



Innlandet
fylkeskommune

Samferdsel - Strategi og utvikling

Samferdselsdepartementet
Akersgt. 59

0030 OSLO

Deres ref:

19/91-49

Vår ref:

2020/371-55
Erlend Myking

Dato:

14.05.2020

Nasjonal Transportplan 2022 - 2033 - Innlandet fylkeskommunes innspill til prioriteringer på transportområdet.

Viser til brev av 21.11.2019.

Fylkesutvalget i Innlandet behandlet i sak 138/2020 Innlandet fylkeskommune sine prioriteringer til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. Protokoll og saksframlegg oversendes.

I forkant av dette vedtok Fylkestinget i Innlandet i sak 26/2020, de overordnede prioriteringene og føringene for innspill til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. Protokoll og saksframlegg fra denne behandlingen oversendes også.

Med vennlig hilsen

Hanne Finstad
seksjonssjef

Erlend Myking

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg:

1. Saksprotokoll sak fylkesutvalget 138/2020
2. Saksframlegg sak 138/2020
3. Saksprotokoll fylkestinget sak 26/2020
4. Saksframlegg sak 26/2020

Postadresse:
Postboks 4404
Bedriftssenteret
2325 Hamar

Besøksadresse:
Innlandet fylkeskommune
Parkgata 64
Hamar

Telefon: +47 62 00 08 80
E-post: post@innlandetfylke.no
Internett: www.innlandetfylke.no
Org.nr.: 920717152

Fylkesutvalgets behandling av sak 138/2020 i møte den 12.05.2020:

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:

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf. FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt.

Innlandet fylkeskommune mener at prosjekter som ligger inne i eksisterende Nasjonal 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. Det kreves 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Nye veier må sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre prosjektene i sin portefølje. Nye veier har i sin portefølje E6 Elstad-Otta i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta (E6)-Kongsvinger:

- Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den betydeligste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringebu – Otta.
- E16 Kongsvinger-Kløfta må ferdigstilles og prosjektet vil knytte Innlandet nærmere bo- og arbeidsmarkedet på Romerike og i Oslo.

Når det gjelder andre konkrete prosjekter prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende:

Veg

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua

Næringslivet og eksportindustrien langs hele Rv 4 sørover fra Gjøvik er helt avhengige av et mer helhetlig, effektivt og velfungerende transportsystem for å opprettholde og utvikle sin

konkurranseskraft mot det internasjonale markedet. Framkommeligheten er særlig utfordrende fra Nittedal (Viken) og videre til og igjennom Oslo. I påvente av at helt nødvendige tiltak med ny vegløsning på Rv4 Nittedal-Oslo, inkl. tunnel under Rotnes ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Strekningen mellom Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig pendler- og transportkorridor for Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

2. Prosjekt Hamar- Løten

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.

3. Prosjekt Valdres

E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst og må fullføres. Prosjektet Fagernes sør – Hande, som er den største flaskehalsen, må tas inn i NTP på nytt jf prioriteringene til NHO, NLF med flere. Prosjektet har tidligere vært inne i to runder av NTP og gjennom en fase med prosjektoptimalisering er kostnaden vesentlig redusert.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstrekkninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafiksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekkninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen), E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

5. Prosjekt Strynefjellet

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

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034.

Utbygging av Intercity Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional betydning for effektiv og miljømessig persontransport. Dette er et viktig tiltak for utviklingen av de ulike bo- og arbeidsmarkedsregionene i Mjøsområdet.

2. «Godspakke Innlandet»

Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssingsspor og tilsving for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

3. Kongsvingerbanen og grensebanen

Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri.

For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

For persontransporten må prioriteres både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke Kongsvingerbanens rolle i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder er det i tillegg til frekvens og økt kapasitet viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Innlandet fylkeskommune forutsetter at det nå avsettes planleggingsmidler og utbyggingsmidler i første halvdel av planperioden slik at en kan gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å øke kapasiteten og få på plass ny terminal.

4. Røros- og Solørbanen

Elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen vil være av stor betydning for utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, og sikre «dobbeltspor» Hamar – Støren. Det vil videre øke framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet. Innlandet fylkeskommune er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres som en første etappe,

slik at robustheten i jernbanenettet styrkes.

Elektrifisering av hele Rørosbanen må planlegges i første halvdel av planperioden og gjennomføres i annen halvdel.

5. Gjøvikbanen

Innlandet fylkeskommune ber om at en i de videre analyser av tiltak på Gjøvikbanen prioriterer utbedring av kapasitet for gods- og persontrafikk spesielt på strekningen Oslo – Roa.

Fylkeskommunen ønsker at det settes i gang et arbeid hvor en utreder en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, samt for å øke kapasiteten for godstransport på bane og styrke robustheten og beredskapen. Ved en slik sammenkobling kan en også styrke øst-vestsambandet vesentlig og slippe å dra unødig gods via Alnabru.

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

Digital infrastruktur

Fylkestinget vil understreke betydningen av digital infrastruktur. Høyhastighets bredbånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Fylkestinget vil be om at offentlige myndigheter samarbeider med kommersielle aktører for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets bredbånd i hele landet.

Behandling:

Anne-Marte Kolbjørnshus (Ap) fremmet forslag på vegne av Ap, Sp, H, FrP, SV, KrF, V og PP.

MDG stiller seg også bak forslaget, med unntak av punkt 2 under "Veg":

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:

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf. FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt.

Innlandet fylkeskommune mener at prosjekter som ligger inne i eksisterende Nasjonal 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. Det kreves 1 ekstra milliard kroner i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Nye veier må sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre prosjektene i sin portefølje. Nye veier har i sin portefølje E6 Elstad-Otta i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta (E6)-Kongsvinger:

- Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den betydeligste transportkorridoren nord-sør. Dette vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten, og oppfylle Stortingets vedtak fra 2012. Prosjektet er av stor betydning for fylkeskommunens garantiansvar for bompengefinansieringen av strekningen Ringeby – Otta.
- E16 Kongsvinger-Kløfta må ferdigstilles og prosjektet vil knytte Innlandet nærmere bo- og arbeidsmarkedet på Romerike og i Oslo.

Når det gjelder andre konkrete prosjekter prioriterer Innlandet fylkeskommune følgende:

Veg

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua

Næringslivet og eksportindustrien langs hele Rv 4 sørover fra Gjøvik er helt avhengige av et mer helhetlig, effektivt og velfungerende transportsystem for å opprettholde og utvikle sin konkurransekraft mot det internasjonale markedet. Framkommeligheten er særlig utfordrende fra Nittedal (Viken) og videre til og igjennom Oslo. I påvente av at helt nødvendige tiltak med ny vegløsning på Rv4 Nittedal-Oslo, inkl. tunnel under Rotnes ferdigstilles, må kapasitetsøkende tiltak og vedlikehold prioriteres. Strekningen mellom Hunndalen til E6/Mjøsbrua er en meget viktig pendler- og transportkorridor for Gjøvikregionen, og må prioriteres høyt. Denne vegutbyggingen vil legge til rette for byutvikling i Gjøvik samt å forbedre sammenkoblingen av Mjøsbyene til ett sammenfallende bo- og arbeidsmarked.

2. Prosjekt Hamar- Løten

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.

3. Prosjekt Valdres

E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst og må fullføres. Prosjektet Fagernes sør – Hande, som er den største flaskehalsen, må tas inn i NTP på nytt jf prioriteringene til NHO, NLF med flere. Prosjektet har tidligere vært inne i to runder av NTP og gjennom en fase med prosjektoptimalisering er kostnaden vesentlig redusert.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstrækninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafikksikkerhet. Følgende må prioriteres for strekningsvise utbygginger/utbedringer: Rv3 i Østerdalen (inkludert nye strekninger forbi Messeltsvingene, Opphus, Stor-Elvdal hovedkirke og Lonåsen), E16 Kongsvinger – riksgrensen, Rv2 fra Elverum via Kongsvinger til riksgrensen, og Rv25 fra Elverum til riksgrensen.

5. Prosjekt Strynefjellet

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

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034.

Utbygging av Intercity Hamar-Lillehammer på Dovrebanen vil ha stor regional betydning for effektiv og miljømessig persontransport. Dette er et viktig tiltak for utviklingen av de ulike bo- og arbeidsmarkedsregionene i Mjøsområdet.

2. «Godspakke Innlandet»

Vedtatt «Godspakke Innlandet» må forsterkes for å styrke jernbanens konkurransekraft for godstransport. Som en del av dette er det viktig at det gjøres investeringer i Kongsvinger-,

Solør- og Rørosbanen med blant annet kryssingsspor og tilsving for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

3. Kongsvingerbanen og grensebanen

Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri.

For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

For persontransporten må prioriteres både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke Kongsvingerbanens rolle i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder er det i tillegg til frekvens og økt kapasitet viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Innlandet fylkeskommune forutsetter at det nå avsettes planleggingsmidler og utbyggingsmidler i første halvdel av planperioden slik at en kan gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å øke kapasiteten og få på plass ny terminal.

4. Røros- og Solørbanen

Elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen vil være av stor betydning for utvikling av et rasjonelt og klimavennlig gods- og persontogtilbud i Innlandet, og sikre «dobbeltspor» Hamar – Støren. Det vil videre øke framføringssikkerheten av både person- og godstransport mellom nord og sør i landet. Innlandet fylkeskommune er tilfreds med etatenes forslag om at Røros- og Solørbanen (Hamar-Elverum-Kongsvinger) elektrifiseres som en første etappe, slik at robustheten i jernbanenettet styrkes.

Elektrifisering av hele Rørosbanen må planlegges i første halvdel av planperioden og gjennomføres i annen halvdel.

5. Gjøvikbanen

Innlandet fylkeskommune ber om at en i de videre analyser av tiltak på Gjøvikbanen prioriterer utbedring av kapasitet for gods- og persontrafikk spesielt på strekningen Oslo – Roa.

Fylkeskommunen ønsker at det settes i gang et arbeid hvor en utreder en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen som et viktig tiltak for å utvikle Mjøsregionen, samt for å øke

kapasiteten for godstransport på bane og styrke robustheten og beredskapen. Ved en slik sammenkobling kan en også styrke øst-vestsambandet vesentlig og slippe å dra unødig gods via Alnabru.

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

Digital infrastruktur

Fylkestinget vil understreke betydningen av digital infrastruktur. Høyhastighets bredbånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Fylkestinget vil be om at offentlige myndigheter samarbeider med kommersielle aktører for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets bredbånd i hele landet.

Truls Gihlemoen (FrP) fremmet slikt tilleggforslag:

Forslag til rullering av Nye Veiers portefølje:

Innlandet fylkeskommunes erfaring med Nye Veiers prosjekter i Innlandet har vært positiv. Ved rulleringen av Nye Veiers portefølje, ber IFK om at følgende veier prioriteres tatt inn i porteføljen:

1. Rv 4 Akershus/Oppland grense – Biri (Hele Rv 4 fra Sinsenkrysset til Biri)
2. Rv 25 Hamar – Løten
3. E6 Otta – Dombås
4. RV3

Som tilleggspunkt til fellesforslagets punkt 4 under overskriften «veg», foreslås følgende setning.

Rv 3 gjennom Østerdalen med spesielt fokus på den sterkt ulykkes utsatte strekningen på Lonåsen, hvor vi ønsker alt. 4 (det NLF, SVV og kommunene anbefaler) samt viktige ulykkes utsatte strekninger og flaskehalsen som Messelsvingene og Ophus.

Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet slikt forslag:

Som omforent forslag, men med endringene:

- Punkt om rv.4,: Gang- og sykkelvei bør innarbeides i planen for traseen Gjøvik-Mjøsbrua
- Innledende tekst, nytt førsteavsnitt: Innlandet fylkeskommune er en viktig gjennomfartsåre som bringer Norge sammen. Fylkeskommunen har store ambisjoner for klima og miljø.

Derfor må alle prosjekter i NTP sørge for høyest mulig effekt for å nå målene.

- Prioriteringen med Løten-Hamar tas ut av det omforente forslaget

Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet slikt forslag på vegne av Rødt:

(Forslagene fremmes til ingressen i saken)

- Nei til bygging av motorveg gjennom naturreservater – F.eks. E6 gjennom Lågendeltaet.
- Hovedregelen må være at oppgradering av riksveger må skje langs nåværende traséer.
- Ytterlig nedbygging av matjord og naturområder ved nye vegprosjekt må vi unngå.

Kortreist mat, frisk natur og digitale løsninger er nøkkelen til gode klimavennlige liv i distriktene. Bygder og tettsteder skal være utviklet på menneskets og naturen sine premisser. Sykkelstier, gangveger og gode offentlige knutepunkter, med utbygd kollektivtrafikk som knytter distriktene sammen, er ei prioritering. Arealpolitikk må brukes for å redusere transportomfanget gjennom satsing på fortetting i knutepunkt, framfor utflytende arealpolitikk.

- Innlandet fylkesutvalg støtter ikke bypakker som bare legg bompengainntekter gjennom økt privatbilisme til grunn for utvikling av kollektivtilbudet. Vi vil ha 100% statlig finansiering av viktig kollektiv-infrastruktur. For oss er det også viktig at vegutbygging finansieres uten bompenger, uten at det svekker satsingen på jernbane.

Votering:

Forslag fremmet av Kolbjørnshus (Ap) ble enstemmig vedtatt, med unntak av punkt 2 (prosjekt Hamar - Løten) under Veg. Gran (MDG) stemte imot dette punktet.

Tillegg fremmet av Gihlemoen (FrP) ad Nye Veiers portefølje: Falt med 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Øvrig del av forslag fremmet av Gihlemoen (FrP) falt med en stemme.

Forslag fremmet av Gran (MDG) på vegne av Rødt: Falt uten tilslutning.

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 trafiksikkerhet 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 «konkurransen» 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 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.»

Fylkestingets behandling av sak 26/2020 i møte den 28.04.2020:

Vedtak:

Innlandet fylkeskommune mener følgende punkter skal legges til grunn for prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan 2022 – 2033:

- Innlandet fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt. Dette blant annet gjennom ny teknologi for transport av gods og personer som bidrar til mindre utslipp og miljøbelastninger og tilrettelegging slik at miljø, økonomi og utvikling blir ivaretatt. Det betyr at alle prioriterte prosjekter skal vurderes i et klimaperspektiv.
- Innlandet fylkeskommune forutsetter at 0-visjonen fortsatt skal legges til grunn for arbeidet med transport/trafikksikkerheten og at det prioriteres nødvendige midler til tiltak som har dokumentert effekt.
- Gange/sykkel og kollektivtransport skal prioriteres der dette vil gi positive klimaeffekter og er et alternativ til andre transportformer. I mindre samfunn hvor barn ferdes langs riksveger og andre større samferdselsårer, må alternative standarder for gang- og sykkelvegløsninger prioriteres av trafikksikkerhetsmessig hensyn, sjøl om det ikke er tilstrekkelig klima/miljø/samfunnsnytte. Staten må bidra til byutviklingspakker også for små og mellomstore byer, som kan gi gode løsninger for arealbruk og kollektivtrafikk, gi grunnlag for ekstra satsing på gang/sykkel og minske klimautslipp.
- Påbegynte og planlagte investeringsprosjekter på veg og bane i inneværende NTP skal fullføres.
- Det skal velges løsninger for både veg og bane som er tilpasset trafikketterspørselen og som reduserer arealbruken, men samtidig hensyntar at Innlandet har et spredt bosettingsmønster. For å ivareta regionbyggingen må «på-tvers-forbindelser» mellom store dalfører og på tvers av fylkesgrenser sikres 24/7-framkommelighet.

- Innlandet er vertskap for de store nasjonale transportkorridorene 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. Det er også viktig å etablere en internasjonal godskorridor på bane som styrker det eksportrettede næringslivets konkurranseevne og som demper tungtransporten. Transportselskaper- og næringsorganisasjonenes behov bør vektlegges.
- Jernbanens konkurransekraft må bedres for både person- og godstransport for å bidra til lavere klimautslipp fra transportsektoren. Som en konsekvens av dette må staten styrke innsatsen til bane. Jernbane skal prioriteres foran vei der trafikkgrunnlaget for passasjerer og gods er til stede, og der dette kan oppfylle regionale og nasjonale mål. Baneløse strekninger bør sikres med gode løsninger for veg.
- Elektrisk luftfart vil bidra til at de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart reduseres de neste tiårene. Innlandet er landets mest spredtbygde område med flere kortbaneflyplasser som bør klargjøres for elektrisk luftfart. Våre gunstige værforhold og fornybar kraftproduksjon, gjør elektrifisering av luftfart særlig attraktivt for Innlandet.
- Utbedringsprosjekter og vedlikehold på vei prioriteres fremfor nye større vegprosjekt som bidrar til økt samlet trafikkvekst og klimautslipp, herunder prioritering av forebyggende arbeid mot flom og ras.
- Nasjonal Transportplan bør i større grad se på sammenhengen mellom investeringer på riksvegnettet og fylkesvegnettet.
- I premissene for NTP 2022 – 2033 legger staten opp til at nærmere en tredjedel av riksveginvesteringene skal finansieres med bompenger. Restriksjoner av sidevegsbommer reduserer muligheten for finansiering av nye vegstrekninger. Videre vil det føre til økt trafikk og slitasje på fylkesvegene. Dette bør hensyntas i tildelingen av midler til fylkeskommunene.
- Staten bør overta garantiansvaret for låneopptak til alle statens veger, da det er en urimelig og en ulogisk løsning at fylkeskommunene skal garantere for veger staten

har ansvaret for.

- Konseptvalgutredninger (KVU) som er ferdigstilt etter at fagetatene har levert sine innspill til NTP, bør hensyntas i NTP 2022-2033 og nødvendig planlegging som følger av KVU bør innarbeides. Prosjekt som tidligere er vurdert som for kostnadskrevenende og som har gjennomgått betydelig prosjektoptimalisering etter oppdrag 1 fra samferdselsdepartementet «mer vei for pengene», bør vurderes inn i NTP på ny.
- Staten bør ta ansvar for å tilrettelegge for en robust digital infrastruktur, bredbånd og mobilnett, som kreves for bruk av ny teknologi blant annet innenfor transportsektoren.
- Til fylkesutvalgsmøtet 12. mai vil det framlegges en sak hvor også konkrete satsinger i Innlandet omtales. Fylkestinget gir fylkesutvalget fullmakt til å foreta konkrete prioriteringer og vedta innspill som sendes til Samferdselsdepartementet senest 14. mai.
- Endelig sak med vurderinger, prioriteringer og eventuelle justeringer, samt kommentarer til transportetatenes prioriteringer vil legges fram for fylkestinget til behandling i møtet i juni 2020.

Behandling:

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

Innlandet fylkeskommune mener følgende punkter skal legges til grunn for prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan 2022 – 2033:

- Innlandet fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser, jf FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, til utslippskutt. Dette blant annet gjennom ny teknologi for transport av gods og personer som bidrar til mindre utslipp og miljøbelastninger og tilrettelegging slik at miljø, økonomi og utvikling blir ivaretatt. Det betyr at alle prioriterte prosjekter skal vurderes i et klimaperspektiv.
- Innlandet fylkeskommune forutsetter at 0-visjonen fortsatt skal legges til grunn for arbeidet med transport/traffiksikkerheten og at det prioriteres nødvendige midler til tiltak som har dokumentert effekt.

- Gange/sykkel og kollektivtransport skal prioriteres der dette vil gi positive klimaeffekter og er et alternativ til andre transportformer. I mindre samfunn hvor barn ferdes langs riksveger og andre større samferdselsårer, må alternative standarder for gang- og sykkelvegløsninger prioriteres av trafikksikkerhetsmessig hensyn, sjøl om det ikke er tilstrekkelig klima/miljø/samfunnsnytte. Staten må bidra til byutviklingspakker også for små og mellomstore byer, som kan gi gode løsninger for arealbruk og kollektivtrafikk, gi grunnlag for ekstra satsing på gang/sykkel og minske klimautslipp.

- Påbegynte og planlagte investeringsprosjekter på veg og bane i inneværende NTP skal fullføres.

- Det skal velges løsninger for både veg og bane som er tilpasset trafikketterspørselen og som reduserer arealbruken, men samtidig hensyntar at Innlandet har et spredt bosettingsmønster. For å ivareta regionbyggingen må «på-tvers-forbindelser» mellom store dalfører og på tvers av fylkesgrenser sikres 24/7-framkommelighet.

- Innlandet er vertskap for de store nasjonale transportkorridorene 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. Det er også viktig å etablere en internasjonal godskorridor på bane som styrker det eksportrettede næringslivets konkurranseevne og som demper tungtransporten. Transportselskaper- og næringsorganisasjonenes behov bør vektlegges.

- Jernbanens konkurransekraft må bedres for både person- og godstransport for å bidra til lavere klimautslipp fra transportsektoren. Som en konsekvens av dette må staten styrke innsatsen til bane. Jernbane skal prioriteres foran vei der trafikkgrunnlaget for passasjerer og gods er til stede, og der dette kan oppfylle regionale og nasjonale mål. Baneløse strekninger bør sikres med gode løsninger for veg.

- Elektrisk luftfart vil bidra til at de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart reduseres de neste tiårene. Innlandet er landets mest spredtbygde område med flere kortbaneflyplasser som bør klargjøres for elektrisk luftfart. Våre gunstige værforhold og fornybar kraftproduksjon, gjør elektrifisering av luftfart særlig attraktivt for Innlandet.

- Utbedringsprosjekter og vedlikehold på vei prioriteres fremfor nye større vegprosjekt som bidrar til økt samlet trafikkvekst og klimautslipp, herunder prioritering av forebyggende arbeid mot flom og ras.

- Nasjonal Transportplan bør i større grad se på sammenhengen mellom investeringer på riksvegnettet og fylkesvegnettet.
- I premissene for NTP 2022 – 2033 legger staten opp til at nærmere en tredjedel av riksveginvesteringene skal finansieres med bompenger. Restriksjoner av sidevegsbommer reduserer muligheten for finansiering av nye vegstrekninger. Videre vil det føre til økt trafikk og slitasje på fylkesvegene. Dette bør hensyntas i tildelingen av midler til fylkeskommunene.
- Staten bør overta garantiansvaret for låneopptak til alle statens veger, da det er en urimelig og en ulogisk løsning at fylkeskommunene skal garantere for veger staten har ansvaret for.
- Konseptvalgutredninger (KVU) som er ferdigstilt etter at fagetatene har levert sine innspill til NTP, bør hensyntas i NTP 2022-2033 og nødvendig planlegging som følger av KVU bør innarbeides. Prosjekt som tidligere er vurdert som for kostnadskrevene og som har gjennomgått betydelig prosjektoptimalisering etter oppdrag 1 fra samferdselsdepartementet «mer vei for pengene», bør vurderes inn i NTP på ny.
- Staten bør ta ansvar for å tilrettelegge for en robust digital infrastruktur, bredbånd og mobilnett, som kreves for bruk av ny teknologi blant annet innenfor transportsektoren.

Fylkesrådmann Tron Bamrud redegjorde for bakgrunnen for de to tilleggspunktene som tillegg fra fylkesrådmannen:

Nytt punkt 11: Til fylkesutvalgsmøtet 12. mai vil det framlegges en sak hvor også konkrete satsinger i Innlandet omtales. Fylkestinget gir fylkesutvalget fullmakt til å foreta konkrete prioriteringer og vedta innspill som sendes til Samferdselsdepartementet senest 14. mai.

Nytt punkt 12: Endelig sak med vurderinger, prioriteringer og eventuelle justeringer, samt kommentarer til transportetatenes prioriteringer vil legges fram for fylkestinget til behandling i møtet i juni 2020.

Mai Bakken (SV) og Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet forslag på vegne av MDG og SV. (R og KrF støtter forslagene som angitt nedenfor):

Forslag til tilleggspunkt i forslag fremmet av Tronsmoen (Sp)

(+R) Nytt punkt 2 (de andre flyttes tilsvarende nedover):

Det er en forutsetning at klima, miljø og bærekraft må inn i beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for samferdselsprosjekter i NTP.

(+KrF +R)

Å gjennomføre Inter-City til Lillehammer som presentert i fremdriftsplanen fra Bane Nor, Gjøvikbanen, elektrifisering av Røros- og Solørbanen og andre vedtatte jernbaneprosjekter skal prioriteres før utbygging av vei.

(+R)

I tillegg til arbeid mot flom og ras, er vedlikeholdsetterslepet på for eksempel autovernstolper og støyskjerming kritikkverdig. Staten bes utbedre og/eller finansiere en løsning på dette.

Anbudskriterier knyttet til samferdsel skal inneholde krav om en viss andel nullutslippsmaskiner, spesielt for de større veiprosjektene.

Tilføyelse til forslag fremmet av Tronsmoen (Sp):

(+R) Tillegg p.1. (både på opprinnelig forslag fra ap/sp og på eget endringsforslag p.1.)

Innlandet Fylkeskommune forventer at NTP bygges rundt FNs bærekraftsmål.

Endringsforslag til forslag fremmet av Tronsmoen (Sp):

(+R)

Innlandet fylkeskommunens innspill til NTP skal føre til god og framtidsrettet infrastruktur med mindre belastning på miljøet og lavere klimagassutslipp. Ved bruk av fossile teknologiske løsninger for transport av gods og personer, skal Innlandet bidra til å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser til utslippskutt.

(+R)

Utbedringsprosjekter, vedlikehold og forebygging mot ras og flom på veiene i fylket skal prioriteres fremfor nye større veiprosjekter.

(+R)

“Bør” erstattes med “må”, slik at setningen blir:

Staten må overta garantiansvaret for låneopptak til alle av statens veger, da det er en urimelig og en ulogisk løsning at fylkeskommunene skal garantere for veger staten har ansvaret for.

Joakim Ekseth (H) fremmet slikt forslag:

Til fylkesrådmannens innstilling:

Punkt 10 om garantiansvar strykes.

Nytt punkt:

Både for riksvei og fylkesvei bør det utvikles enklere, alternative standarder for gang- og sykkelvei. Dette gjelder særlig der veiene benyttes som skolevei.

Maria Nilsen Aksberg (R) fremmet slikt forslag:

1. Punkt om jernbane, vedlikehold og baneløse strekninger flyttes opp til punkt 3, 4 og 5.
2. Punkt om jernbane omformuleres til:

Jernbanen må bygges ut for både person- og godstransport for å bidra til lavere klimautslipp fra transportsektoren. Som en konsekvens av dette må staten ta tilbake jernbanen i egen regi. Jernbane skal prioriteres foran vei, der dette kan oppfylle regionale og nasjonale mål.

Pål-Arne Oulie (Sp) ba om få sin habilitet belyst før votering, da Oulie er berørt grunneier på RV i Gran, både delen som er bygd ut, og delen som skal bygges ut. Spørsmålet er vurdert av fylkesadvokaten og Oulie vurderes habil. Fylkestinget sluttet seg enstemmig til dette.

Votering:

Forslag fremmet av Ekseth (H): Falt med 7 stemmer avgitt av H.

Forslag fremmet av Aksberg (R): Falt med 8 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3) og R (2).

Forslag fremmet av Bakken (SV) og Gran (MDG):

Forslag til tilleggspunkt i forslag fremmet av Tronsmoen (nytt punkt 2): Falt med 8 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3) og R (2)

Avsnittene "å gjennomføre Inter-City....." : Falt med 9 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3), R (2) og KrF (1).

Avsnittet "i tillegg til arbeid med flom...." og "anbudskriterier knyttet til.....": Falt med 8 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3) og R (2).

Tilføyelse til forslag fremmet av Tronsmoen - tillegg punkt 1: Falt med 8 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3) og R (2).

Endringsforslag fremmet av Tronsmoen (Innlandet fylkeskommunes innspill.....) samt "utbedringsprosjekter....." og avsnittet der "bør" foreslås erstattet med "må": Falt med 8 stemmer avgitt av MDG (3), SV (3) og R (2).

Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble vedtatt mot 10 stemmer avgitt av H (7) og FrP (3).

Det ble avgitt 47 stemmer for forslaget fremmet av Tronsmoen (Sp), fra Ap (20), Sp (16), MDG (3), SV (3), R (2), PP (1), V(1) og KrF (1).

FRP avga ikke stemmer, men avventer til saken legges fram til endelig behandling.

Punkt 11 og 12 som tillegg fra fylkesrådmannen: Enstemmig vedtatt.

Arkivreferanse: 2020/371-32
Arkivkode: N00
Saksbehandler: Erlend Myking
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 03.04.2020

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	21.04.2020	108/20
Fylkestinget	28.04.2020	26/20

Nasjonal transportplan 2022 - 2033 - forslag til overordnede prioriteringer for Innlandet

Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

Innlandet fylkeskommune mener følgende punkter skal legges til grunn for prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan 2022 – 2033:

1. Innlandet fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 skal bidra til god og samfunnsnyttig infrastruktur med lavere klimautslipp og oppfyllelse av Norges internasjonale forpliktelser til utslippskutt, blant annet gjennom ny teknologi for transport av gods og personer som bidrar til mindre utslipp og miljøbelastninger. Det betyr at alle prioriterte prosjekter skal vurderes i et klimaperspektiv.
2. Gange/sykkel og kollektivtransport skal prioriteres der dette vil gi positive klimaeffekter og er et alternativ til andre transportformer. Staten må bidra til byutviklingspakker også for små og mellomstore byer, som kan bidra til gode løsninger for arealbruk og kollektivtrafikk og minske klimautslipp.
3. Påbegynte og planlagte investeringsprosjekter på veg og bane i inneværende NTP må fullføres.
4. Det skal velges løsninger for både veg og bane som er tilpasset trafikketterspørselen og som reduserer arealbruken, men samtidig hensyntar at Innlandet har et spredt bosettingsmønster.
5. Innlandet er vertskap for de store nasjonale transportkorridorene 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.
6. Jernbanens konkurransekraft må bedres for både person- og godstransport for å bidra til lavere klimautslipp fra transportsektoren. Som en konsekvens av dette må en større

andel av midlene i kommende NTP prioriteres til jernbaneformål. Jernbane skal prioriteres foran vei der trafikkgrunnlaget er til stede, og der dette kan oppfylle regionale og nasjonale mål.

7. Utbedringsprosjekter og vedlikehold på vei skal prioriteres fremfor nye større vegprosjekt som bidrar til økt samlet trafikkvekst og klimautslipp, herunder prioritering av forebyggende arbeid mot flom og ras.
8. Nasjonal Transportplan må i større grad se på sammenhengen mellom investeringer på riksvegnettet og fylkesvegnettet.
9. I premissene for NTP 2022 – 2033 legger staten opp til at nærmere en tredjedel av riksveginvesteringene skal finansieres med bompenger. Restriksjoner på bruk av bommer på sidevegene vil redusere provenyet til å finansiere bompengandelen av finansieringen for nye vegstrekninger. Videre vil det føre til økt trafikk og slitasje på fylkesvegene. Det bør hensyntas i tildelingen av midler til fylkeskommunene.
10. Staten bør overta garantiansvaret for låneopptak til riksveg, da det er en urimelig og en ulogisk løsning at fylkeskommunene skal garantere for veger staten har ansvaret for.

Tron Bamrud
Fylkesrådmann

Vedlegg:

1. Brev fra samferdselsdepartementet av 21.09.19: NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
2. Vedtak AU fellesnemda 42/19: Nasjonal Transportplan 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Vedlegg

- 1 Tilleggspunkter til vedtak fra fylkesrådmannen
- 2 Vedtak AU, 09052019, Sak 42_19, Nasjonal Transportplan 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet
- 3 19_293 - NTP innspill
- 4 Brev fra samf.dep datert 21.11.19
- 5 Brev fra samf.dep. datert 18.03.20

Bakgrunn for saken:

NTP – bakgrunn og prosess.

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Viktige mål er effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Gjeldende NTP (2018–2029) ble lagt frem i 2017. Arbeidet med kommende NTP (2022-2033) ble igangsatt i januar 2019.

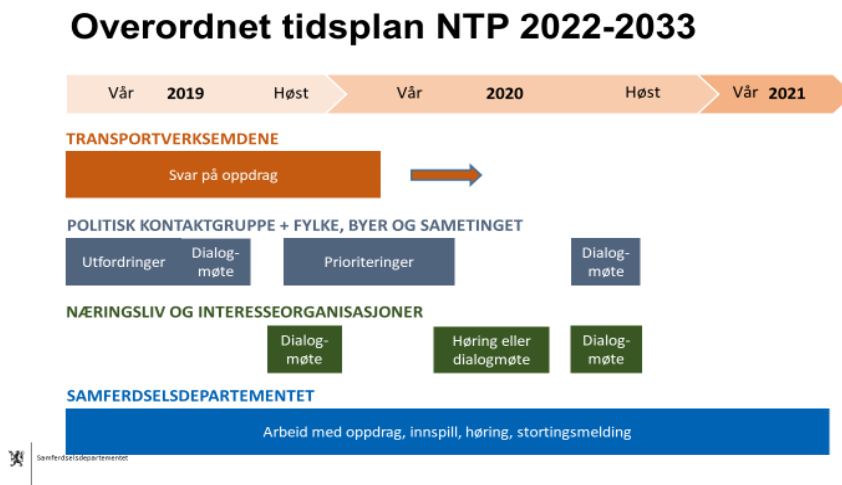
Samferdselsdepartementet har tatt en ny og tydeligere rolle i NTP-arbeidet for å styrke arbeidet med mer effektiv ressursbruk, og for å svare best mulig på de samfunnsmessige utfordringene. Det er nå lagt opp til en mer dynamisk prosess mellom transportvirksomhetene og departementet, og en tidligere politisk dialog mellom departementet og regionale myndigheter.

I løpet av planprosessen har Samferdselsdepartementet gitt totalt ni deloppdrag til virksomhetene. Svarene på deloppdragene utgjør virksomhetenes samlede faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Deloppdragene og svarene er tilgjengelig på departementets nettside. Virksomhetene vil ikke som tidligere legge frem et felles grunnlagsdokument.

I lys av omorganisering og flytting av ansvar for sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og gjennomføring av regionreformen, har Samferdselsdepartementet signalisert behov for større involvering av politisk nivå i fylkeskommunene og de største bykommunene tidligere i planprosessen. Departementet har derfor opprettet en kontaktgruppe hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltar på politisk nivå, og som er politisk ledet fra Samferdselsdepartementet. Fylkesordfører er representert i kontaktgruppen.

Tidsplan - Stortingsmeldingen og transportetatenes arbeid

Samferdselsdepartementet har lagt opp til følgende tidsplan for prosessen:



Fylkeskommunens medvirkning

Prosess – og medvirkning fra regionene

Fylkeskommunen har så langt i prosessen gitt skriftlig innspill – jf. departementets invitasjonsbrev datert 12.03.19 – gjennom Fellesnemndas behandling i sak 42/19, og har også deltatt på to regionale møter med politiske og administrative representanter.

I departementets brev datert 21.11.19 er fylkeskommunene bedt om å prioritere løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste hovedutfordringene. Departementet ber om at følgende vektlegges i innspillene:

- Forslag til løsninger blir framstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

Fylkeskommunen har i brev datert 04.03.20 til regionene, NHO m.fl. bedt om prioriterte innspill. Grunnet politisk behandling i regionene ble høringsfristen satt til 03.04.20.

Den 18. mars offentliggjorde Samferdselsdepartementet transportetatene sine forslag til prioriteringer i kommende NTP 2022 – 2033. Fylkeskommunen er invitert til å avgi høring på dette innen 01.07.20.

Med bakgrunn i dette er det lagt opp til følgende prosess:

- 1. april: Samferdselsutvalget – workshop og diskusjonsnotat
- 21. april: Fylkesutvalget; sak om hovedprioriteringer og innretningen av høringsinnspillet; grunnlag for prioriteringer
- 28. april: Fylkestinget; sak om hovedprioriteringer og innretningen av høringsinnspillet; grunnlag for prioriteringer
- 09. juni: Fylkestinget; sak om Innlandets prioriteringer – basert på fylkestingets vedtak om innretning, og på høringsuttalelsene til regionråd, jernbaneforum, NHO
- 16. juni: Fylkestinget; sak om Innlandets prioriteringer – basert på fylkestingets vedtak om innretning, og på høringsuttalelsene til regionråd, jernbaneforum, NHO

Fylkesrådmannen vil derfor i saken til fylkesutvalget og fylkestinget i juni komme tilbake med fylkeskommunens forslag til konkrete prioriteringer på veg- og baneprosjekter i NTP-perioden.

Innretning som grunnlag for prioritering

Innspill - fellesnemndas vedtak på hovedutfordringer

Samferdselsdepartementet inviterte fylkeskommunene m.fl. den 19.03.2019 til å komme med innspill på hovedutfordringene. På bakgrunn av bl.a. regionenes innspill ble dette behandlet av fellesnemnda i Innlandet fylkeskommune i sak 42/19. Med utgangspunkt i uttalelsens hovedpunkter (følger som vedlegg), er det enighet 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.*

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet, som Innlandet fylkeskommune er medlem av, utarbeidet våren 2019 et innspill til kommende NTP. Hovedutfordringen på Østlandet er å bygge ut kapasitet og infrastruktur for å transportere mer gods og flere mennesker på Østlandet - og samtidig redusere klimaavtrykket. I innspilldokumentet fra 2019 til ny Nasjonal transportplan har Østlandssamarbeidet satt full utbygging av Intercity på Østlandet - som det eneste konkrete prosjektet - som førsteprioritet. Dette for å kunne nå nullvekstmålet, og for å få en balansert utvikling av den sterke befolkningsveksten i og rundt byene på Østlandet.

Utvikling av transportetterspørselen

Trafikkveksten – slik Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet det på vegne av transportetatene – vil den være størst inn mot og i de største byområdene. Det forventes trafikkvekst i alle transportformene, men det forventes liten endring i transportmiddelfordelingen mellom transportformene fram mot 2050.

TØI har også framhevet at ny teknologi og klimahensyn vil prege utviklingen av transporttilbudet i byområder og transportkorridorene. Videre har TØI poengtert at utfordringer for transportsikkerhet vil være avhengig av forhold som vekst i transportetterspørsel, teknologiske endringer og risiko for naturgitte forhold som skred og flom.

Vurdering:

Redusere klimaavtrykket og oppfylle de internasjonale klimamålene.

I «Klimakur 2030» legges det opp til å halvere Norges klimautslipp innen 2030. Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og står for 30 prosent av utslippene. Vegtrafikk står for over halvparten av transportutslippene I NTP-arbeidet er derfor klima og transport den største utfordringen. Spørsmålet vi må stille oss er hvordan Innlandet i fremtiden kan bidra til å nå klimamålene.

Endrede klimaforhold gjør at vi utsettes for stadig flere ras og skred, og dette skjer med en større uforutsigbarhet da dette oftere skjer på steder vi tidligere ikke forventet slike hendelser. Mange veger er utsatt for dette. For næringslivet er framkommelighet – og “oppetid” på vegnettet svært viktig. Vegtiltak som bidrar til bedre framkommelighet for næringslivet må derfor prioriteres.

Fylkesrådmannen anbefaler at alle nye prosjekter vurderes i et klimaperspektiv. Der hvor klimavennlige løsninger gir tilnærmet samme økt samfunnsnytte skal disse løsningene prioriteres. Kollektive løsninger for persontransport vil oftest gi størst klimagevinst rundt byene, mens for godstransport over lengre strekninger vil jernbanen gi mindre utslipp enn veitransport.

Ny teknologi i transportsektoren

Utvikling av ny teknologi og teknologiske løsninger kan over tid gi helt nye muligheter for transportsektoren både i by og distrikt. Utslippsfrie transportløsninger på vei og bane gir nye muligheter for et klimavennlig transporttilbud. Bildeling og autonome kjøretøy kan føre til helt andre behov for infrastruktur på vei, og digitale plattformer utviklet for sømløse reiser kan gi innbyggerne nye mobilitetstilbud.

Valg av infrastrukturbygging og utvikling av transporttilbudet, må ta utgangspunkt i den forventede utvikling i etterspørselen. Etterspørselen vil bli sterkt påvirket av den teknologiske utviklingen og hva transportørene velger av løsninger. Etterspørselen kan også bli påvirket av hva man politisk legger til rette for – bl.a. økonomiske rammebetingelser.

Det foregår en omfattende og rask teknologiutvikling på transportområdet, men teknologiutviklingen alene kan ikke løse klimautfordringen på transportområdet. Fylkesrådmann vil derfor understreke sammenhengene mellom arealutvikling og transportutvikling.

Skape større bolig-, arbeids- og serviceregioner – flerkjernestruktur.

Fylkesrådmannen vil understreke behovet for å skape attraktive og konkurransedyktig bo- og arbeidsmarkedsregioner i Innlandet. En satsning på dette området er i konkurranse med andre bo- og arbeidsregioner utenfor Innlandet. Vi må ha fokus på å utvikle våre regioner for å hindre ytterligere sentralisering til Oslo-området. Flere attraktive og konkurransedyktige regionsenter i Innlandet vil gi større muligheter til å opprettholde dagens bosettingsmønster. I denne sammenheng må staten bidra til byutviklingspakker også for små og mellomstore byer, som kan bidra til gode løsninger for arealbruk og kollektivtrafikk og minske klimautslipp

Fellesnemnda har gjennom sitt vedtak i sak 42/19 prioritert fokus på klima og miljø. Gjennom nasjonale og regionale mål skal veksten i persontransporten tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette må legges til grunn der trafikkgrunnlaget er til stede, og der dette kan gi klimaeffekt. Dette er også viktig i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det samlede transport- og reiseomfanget i samfunnet øker. Mange reiser er sammensatt av flere transportformer. For å kunne etablere et godt helhetlig tilbud er det behov for å se statlige og fylkeskommunale tilbud i sammenheng. Ett eksempel er å etablere gode knutepunkter for omstigning/bytte mellom ulike transportformer.

Overføring av godstransport fra veg til bane – eller motsatt?

I fylkeskommunens innspill om hovedutfordringene på transportområdet, uttalte fellesnemnda for Innlandet fylkeskommune, sak 42/19 bl.a. følgende:

“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.”

Som del av inneværende Nasjonal transportplan 2018 – 2029, ble det lagt frem en egen godspakke Innlandet for jernbanesektoren. Denne inneholdt en rekke tiltak for å forbedre konkurransekraften til gods på bane, bl.a. oppbygging av nye tømmerterminaler, elektrifisering av Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger for bedre godsfremføring.

Ekspertutvalgets teknologirapport skriver at det å flytte gods fra vei til bane er et utdatert klimamål, når ny teknologi kan gi oss tryggere veitransport med lavere utslipp.

Jernbanedirektoratet har også påpekt at godstransport på bane går i godstogets disfavør når driftskostnadene til lastebiltransport får et markant fall gjennom elektrifisering og platooning - en elektronisk sammenkobling av lastebiler.

Med den forventede teknologiutviklingen må det statlige incentiver til dersom en ønsker overføring av gods fra veg til bane.

"Mer for pengene"

Dette var navnet på det første oppdraget fra departementet til transportetatene. "Mer for pengene" går ikke bare på utbygging av infrastruktur for bane og veg. Dette må også innbefatte midler til utvikling av transporttilbudet.

Transportetatene har gjennom oppdragsbrev fra departementet fått tildelt økonomiske rammer. Disse bygger på rammene i statsbudsjett 2020, og rammene i gjeldende NTP. Transportetatene har lagt de økonomiske rammene til grunn for prioritering av tiltak innen sin transportform.

I den senere tids utbygging av bane og veg har kostnadene økt med henholdsvis 30% og 40%. Dette innebærer at vi må tenke nytt. Valg av løsning må derfor være innrettet mot et mål - eksempelvis krav til reisetid og kapasitet, og ikke et konsept – dvs. 4-felts motorveg eller dobbeltsporet jernbane. "Mer for pengene" i infrastrukturens sammenheng avhenger også av hvilken standard man legger til grunn for utbyggingen. Standard må henge sammen med krav til ønsket reisetid og ønsket kapasitet, men må også henge sammen med etterspørsel/forventet trafikk i framtiden. Videre må "mer for pengene" vurderes opp mot utbyggingsrekkefølge – dvs. hvor gis det størst effekt for reisende og transportører å bygge ut.

Dette må også sees i sammenheng med den raske teknologiske utviklingen. Utbygging av infrastruktur kan raskt bli innhentet av teknologiutviklingen; det som er riktig i dag, kan være utgått på dato i morgen. Derfor må bane- og veikapasitet utvikles sammen med den teknologiske utviklingen. Det samme må skje med utviklingen av person- og godstransporttilbudet.

«Mer for pengene» handler også om at en i større grad må se utbygginger på riks- og fylkesvegnettet i sammenheng. Staten har et overordnet ansvar for å utvikle et likeverdig transporttilbud over hele landet. Målt i veglengde utgjør riksveger om lag 20 prosent og fylkesveger om lag 80 prosent av det samlede riks- og fylkesvegnettet. Omfattende utbygginger på riksvegnettet gir større trafikkvekst på fylkesvegnettet. Dersom investeringer på riksvegnettet skal gi den samfunnsøkonomiske nytten som beregnet, må dette følges opp gjennom investeringer på fylkesvegnettet. Det er i dag stor skjevhet mellom de midler som settes av til investering, drift og vedlikehold på riksvegnettet og det som fylkeskommunene har mulighet til å bruke på fylkesvegnettet. Samtidig har fylkeskommunen et stort vedlikeholdsbehov på bruer, som kan være en flaskehals i transportsystemet. Etter fylkesrådmannens vurdering er det viktig at Nasjonal Transportplan adresserer hvordan investeringer på riks- og fylkesvegnettet samlet sett gir samfunnsøkonomisk nytte og klimagevinst.

Innlandets transportkorridorer

Innlandet er et transittfylke med transportkorridorer nord-sør og øst-vest som binder landsdeler sammen. I nord-sør-korridoren; Gudbrandsdalen, Ottadalen og Østerdalen, og øst-vest-korridorene Valdres, Toten-Hadeland og Kongsvinger – finnes det bane og/eller vei. Dette betyr at personer og gods har flere valgmuligheter vedr transportform. Transportmiddelfordelingen mellom transportformene i de ulike korridorene er forskjellig. Dette avhenger av om dette er gods- og/eller persontransport, om dette skyldes avsender/mottakers geografiske beliggenhet, eller volumet og sammensetningene på godsmengdene. Befolkningsmengden og tettheten på befolkningen i korridorene, har også betydning for hvilket transporttilbud som kan etableres og utvikles.

En satsing på jernbane – for å konkurrere med fly – i de korridorene hvor bane allerede er etablert, vil samsvare godt med at transportsektoren skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Det

må derfor gjøres større investeringer på jernbanen som gir reelle forbedringer i reisetid, kapasitet og frekvens – der trafikkgrunnlaget er til stede.

Gjennom Innlandet går viktige riks- og europaveger. Disse vegene er viktige for Innlandets næringsliv, men spesielt viktig for godsleveranser mellom nord-sør, øst-vest og er viktig for de internasjonale korridorene. Transportmengden er spesielt stor i og rundt byene, og standard og kapasitet må tilpasses dette. Mellom byene må vegkapasiteten tilpasses framtidig trafikkmengde. Dette er også viktig med hensyn til arealbruk.

Innretningen i et geografisk perspektiv

I sør er Mjøsbyen og Kongsvinger-, Gjøvik- og Hadelandsregionen en del av det store bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen. I nord grenser Innlandet til Trondheimsregionen. Næringslivet i fylket er forskjellig – noe som kan kreve ulike transportformer. Bosettingen i Innlandet er spredt. I Mjøsbyen bor rundt halvparten av Innlandets befolkning. Befolkningmengden og tettheten på befolkningen i korridorene, har også betydning for hvilket transporttilbud som kan etableres og utvikles.

Innlandets prioriteringer vil m.a.o. også ha stor betydning for våre nabofylker, samtidig som prioriteringene fra nabofylkene også kan få konsekvenser for Innlandet.

Bompenger

Samferdselsdepartementet har i bestillingsbrevet til transportetatene lagt til grunn en bompengandel på maksimalt 29 % i NTP-perioden. Det er videre oppgitt at en som hovedregel ikke skal ha bompenge på sidevegnettet. Dersom Staten gjennom Nasjonal Transportplan vedtar bompengefinansiering av riksvegutbygging i så stor grad, og samtidig legger restriksjoner på muligheter for å ha bompenge på sideveinettet, bør staten overta garantiansvaret for låneopptak til riksveg. Restriksjoner på bruk av bommer på sidevegene vil i tillegg til å redusere provenyet for å dekke inn bompengene i prosjektene føre til økt trafikk og slitasje på fylkesvegene. Det bør hensyntas i tildelingen av midler til fylkeskommunene.

Dersom fylkeskommunene fremdeles skal fatte garantivedtak for riksvegutbygging er det avgjørende at det skapes forutsigbarhet rundt bompengervedtak fra prosjektene vedtas i Stortinget, til fylkeskommunen fattet garantivedtak og til prosjektene igangsettes og fullføres. Det skapes en helt uholdbar situasjon for fylkeskommunen som garantist dersom spillereglene endres etter at vedtak er fattet og prosjektene er påbegynt eller fullført.

Konklusjon:

Etter fylkesrådmannens vurdering synes prosessen omkring utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 bra, med tidlig og god involvering av fylkeskommunen. Fylkesrådmannen ønsker gjennom denne saken å få en drøfting som grunnlag for en faglig og politisk prioritering av prosjekter, som planlegges lagt fram for fylkestinget i juni 2020. Det er da viktig å ha fokus på målene - hvilke utfordringer er det som skal løses - og ikke konseptene.

Det er Innlandet fylkeskommune sitt mål å bidra til å løse sin del av klimautfordringen. Satsing på gange, sykkel og kollektivtransport – som er både regionale og nasjonale mål - er et bidrag til dette. Fylkeskommunen kan gjennom egne tiltak bidra til å løse dette. Dette kan skje gjennom fysisk utbygging av gang og sykkelveger (gjennom fylkesvegprogrammet) og økt satsing på kollektivtransport.

Elektrifisering i transportsektoren – både for bane og veg - kan sammen med annen teknologiutvikling i transportsektoren også bidra til å nå klimamålene. Det forventes økt transport, og dette kan medføre andre ulemper; f.eks. mer svevestøv og økt arealbruk. Arealbehovet for bane og veg for samme trafikkmengde vil imidlertid være forskjellig. Elektrifisering og teknologiutvikling kan endre kostnadsbildet mellom transportformene, noe som også kan innebære endring i transportarbeidet mellom transportformene. Videre vil det være interessant å se om det vil bli noen langtidseffekter av tiltakene mot coronapandemien som virker i retning av mindre transportbehov.

En evt. endring i transportarbeidet mellom transportformene kan også tilsi en endring i de økonomiske rammene mellom transportetatene, men også mellom forvaltningsnivåene.

Ønsker og behov for nye infrastrukturtiltak/-prosjekt tilsier en kamp innenfor de økonomiske rammene. Det er derfor viktig å ha fokus på utfordringene vi skal løse, og at utbyggingen samsvarer med dette – dvs. at bane- og vegutbyggingen tilpasses det framtidige behovet. Nasjonal Transportplan må i større grad se på sammenhengen mellom investeringer på riksvegnettet og fylkesvegnettet.

I premissene for NTP 2022 – 2033 legger staten opp til at nærmere en tredjedel av riksveginvesteringene skal finansieres med bompenger. Restriksjoner på bruk av bommer på sidevegene vil redusere provenyet til å finansiere bompengandelen av finansieringen for nye vegstrekninger. Videre vil det føre til økt trafikk og slitasje på fylkesvegene. Det bør hensyntas i tildelingen av midler til fylkeskommunene.

Staten bør overta garantiansvaret for låneopptak til riksveg, da det er en urimelig og en ulogisk løsning at fylkeskommunene skal garantere for veger staten har ansvaret for.