

Sak 138 – NTP Forslag fra Ap, Sp, H, FrP, SV, KrF, V, PP

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 Ringebru – 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 riksvegstreknings med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafiksikkerhet. 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 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 forseres 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 kryssningsspor 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.