
Utvalg for samferdsels behandling av sak 26/2020 i møte den 07.05.2020:

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:

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 en 1 milliard i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

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 trafiksikkerheten, 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 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. 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 redusert med 40 %.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstrækninger 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 til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Innlandet fylkeskommune ber om at det legges opp til ferdigstillelse av utbyggingen av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen fram til Hamar i første halvdel av planperioden. Et langt kryssingsspor mellom Hamar og Lillehammer må etableres i annen halvdel av planperioden.

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. Utbyggingen må planlegges i løpet av planperioden.

2. 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 eksporttettet 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.

3. 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.

4. «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.

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 **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 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:

Magne Flø orienterte innledningsvis.

Lars Terje Høiendahl Rem (FrP) fremmet slikt forslag:

Innlandet FrP sine forslag til rullering av Nye Veier sin portefølje og NTP 2022-2033 i prioritert rekkefølge:

Prosjekter som må gis til Nye Veier:

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

Nye veiprosjekter i NTP:

E16 Valdres

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 flaskehalsar som Messelsvingene og Ophus.

Som en fullføring/videreføring av RV3/25 prosjektet, er det viktig å utbedre trafikksituasjonen gjennom Elverum, spesielt på RV25

Nei til bompenger

Innlandet fylke mener bompenger er en unødvendig og urettferdig ekstrabeskatning som må unngås. Særlig urimelig er bominnkrevningen på sidevegane. Nye samferdselsprosjekter bør bygges uten bruk av bompenger.

Fylkesveier

Fv 33 og Fv 24 må bygges ut med statlige midler, enten fra den øremerkede potten for eksportveger med høy andel tungtransport, eller tilbakeføres til RV.

Togprosjekter i NTP:

Utbygging av dobbeltspor må følge tidsplanen til Hamar innen 2026 og til Lillehammer innen 2034, gjennom og under Hamar i østlig trasé

Fullføre Godspakka Innlandet med spesielt fokus på elektrifisering av Røros- og Solørbanen, og ny terminal i Kongsvinger

Utbedringer på Gjøvik-, Kongsvinger- og Rørosbanen for å få økt punktlighet, økt frekvens, og redusert reisetid. På Kongsvingerbanen er det spesielt viktig også å øke kapasiteten.

Flyplass I nord Gudbrandsdalen

Utrede mulighet for flyplass I nord Gudbrandsdalen.

Det er viktig at Nye Veier sikres tilstrekkelig finansiering til å gjennomføre de prosjektene de nylig har fått tildelt samt ytterligere finansiering for å sikre gjennomføring av flere nye prosjekter som vil bli tildelt Nye Veier i NTP 2021-2032.

Joakim Ekseth (H) fremmet slikt forslag:

A. Viktige prosjekter i gjeldende NTP må gjennomføres

Veg:

Innlandet fylke forutsetter at prosjektet E-16 Fagernes-Hande gjennomføres i tråd med planlagt og prioritert i gjeldende NTP (Meld. St. 33 2016-2017 – Nasjonal transportplan 2018–2029).

Innlandet fylke forutsetter at Nye Veier fullfører strekningene E6 Moelv-Øyer og E16 Kløfta-Kongsvinger i tråd med vedtatt utvidelse av Nye Veiers portefølje i 2018.

Jernbane:

Innlandet fylke forutsetter at følgende prosjekter gjennomføres i tråd med gjeldende NTP:

- Fullføre Indre Intercity m/ dobbeltspor til Åkersvika innen 2026
- Godspakke innlandet, inkludert elektrifisering av Røros- og Solørbanen fra Hamar til Kongsvinger
- Bygge/forlenge kryssingsspor; Røros-, Dovre-, Gjøvik- og Kongsvingerbanen
- Banekobling Elverum og Kongsvinger (tilsving)
- Planlagte tiltak for innføring av timesavganger på Gjøvikbanen på strekningen Gjøvik-Oslo

B. Innlandet fylke vil ha følgende nye satsinger inn i NTP (i prioritert rekkefølge):

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua
2. Stasjon Hamar alternativ Øst - C med fleksibel stasjonsplassering
3. Firefeltsveg på Rv 25 fra Hamar til Løten
4. Fullføre Ytre Intercity med dobbeltspor fra Hamar til Lillehammer innen 2034

5. En milliard til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden. Fordeles til fylkene ift andel fylkesveg.
6. Strekningsvise vegutbedringer av Rv 3 Elverum-Ulsberg, inkludert nye strekninger forbi Messeltsvingene, Opphus og Stor-Elvdal kirke, samt over Lonåsen
7. Strekningsvise vegutbedringer av E136 Dombås-Bjorli-Åndalsnes
8. Strekningsvise vegutbedringer av Rv 15 Otta-Dønfoss-Stryn
9. Strekningsvise vegutbedringer av Rv 25 Elverum-Trysil, inkludert omkjøringsveg rundt Elverum
10. Strekningsvise vegutbedringer av Rv 2 Kongsvinger-svenskegrensa
11. Strekningsvise vegutbedringer av Fv 33 Gjøvik-Minnesund
12. Strekningsvise vegutbedringer av Fv 24 Stange-Skarnes
13. Elektrifiserer Rørosbanen
14. Oppgradere/utbedre Gjøvikbanen og forlenge sporet til Dovrebanen

Mai Bakken (SV) fremmet slikt forslag:

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:

Bærekraft

Det er behov for å legge bærekraftsmålene som overordnede prinsipper for å ivareta hensyn til klima og verdiskaping gjennom en bærekraftig samferdselssektor. Kunnskap og kompetanse på samfunns-, miljø- og klimamessige endringer og konsekvenser kombinert med ny teknologi og innovasjon gir også nye muligheter. Disse mulighetene oppfordrer Innlandet Fylkeskommune staten å ta for å fornye samferdselssektoren slik at velferdssamfunnet bevares samtidig som klima og miljø ivaretas.

Innlandet fylkeskommune forventer at FNs bærekraftsmål legger premissene for også samferdselssektoren og NTP, og peker spesielt på mål 9, Innovasjon og infrastruktur.

«Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle».

FNs bærekraftsmål 9 - Innovasjon og infrastruktur, delmål 9.1

Solid infrastruktur

Allerede eksisterende infrastruktur for veg og bane utgjør en betydelig verdi for samfunnet, og hadde en stor økonomisk, sosial og miljømessig kostnad ved utbygging. Dette er investeringer samfunnet har gjort og som må tas vare på gjennom en god og fornuftig forvaltning.

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.

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

Den infrastrukturen som bygges i dag har en levetid langt ut over 2050. Av hensyn til klima, verdiskaping og befolkningsutvikling er det viktig å være i forkant med investeringer i samferdselssektoren. Innlandet fylkeskommune minner om at det er både kostnad- og styringseffektivt å bygge ut infrastruktur i jevnest mulig takt.

Jernbane og kollektivtransport:

Samtidig som kollektivtransporten er viktig for den enkeltes dagligliv, er den også en styrke og forutsetning for et velfungerende samfunn. En aktiv og bevisst utvikling av kollektivtransporten har derfor også betydning for hvordan byer og tettsteder vil utvikle seg i fremtiden.

Innlandet fylkeskommune forventer at NTPs innretning legger til rette for at all økning i persontransport i byer og tettsteder skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltakene i NTP må også innrettes slik at de legger til rette for at omlandet til byer og tettsteder skal kunne dra nytte av dem.

For å løse mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det utvikles avtaleordninger med statlige utviklingsmidler til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om fossilfri transportutvikling og sykkelveisatsing slik som prosjektet ATS Mjøsbyen

Innlandet Fylkeskommune forventer at det settes av midler i NTP slik at IC utbyggingen og dobbeltspor til Lillehammer kan ferdigstilles snarest mulig, og innen 2030. 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. Innlandet Fylkeskommune vil også påpeke at et godt utbygd togtilbud, gjennom blant annet intercity, minimerer behovet for kapasitetsøkende tiltak på veg. **For å få mer persontransport over på bane må man vurdere å åpne nedlagte stasjoner i tillegg til flere avganger på hele jernbanestrekningen fra Trondheim til Oslo.»**

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 for å øke kapasiteten både for transport av gods og mennesker.

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.

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.

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.

Digital infrastruktur

Innlandet fylkeskommune vil understreke betydningen av digital infrastruktur. Høyhastighets bredbånd er helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og må prioriteres på linje med vei og bane. Det offentlige må derfor ta eierskap i bredbåndsutbyggingen for å sørge for en raskest mulig utbygging av høyhastighets bredbånd i hele landet.

Veg

Innlandet har mange riksvegstrækninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, flom, ras og trafikksikkerhet. 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.

Historisk har Oppland og Hedmark fylker stått sammen om «lottorekka» på veg: E6, E16, Rv 3 - Rv 3/25, Rv 2, Rv 15, RV 4. Innlandet fylkeskommune står også på denne.

Det er viktig å ferdigstille E6 i Gudbrandsdalen, som inngår i den viktigste 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/E6 må ferdigstilles. Det vil bedre trafikksikkerheten og knytte Innlandet og Kongsvingerregionen nærmere bo- og arbeidsmarkedet i Gardermoen- og Osloregionen.

E16 gjennom Valdres er den viktigste transportkorridoren vest-øst. 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 kostnadskutt er kostnaden redusert med 40 %.

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. Strekingen 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.

Utbygging av motorveg på Rv25 mellom Hamar og Løten er nødvendig for å møte kapasitetsutfordringene på denne strekingen og bedre kommunikasjonen mot østlige deler av fylket.

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

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

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 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 en 1 milliard i årlig bevilgning til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegene som fordeles til fylkene etter andel fylkesveg.

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 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. 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 redusert med 40 %.

4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune

Innlandet har mange riksvegstreknings 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 KVVU for en sikker helårsveg mellom Øst- og Vestlandet.

6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.

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

Jernbane

1. Dovrebanen - Intercity

Innlandet fylkeskommune ber om at det legges opp til ferdigstilling av utbyggingen av dobbeltspor på Intercity-strekningen på Dovrebanen fram til Hamar i første halvdel av planperioden. Et langt kryssingsspor mellom Hamar og Lillehammer må etableres i annen halvdel av planperioden.

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. Utbyggingen må planlegges i løpet av planperioden.

2. 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 plass ny terminal.

3. 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 «dobbelspor» 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.

4. «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.

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 **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 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.

Votering:

Forslag fremmet av Høiendahl Rem (FrP) fikk 1 stemme og falt.

Forslag fremmet av Bakken (SV) fikk 2 stemmer og falt (Bakken SV, Lorch-Falch MDG)

Forslag fremmet Ekseth (H) fikk 1 stemme og falt.

Ved alternativ votering mellom fylkesrådmannens innstilling og forslag fremmet av Tronsmoen (Sp), ble forslaget fremmet av Tronsmoen (Sp) vedtatt med 10 mot 1 stemme som ble avgitt for fylkesrådmannens innstilling (Høiendahl Rem FrP).
