane i våre korridorer.

Korridorene som går gjennom Innlandet og som er definert i NTP er følgende:

Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor

Korridor 2 med Rv2, Rv25, E16 og Kongsvingerbanen har flere sentrale funksjoner, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Korridoren binder Innlandet sammen med Oslo og Gardermoen, og er viktig for grensekryssende transport, både person og gods. Transportsituasjonen og trafikkmengden i korridoren varierer.

Kongsvingerbanen er den viktigste grensekryssende togstrekningen i sør. Banen er viktig både for person og godstransport, herunder tømmertransport.

Jernbaneprosjekt

Kongsvingerbanen er overbelastet og utredes gjennom en konseptvalgutredning (KVU). Resultatet fra KVU-arbeidet skal legges fram våren 2020. Utviklingen av banen vil kunne styrke banens konkurranseforhold til både veg og fly ved å gi en mer effektiv godstransport og et reelt alternativ til fly mellom Oslo og Stockholm. Banen er også viktig for å knytte bo- og arbeidsmarkedet i Kongsvingerregionen tettere til Osloregionen.

For Innlandet vil det være viktig at det prioriteres tiltak som kan bidra til at det etableres en internasjonal godskorridor langs Kongsvingerbanen/Grensebanen/Solørbanen. Dette vil styrke det eksportrettede næringslivets konkurranseevne og dempe veksten i lastebiltrafikken til/fra Østlandet.

I inneværende NTP ble det vedtatt en godspakke for å styrke jernbanes konkurransekraft for godstransport over lengre strekninger. For Kongsvingerbanen og Solørbanen innebar dette både lengre kryssningsspor, tilsvinger og nye terminalløsninger og elektrifisering av strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger. Det er viktig at dette følges opp så snart som mulig slik at gods på bane kan styrke sin konkurransekraft.

Vegprosjekt.

E16 mellom Kløfta og Kongsvinger har i mange år vært en prioritert utbyggingsstrekning for Innlandet. Denne er særlig viktig for å knytte bo- og arbeidsmarkedet tettere sammen med det store arbeidsmarkedet rundt hovedflyplassen på Gardermoen og Osloregionen for øvrig. Trafikksikkerheten langs dagens E16 er ikke god nok, og det mangler gode løsninger for gående og syklende flere steder, for eksempel i Kongsvinger. Det gjenstår en parsell på ca. 30 km mellom Slomarka i Sør-Odal og Nybakk i Viken. Nye Veier har fått i oppdrag å bygge ut en sammenhengende motorvegforbindelse mellom Kongsvinger og Kløfta. Et interkommunalt planarbeid er i startfasen for å se på ulike alternativ for utbyggingen.

E16 videre mot Sverige er en viktig internasjonal transportåre, og har lavere standard på enkelte strekninger.

Rv2 mellom Elverum og Kongsvinger, og videre mot Sverige har i flere omganger vært gjenstand for ulike utbedringstiltak. Vegene er viktig for bl.a. den store tømmerføringen i regionen, samt for utviklingen av et velfungerende bo- og arbeidsmarked i Sør-Østerdalsregionen og Kongsvingerregionen. Det er videre stor persontransport inn mot de store handelssentrene på svensk side av grensen.

Rv25 mellom Elverum og Trysil er viktig for godstransporten i regionen og for internasjonal transport. I tillegg er det betydelig turisttrafikk inn mot Trysil som er landets største vinterturistdestinasjon. Det er stort behov for utbedring av standard både over Glomma gjennom Elverum og videre mot Trysil og riksgrensen.

Korridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø

Korridor 5 består i Innlandet av E16 gjennom Valdres. Utbyggingen av Filefjell har styrket E16 sin posisjon som helårsveg mellom øst og vest. E16 er fjellovergangen med best regularitet. Strekningen fra Bjørge til Øye har varierende standard og er ulykkesutsatt.

Fagernes er en flaskehals for gjennomgangstrafikken øst/vest. E16 gjennom Valdres er preget av blandet trafikk med en ÅDT som varierer over strekningen. Utbedring av skredpunktet i Kvamskleiva, utbedring av strekningen nord for Fagernes og ferdigstillingen av E16 Bagn - Bjørge øker trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Fylkeskommunen utbedrer fv33 og bygger slik opp om E16 som øst-vest-forbindelse, både nasjonalt og internt i Innlandet.

Det forutsettes at utbedringen av E16 Kvamskleiva og pågående utbedringsprosjekt Hande - Øye videreføres og ferdigstilles i henhold til gjeldende NTP.

E16 forbi Fagernes sør til Hande er den største flaskehalsen på reststrekningen gjennom Valdres. Prosjektet har tidligere vært inne i NTP, men falt ut ved siste revisjon på grunn av høye kostnader. SVV har skissert løsninger med stort potensial for kostnadsreduksjoner. Arbeidet med prosjektoptimalisering tas som utgangspunkt.

Korridor 6: Oslo – Trondheim

Korridor 6 er hovedforbindelsen nord-sør, og er vesentlig for videre forbindelse mot Nord-Vestlandet og Nord-Norge, og mot Sverige og Europa. Korridoren er svært viktig for godstransporten, og har koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havn, Alnabu og Gardermoen. Det er utstrakt pendling i korridoren, spesielt på E6 mot Oslo og Trondheim. I denne korridoren inngår både bane og veg - både i Gudbrandsdalen og Østerdalen;

- Bane; Dovrebanen, Gjøvikbanen, Raumabanen, Rørosbanen og Solørbanen. Korridoren har persontogtilbud av regional karakter, lokaltog mot Oslo og Trondheim, og fjerntog mellom Oslo og Trondheim. Raumabanen spiller en viktig rolle for turistnæringen på Nord-Vestlandet. For gods på bane har alle banestrekninger stor betydning.
- Veg; de viktigste vegforbindelsene er E6, Rv3, Rv25 Hamar – Løten, E136 Dombås - Ålesund, Rv4 Mjøsbrua-Oslo og Rv15 Otta - Måløy.

Jernbaneprosjekter

Dovrebanen

Jernbanetransporten Oslo-Trondheim omfatter både gods- og persontransport, hvor både Dovre- og Rørosbanen inngår. All godstransporten Oslo – Trondheim går på Dovrebanen, mens det går tømmertransport på Røros- og Solørbanen.

På Dovrebanen har togoperatørene ønske om å øke antall togavganger både for gods- og persontog. Sporkapasiteten mellom Lillehammer og Hamar har kapasitetsbegrensninger, og dette vil ved flere togavganger kunne medføre økt reisetid. På Dovrebanen inngår IC-strekningen Oslo-Hamar-Lillehammer, som Stortinget - ved behandlingen av gjeldende NTP - vedtok ferdigstilt til Lillehammer innen 2034. Dette er ikke fulgt opp i Jernbanedirektoratets prioriteringer for kommende NTP. Dobbeltspor – evt lange kryssingsspor på nevnte strekning - vil løse denne utfordringen. Uavhengig av løsning er reisetidsmålet og kravet til frekvens det viktigste.

Fjerntogene – persontogene Oslo-Trondheim benytter i dag Dovrebanen. Fjerntogene – kan være et konkurransealternativ til fly dersom frekvens og reisetid blir bedre. Utbygging av IC Oslo-Lillehammer og Trondheim – Støren, vil bidra til å bedre konkurranseforholdene. I et klimaperspektiv er utbyggingen av IC på Dovrebanen derfor svært viktig, da den har stor regional og nasjonal betydning.

Rørosbanen

Elektrifisering av Rørosbanen vil ifølge tidligere utredninger kunne tredoble kapasiteten for frakt av gods på bane mellom sør og nord, og må derfor sees sammen med tilbudsutviklingen på Dovrebanen. Jernbanedirektoratet er i gang med et arbeid hvor batteribasert teknologi kan erstatte bruken av fossilbasert diesel i jernbanen. For at denne teknologien skal kunne brukes i de fleste operasjoner som benytter diesel, er det nødvendig at bruken av batteri kombineres med et ladesystem som kan lade tog mens de kjører. Valg av løsning på Rørosbanen må derfor vurderes sammen med teknologiløsninger på bane, men også på vegtransport da elektrifisering og platooning – dvs. elektronisk sammenkobling av lastebiler - kan bidra til at driftskostnadene til lastebiltransport kan gå i godstogets disfavør - jf. Jernbanedirektoratets innspill til NTP.

Gjøvikbanen

Tilbudet på Gjøvikbanen består av persontogtilbud Oslo - Gjøvik, og godstog Oslo-Roa og videre til Bergen. Persontogtilbudet forbedres gjennom nytt togmateriell og timesavganger. Likevel gjør manglende kapasitet på sporet og reisetid at dette ikke er et godt nok tilbud for de reisende.

Det er gjennomført samlet KVV for Rv4 og Gjøvikbanen for strekningen Oslo-Gjøvik/Mjøsbrua. Videre analyser for Gjøvikbanen må utrede kapasitet for gods- og persontog med fokus på Oslo – Roa.

Vegprosjekter

E6 Oslo - Trondheim

På E6 Oslo - Trondheim pågår store vegprosjekter, med bl.a. ferdigstilling til Mjøsbrua øst i 2020. E6-utbyggingen i Gudbrandsdalen ble avsluttet i 2016. På denne strekningen inngår delstrekningene Elstad-Frya og Sjøa-Otta, men som ikke er bygget. Begge disse delstrekningene er forutsatt bygget i hht gjeldende bompengeproposisjon. Realisering av de nevnte delstrekningene er svært viktig for framkommelighet og trafikksikkerhet, og har også stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Elstad – Otta.

E136 Dombås - Ålesund

Dette er den viktigste vegen for varetransport inn og ut av Møre og Romsdal, og er den øst-vestforbindelsen i Sør-Norge med størst trafikk. I næringssammenheng blir vegen kalt "eksportvegen". Utfordringen er lav kapasitet, dårlig framkommelighet og utfordrende for myke trafikanter. Det er derfor behov for strekningsvise utbedringstiltak.

Rv3 Kolomoen - Elverum - Ulsberg

90% av lastebiltransporten Oslo-Trondheim går Rv3 i Østerdalen, og det er behov for å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på strekningen. Denne vegen er også "lokalveg" for kommunene i Østerdalen, og atkomstveg til både skole og fritidsaktiviteter.

Rv4 Oslo- Rotnes – Gjøvik - Mjøsbrua

Rv4 går mellom E6/Mjøsbrua vest i Gjøvik kommune og Oslo, og er en av hovedvegene nordover fra Oslo. Statens vegvesen Region øst har utarbeidet en konseptvalgutredning (KVV) for Rv4 Jaren–Mjøsbrua og Gjøvikbanen fra Oslo til Moelv i samarbeid med Jernbaneverket. Utredningen gir føringer for videre planlegging av veg- og jernbanestrekningene. Både SVV og Nye Veier har utarbeidet konsept for en helhetlig utbygging, men konseptene er svært forskjellige.

Utbygging av Rv4 mellom Hunndalen/Gjøvik og Mjøsbrua vil redusere behovene for større investeringer på strekningen fra Raufoss og sydover. Dette som følge av at en større del av trafikken vil benytte ny og kapasitetssterk infrastruktur på E6 (ref. KVV transportsystemet Jaren – Mjøsbrua). Utbyggingen av strekningen mellom Gjøvik og Mjøsbrua vil bygge opp under investeringene som gjøres på E6, og vil være viktig for utvikling av Mjøsbyene og Mjøsregionen som felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

Rv.4 utgjør en sterk barriere mellom Gjøvik sentrum og Mjøsa, og skal i tråd med kommunens strategier reduseres betraktelig. En omlegging av Rv4 utenom sentrum er nødvendig for å imøtekomme både byutviklingen og ønsket transportutvikling.

Rv15 Stryn - Otta

Rv15 over Strynefjellet er en svært viktig veg for næringslivet mellom Øst- og Vestlandet. Strekningen har manglende oppetid i vintermånedene, og flere strekninger er utsatt for skred. De tre tunnelene på Strynefjellet tilfredsstill heller ikke tunnelforskriften. Dårlig vegstandard sammen med en stor andel tunge kjøretøy, bidrar til dårlig trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Det er utarbeidet en KVV for ny tunnel over Strynefjellet med arm til Geiranger, og Vestlandet, Møre og Romsdal og Innlandet er enig om løsning. Det er viktig at dette planarbeidet videreføres i kommende NTP.

Rv25 Hamar – Løten

Med utbygging av OPS-prosjekt med 4-felts motorveg fra Løten til Elverum, og ferdigstilling av 4-felts motorveg fra Oslo forbi Hamar til Moelv, gjenstår en 9 kilometers to-felts veg fra Hamar til Løten. Strekningen har i dag kapasitetsutfordringer med sin høye ÅDT, og den er ulykkesutsatt. For helhetlig utbygging bør den utvides til en fire-felts veg. Strekningen er viktig for bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen.

Andre transportutfordringer

Fylkesvegnettet i Innlandet

Målt i veglengde utgjør riks- og fylkesvegnettet hhv. 20 og 80% av det samlede riks- og fylkesvegnettet. Omfattende utbygginger på riksvegnettet gir større trafikk også på fylkesvegnettet. Det er i dag stor skjevhet mellom de midler som settes av til investering, drift og vedlikehold mellom de nevnte vegtypene.

Flere fylkesveger binder riksvegnettet sammen, og fungerer også som omkjørings- og beredskaps-veger for europa- og riksveger – bl.a. ved flom og skred. Det er behov for fjerning av flaskehals på f.eks. bruer for næringstransporten.

Fylkesrådmann mener derfor NTP må se på rammefordelingen mellom forvaltningsnivåene, slik at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet kan rettes opp, og at riks- og fylkesvegnettet samlet gir nytte for bl.a. næringslivets transportbehov.

Byutfordringer

Det er et mål at økt andel reisende skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette er aktuelt i byområder - bl.a. Mjøsbyen og Kongsvinger. Det er utarbeidet en egen areal- og

transportstrategi for Mjøsbyen. For flere andre byer og større tettsteder i Innlandet foreligger det egne areal- og transportstrategier og -planer.

Felles for de nasjonale målene knyttet til klima og transport, som mindre og mellomstore byer også omfattes av, er at det er behov for koordinering og innsats hos mange aktører og ulike sektorer for å nå dem. I dag er det ingen øremerkede midler i NTP til mindre byer slik det er for de store. Det eksisterer en ordning med belønningsmidler og muligheter for byvekstavtale for de 9 største byområdene. Behovet for samordnet politikkutforming og en statlig incentivordning er imidlertid like stort for de mindre og mellomstore byområdene.

Prosjekter i byer bør løses i fellesskap som spleiselag mellom kommune, lokalt næringsliv, regionale og statlige aktører. Et spleiselag mellom vegeiere i en by bør utgjøre en helhetlig tiltakspakke for bærekraftig mobilitet. Det bør derfor i kommende NTP settes av midler for å inngå i slike spleiselag for mindre og mellomstore byområder. Statens bidrag bør innebære en form for belønningsordning. Belønningsordningen bør være knyttet opp mot regionalt samarbeid som fører til en mer effektiv planlegging, økt måloppnåelse og sikrer medfinansiering fra ulike parter.

Gjennom en ny statlig incentivordning for byområder utover de 9 store, kan partene inngå en gjensidig forpliktende avtale hvor det legges vekt på at alle infrastruktureiere og alle med ansvar for drift av kollektivtransport, samordner sine virkemidler for å nå felles mål.

Flom og ras

Det er viktige strekninger i de nevnte transportkorridorene som er flom og rasutsatt; f.eks. E6, Rv2, Rv3, E16, hvor overført trafikk i neste omgang belaster fylkesvegnettet. Dette betyr redusert framkommelighet i transportsystemet, men også høye kostnader knyttet til oppretting av skader for forvaltningsnivåene.

Det er forventet at klimaendringene vil være en utfordring. Det er derfor viktig at alle relevante myndigheter sammen kan bidra til forebyggende arbeid, i stedet for å benytte store summer til reparasjon etter skade.

Luffart

Ny teknologi - også innenfor luffart – gir nye muligheter. Avinor og partnere i luffartsbransjen jobber for at Norge skal ta en ledende rolle i dette arbeidet. Målet er at Norge skal bli det første markedet der elektriske fly tar en betydelig markedsandel, og at den norske innenriksluffarten skal være elektrifisert innen 2040.

Mellom flyplassene i Norge flys det korte ruter med relativt få passasjerer per flygning. Elektriske fly som har begrenset rekkevidde og kapasitet, kan være egnet for dette flytilbudet.

Nord-Gudbrandsdal er den regionen med lengst reisetid til flyplass. Det bør utredes om elfly og lokalisering av flyplass kan være aktuelt for denne regionen.

Transportetatenes prioriteringer for Innlandet

Transportetatene - Statens Vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet, samt Avinor og Kystverket - sine prioriteringer ble offentliggjort 18. mars i år. Samferdselsdepartementet ga samme dag fylkeskommunene frist til 1. juli i år med supplerende uttalelser til

transportetatenes forslag. Vurderingen av transportetatenes prioriteringer vil lagt fram til politisk behandling i juni med sluttbehandling i fylkestinget 16. Juni.

Transportetatenes innspill/prioriteringer er ikke på tvers av transportformene. Dvs. at det er ikke en samlet transportmessig faglig vurdering av hvilken transportform som best bidrar til å løse utfordringen i korridoren. Det blir mao en «konkurransse» mellom transportformene på hvilken måte dette kan løses, og hvem som kan løse dette best.

Fylkesrådmann vil derfor til fylkestinget i juni fremme en sak hvor transportetatenes konsepter vurderes opp mot de utfordringer Innlandet har, og på bakgrunn av prioriteringer i denne saken.

Konklusjon:

Hedmark og Oppland fylkeskommuner har hatt felles innspill til tidligere NTP-prosesser. På veg har dette gitt god uttelling. På jernbanen har det skjedd lite foreløpig i Innlandet, men det er igangsatt arbeid med den indre IC-utbyggingen ut fra Oslo. Det er fortsatt mye som gjenstår.

Innlandet fylkeskommune er medlem av Østlandssamarbeidet - ØS, som har satt fokus på miljø og mobilitet, nasjonale og internasjonale transportkorridorer og bærekraftige byer og byregioner. Det eneste konkrete prosjektet som ØS fremmer, er prioritering er InterCity-utbyggingen. Ambisjonen om full utbygging av IC – i tråd med gjeldende NTP og Stortingets vedtak - må ligge fast.

Fylkesrådmannen vil anbefale fylkesutvalget om å fatte følgende vedtak:

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

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

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

Når det gjelder konkrete satsinger prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende prosjekter:

1. Utbygging av intercity Oslo-Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional og nasjonal betydning for både gods- og persontransport. Dette er et svært viktig tiltak for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner på hele Østlandet, og også svært viktig i et klimaperspektiv.

2. Rv4 Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig transportkorridor for industrien i Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil også legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

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

4. Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den viktigste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringebru – Otta.

5. E16 Kongsvinger – Kløfta/E6 må ferdigstilles. Det vil bedre trafiksikkerheten og knytte Innlandet og Kongsvingerregionen nærmere bo- og arbeidsmarkedet i Gardermoen- og Osloregionen.

6. Innlandet har mange riksvegstrekninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafiksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: E16 gjennom Valdres (herunder Fagernes-Hande) og E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv3 i Østerdalen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

7. Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forseres for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvingerbanen med blant annet kryssningsspor for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

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

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

10. For utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, bør det utredes løsninger for nullutslipp på Rørosbanen.»