



Vår saksbehandler  
Øystein Sjølie, tlf. 625 446 67

Vår dato  
10.05.2019  
Deres dato

Vår referanse  
19/00080-3  
Deres referanse

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

## Melding om vedtak fra Arbeidsutvalget for fellesnemnda i Innlandet - Nasjonal Transportplan 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet.

Prosjektleder for Innlandet viser til brev av 18.02.2019 fra Samferdselsdepartementet: NTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet. Frist for å komme med innspill var satt til den 10. mai 2019.

Arbeidsutvalget til fellesnemnda for Innlandet har i møte den 09.05.2019, sak 42/19, vedtatt følgende høringsinnspill:

«NTP 2022-2033 må svare på hvordan man skal løse de store samfunnsutfordringene for transport og mobilitetsområdet, samtidig som man skal redusere klimaavtrykket og oppfylle målene i Paris-avtalen.

Hedmark og Oppland er vertskap for de viktige nasjonale transportkorridorene, både forbindelsene nord-sør og øst-vest. Veg- og baneutbygging gjennom Innlandet er derfor viktig og nyttig for å knytte hele landet sammen i et helhetlig, robust og effektivt transportnettverk både for gods- og persontrafikk. De er også viktige for å knytte sammen Norge med Sverige og kontinentet, i tillegg til å knytte det nye Innlandet fylke bedre sammen.

Innlandet er opptatt av å legge til rette for en flerkjernet utvikling som støtter opp under en videre utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionene. En god transportinfrastruktur – på veg og bane – som reduserer reisetid og gir grunnlag for økt frekvens, økt kapasitet og bedre kvalitet, vil skape grunnlag for regionforstørring der de ulike bo- og arbeids-markedsregionene bindes tettere sammen. Dette vil være et positivt bidrag til næringslivets konkurransekraft i Innlandet.

Byområdene må ha et sterkere fokus på et miljøvennlig transportsystem med gang, sykkel og kollektivtransport, da det er i disse områdene reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren vil kunne monne mest. Byvekstavgiftordningen må suppleres med belønningsordninger som også omfatter de mellomstore byene. Mjøsbyen, et område med 200 000 innbyggere og 100 000 arbeidsplasser, bør bli en del av en slik ordning.

Helhetlige løsninger for buss, bane og andre tilbud er nøkkelen til framtidig suksess for omlegging av transportfordelingen. Det er derfor vesentlig å ta mer helhetlige grep omkring samhandlingen om kollektivløsninger mellom aktørene.

Som transittfylker har Hedmark og Oppland på deler av vegnettet et antall trafikkulykker som er høyere enn befolkningsgrunnlaget skulle tilsi. Vegutbedring og overføring av gods fra veg til bane kan bidra til å redusere antallet trafikkulykker.

Det må gjennomføres tiltak som bidrar til overføring av gods fra veg til bane. I dag bygges veger ut i et høyere tempo en jernbane, og det er en tendens til overføring av gods fra bane til veg. Utbyggingstakten for jernbane må økes, og det må innføres et «miljøtilskudd», for å bedre konkurransevilkårene for godstransport på bane. Det må bygges ut en rasjonell og effektiv terminalstruktur.

Hedmark og Oppland er store fylker i utstrekning og har betydelige næringer basert på geografiske og naturgitte forutsetninger. Eksempler på dette er reiselivsnæring og skog- og tømmernæring. Det gir noen særlige utfordringer knyttet til framkommelighet, reisetider, robusthet og kvalitet på veg og bane. Infrastrukturen er livsnerven for en lang rekke tettsteder og mindre samfunn som også er vesentlige bidragsyttere til næring, turisme og landets vitalitet ved at hele landet er i bruk.

Fylkesvegene er viktige transportåre og beredskapsveger for riksvegnettet både for gods- og persontrafikk. Det må nedfelles noen prinsipper for erstatning når nasjonal trafikk omrutes til annet vegnett og påfører skader. Noen fylkesveger fungerer også i praksis som riksveger. De binder sammen regioner og er viktig også for internasjonal transport. Staten må bidra til at fylkeskommunen kan innhente det enorme etterslepet på vedlikehold av fylkesveier, og fylkeskommunen ber følgelig om at regjeringen i kommende NTP setter fokus på dette temaet.

Innlandets næringsliv må ta sin del av kostnadene ved å bygge ut nasjonal infrastruktur. Bompengenivået er imidlertid nå i ferd med å bli uakseptabelt høyt for områder som fra før har store avstandsulempene. Høye bompengesatser fører til at avstandsulempene forsterkes, og reduserer også mulighetene for utvikling av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner

God digital infrastruktur er like viktig som veier, jernbane og annen grunnleggende infrastruktur. Mye er gjort i Innlandet, men arbeidet må fortsette. Dette er viktig for bosetting, arbeidsplassutvikling og beredskap.

Innlandet – Hedmark og Oppland fylkeskommuner - forutsetter at neste NTP legger opp til å fullføre gjennomføring av prioriterte prosjekter/tiltak i inneværende NTP 2018-2029. Det må sikres finansiering og gjennomføringskraft for å fullføre prosjektene som allerede ligger inne i gjeldende NTP. Det er en betydelig utfordring at en så stor andel av den statlige finansieringen ble skjøvet ut i siste 6-årsperiode i gjeldende NTP. Dette må sikres.

Innlandet er enig om følgende hovedmål:

- Skape større bolig-, arbeids- og serviceregioner - flerkjernestruktur
- Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Styrke næringslivets konkurransekraft og gi arbeidstakerne større muligheter for interessant arbeid innenfor en større region

- God transportinfrastruktur på Østlandet gir bedre fremkommelighet for person- og godstransport og reduserer miljøulempene
- Overføring av godstransport fra veg- til bane- (og sjøtransport)»

Kopi av saksprotokoll og saksframlegg er vedlagt.

Med hilsen  
Interne enheter

Øystein Sjølie