



Nasjonal transportplan 2022 - 2033. Innspill på hovedutfordringer på transportområdet

Saksutredning

Oppland fylkeskommune har i skriv av 12. mars 2019 invitert Regionrådene til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet.

Samferdselsdepartementet har igangsatt ny prosess og organisering av arbeidet med neste Nasjonale transportplan, der fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget blir bedt om innspill til NTP-arbeidet i flere omganger. Nå i tidlig fase av arbeidet ønsker departementet innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet for de ulike fylkene/regionene:

For å få gode og effektive transportløsninger er det viktig at vi i en tidlig fase av arbeidet definerer hva **vi regionalt ser som de største utfordringene på transportområdet i dag og i fremtiden**. Det vil være viktig å synliggjøre hva som er de reelle transport- og mobilitetsutfordringene sett fra vårt fylke / våre regioner, uavhengig av de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder. Eksempelvis kan utfordringene være knyttet til å få næringslivets transporter effektivt, sikkert og miljøvennlig frem fra produksjonssted til markedene, eller det kan være å legge til rette for enkle, raske, trygge og miljøvennlige arbeidsreiser. Departementet ber om at det skilles mellom dagens utfordringer og hvilke utfordringer vi står overfor i fremtiden. Dette kan både være knyttet til hvordan ny teknologi kan bidra til å løse utfordringene, og til fremtidens næringsutvikling og bosetning.

OFK har bedt om innspill innen 12.april 2019.

Arbeidsutvalget i Gudbrandsdalstinget har besluttet å legge fram en felles saksframstilling og uttale til saken, den 11.04.19. Dette med bakgrunn i at hovedutfordringene på transportområdet er å forstå som en felles sak for hele Gudbrandsdalen

Vurdering

Bestillingen fra Samferdselsdepartementet er å beskrive hovedutfordringer på transportområdet. Dette krever at man løfter seg over enkeltprosjekter i denne omgang. Det er likevel naturlig at man omtaler utfordringen på prosjektnivå i vurderingen. Saken blir oppsummert med *hovedutfordringer*.



Gudbrandsdalstinget bygger sin sak på følgende transportområder:

- Riksveger
- Jernbane
- Kollektivtransport og mobilitet.

I tillegg blir følgende tema omtalt:

- Fylkesveger
- Trafikksikkerhet Bompenger
- Ras og flom

Riksveger

Transportkorridorene gjennom vår region binder Norge sammen. Nord - sør via E6 og øst – vest via RV15 og EV136, derfor er utviklingen av disse strekningene stor nasjonal og regional betydning. Finansieringsramme for planperioden må dimensjoneres deretter og finansieringsfordelinga mellom Staten og brukere må sikre at avstandsulempene ikke øker på grunn av for høg brukerandel.

Nye Veier A/S er opprettet av Regjeringen for å få raskere utbygging av hovedvegnettet. Nye Veier A/S mål er at hele delstrekningen av E6 fra Moelv til Lillehammer, 44 kilometer skal være ferdig utbygd som firefelts motorvei innen 2025. Nye Veier A/S vil ha ansvar både for planlegging, utbygging og forvaltning etter at veien er åpnet.

Vedr. Øyer sentrum til Otta, har regjeringen i pressemelding januar 2019 lagt denne strekningen til Nye Veiers A/S portefølje. Plan for gjennomføring av utbyggingen forventes å foreligge i november 2019.

E6 Otta - Trøndelag grense

For å sikre trafikksikkerhet og trafikkregularitet på strekningen må skredsikring eller tunnel i Rosten prioriteres. Om/når E6 i Rosten må stenges er transportkorridoren fra Trøndelag og Nord-Vestlandet til Østlandet blokkert. Alternativ rute er gjennom Østerdalen mellom Ulsberg og Elverum-Hamar. Det er i tillegg behov for gjennomgående strekningsvise tiltak på strekningen Otta-Dovrefjell.



R15 Otta – Måløy

Hele strekningen Otta - Måløy «fra jernbane til sjø» har stort behov for strekningsvise tiltak og ny tunnelløsning med tunnelarm til Geiranger på Strynefjellet. Denne strekningen har felles interesser i to fylker, Oppland og Sogn og Fjordane. Oppland fylkeskommune må sammen med Sogn og Fjordane arbeide for å få prosjekter på R15 inn i planperioden

E 136 Dombås – Ålesund.

Det er behov for strekningsvise tiltak og ferdigstilling av gang og sykkelveg over Lesja, i tillegg til andre utbedringer. I denne saken er det felles interesser med Møre og Romsdal og de store eksportørene som skal ha sine varer til utlandet. Oppland Fylkeskommune må sammen med Møre og Romsdal arbeide for å løfte prosjekter på E136 inn i planperioden.

Jernbane

Dovrebanen og Raumabanen

Transportkorridor nr. 6 i NTP går mellom Oslo – Trondheim. Korridoren utgjør en svært viktig rammebetingelse for samfunns- og næringsutviklingen i regionen. Dersom fjerntrafikk med tog skal kunne utvikles videre i konkurranse med bil må kjøretiden ned for å sikre et omforent mål om at bane er å foretrekke både i et miljø- og trafikksikkerhetsperspektiv. Det planlegges dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer som en del av InterCity-satsingen. I henhold til gjeldende Nasjonal transportplan skal det bygges:

- Dobbeltspor til Hamar innen 2026.
- Dobbeltspor til Lillehammer innen 2034.
- Seks nye stasjoner.

Når det gjelder Raumabanen, er det forutsatt gjennomført kun mindre fornyelser i dagens NTP, men omtalt som viktig for turistnæringen på Nord-Vestlandet.

- Intercity til Lillehammer i 2030 må prioriteres
- Rutefrekvens som er tilpasset dagens variabler i persontransportbehov må løses med statlig kjøp både mot Trondheim og Oslo
- Elektrifisering av Raumabanen må prioriteres.



Kollektivtransport og mobilitet.

Bilen vil i overskuelig fremtid være det viktigste fremkomstmiddelet for det meste av Gudbrandsdalen. Når vi skal utvikle et kollektivtilbud er det bynære områder som nødvendigvis vil få de fleste bussrutene.

Å få flere til å velge kollektive yrkes- og feriereiser kan i første omgang være like viktig som at bussen eller taxien går på utslippsfri drivstoff. En moderne buss er i dag renere og slipper ut mindre partikler enn en personbil, selv om den naturligvis slipper ut noe mer CO₂. Gudbrandsdalen har en stor andel fritidsbesøkende og «deltidsinnbyggere». Disse bruker også i all hovedsak personbil, og gjerne flere på hver hytte. Av Gudbrandsdalens fritidsbeboere er det bare en svært liten andel som har gangavstand til ekspressbussnettet eller det lokale/regionale busstilbudet. Samtidig rapporteres det nå fra reiselivet at stadig flere etterspør muligheten for å reise kollektivt til og fra Gudbrandsdalen. Stadig flere reiselivsbedrifter markedsfører pakker med bruk av kollektivtransport.

Den beste løsningen vi kjenner til i dag er derfor at det må settes opp fleksible bestillingsruter slik at folk kan kjøpe en gjennomgående billett fra Oslo og helt frem til definerte stopp i hyttegrendene. Man når naturligvis aldri alle, men det finnes løsninger som er tilnærmet

fullgode, men det er for grisgrendt å få det til kommersielt i Oppland, det trengs prioriteringer gjennom politisk vilje og offentlig støtte. Vi vil utfordre fylkeskommunen, men også næringslivet i regionen, til et tettere samarbeid om utvikling og markedsføring av kollektive transportalternativ.

Infrastruktur for de reisende til kollektivtransport er noe Norge generelt er svært dårlige på, bortsett fra skinnegående transport og fly. Vi har enkle holdeplasser uten lys, uten leskur, stort sett uten parkeringsmuligheter, dårlige byttemuligheter mellom transportmidler, dårlig med fortau/gangveger til/fra holdeplasser etc. Bensinstasjoner har tak over pumpene, kjøpesentre har ofte parkering under tak, samfunnet er i hele tatt designet og prioritert for personbiler.

- Når Oppland og Hedmark blir ett fylke er det viktig å øke kollektivtilbudet mellom Gudbrandsdal og Nord-Østerdal.
- Statlig støtte til de såkalte langrutene er viktig. Korrespondansen fra Nord-Gudbrandsdal til Lillehammer er svært redusert etter at «langrutene» er borte. Gudbrandsdalstinget ber Opplandstrafikk sette dagsorden på behovet for statlig støtte til langruter mellom Nord-Gudbrandsdal og Lillehammer.



Fylkesveger i Oppland

Fylkesvegnettet har gjennomgående dårligere standard enn riksvegnettet. Fylkeskommunen må få økte ressurser til å forvalte og utvikle fylkesvegnettet slik at forfallet kan fjernes og vegnettet bygges tilstrekkelig robust til å tåle framtidens klimaendringer.

- Rammetilskuddet fra staten må i større grad avspeile fylkeskommunes andel av det totale fylkesvegnettet i Norge. Det må i tillegg gis et forholdsmessig større tilskudd til fylker med særlig stort etterslep på vedlikehold forut for overføring av andre riksveger til fylkene.
- Opprusting av fylkesveger som er omkjøringsveger for riksveger.
- Staten må dekke kostnader ved ekstraordinære hendelser slik som flom og ras er eksempler på.

Trafikksikkerhet

Selv om antall drepte og skadde i trafikken i flere år har utviklet seg positivt er det flere trafikkdrepte i Oppland i forhold til folketallet enn i landets øvrige fylker. Nasjonale transportkorridorer sør - nord og øst – vest medfører stor gjennomgangstrafikk. Utbygging med midtdeler er virkemiddel som vil spare liv og bidra til at nasjonale målsettinger om drepte og skadde i trafikken kan nås.

- Økte ressurser til gang- og sykkelveger, gatelys, kollektivpunkt og bussholdeplasser for å bedre trafikksikkerheten i en region med begrensa tilbud om kollektivtransport.

Bompenger

Bompengeivået er i ferd med å bli uakseptabelt høyt for områder som fra før har store avstandsulempere. Urimelig høye bompengesatser kan føre til at avstandsulempene forsterkes og en "innelåsning" av vårt område med hensyn til reiselivsrelatert bilbruk og næringstransport. Høye bompengesatser vil også redusere utvekslinga innad i Gudbrandsdalen som en bo-, arbeids- og serviceregion. Årsdøgntrafikken i vårt område er relativt liten. Det betyr store bompengekostnader for brukerne dersom det skal brukes samme mal for nedbetaling over hele landet. Vi er kjent med flere store utbygginger bl.a. på Vestlandet, der befolkningsgrunnet er lavt og derfor er utbyggingen fullfinansiert ute bompenger.

- Kostnadsvekst i planlagte og realiserte prosjekter må ikke endre fordelingen mellom offentlig og brukerbetalt finansiering



- Det offentliges andel av utbyggingskostnader må være et resultat av at brukernes andel tar utgangspunkt i en forsvarlig pris pr. kilometer.
- Antall bompengeselskap må reduseres kraftig for å redusere administrasjonskostnader ved innkreving.
- For å unngå at næringsliv og lokalbefolkning rammes urimelig må deler av dagens bompengeregime gjennomgås og fornyes. Fritidsboligmarkedet og reiselivet ellers er svært viktig for regionen.
- Det må være rom for en rabattstruktur som ivaretar særlige lokale forhold, gjerne også et øvre tak for hvor mye bedrifter og fastboende skal betale i samlede bompenger.
- Staten må kompensere renteutgiftene til bompengeselskapene over statsbudsjettet.

Ras og flom

Klimaendringer gir stadig mer ekstremvær. Dette fører til behov for en mer robust infrastruktur og økt vedlikehold. Gudbrandsdalen har ved flere anledninger de siste årene blitt rammet av flom og jordras. Fylkesveger og kommunale veger har blitt hardest rammet. Utbedringskostnader for fylkeskommune og kommuner overstiger statlig kompensasjon. Erfaringene har også vist at manglende statlig koordinering i forbindelse med håndteringen av kompensasjonsspørsmålet har vært en utfordring.

På E6 i Rosten og på enkelte strekninger langs RV15 mangler alternativ omkjøring på ras-og flomutsatte strekninger. Dette er en beredskap som må forbedres, både av hensyn vegenes betydning for nasjonal transittrafikk, næringsliv og bosetting.

- Det er behov for økning av statlige rammer for dekning av utbedring av vegnett etter ras og flom på fylkeskommunale- og kommunale veger.

Oppsummering:

Gudbrandsdalstinget gir følgende innspill om hovedutfordringer på transportområdet:

- Gudbrandsdalen er landets viktigste transportkorridor mellom Sør-Norge og Midt-Norge og Nord-Vestlandet. Det tilsier at E6 og Dovrebanen gjennom vårt område må prioriteres i samsvar med det faktum.



- Gjennom forbindelsen mot vest både gjennom Ottadalen og over Lesja er vi et knutepunkt for en stadig økende øst-vest-transport. På grunn av stor trafikk, gjennomgående dårlig vegstandard og manglende trafikksikkerhetstiltak er antall drepte og hardt skadde på E6 og øvrige riksveier i Gudbrandsdalen altfor høyt.
- Deler av Gudbrandsdalen har store avstander både innad i regionen og til byene på østlandet. Vi har et stort behov for regionforstørring, dvs. redusere reise- og transporttid innad i regionen og til og fra regionen
- Deler av Gudbrandsdalen er av de regionene i landet med lengst reisetid til/fra flyplass.

Innbyggere i Gudbrandsdalen er svært bilavhengige.

- Vi er avhengige av et kollektivtilbud som er tilpasset innbyggernes reise og pendlingsmønster. Vi har mangelfulle tog og busskorrespondanser regionen, spesielt ved helg og høytider. Frekvenser på jernbanen og mere statlig kjøp som har busskorrespondanse kan bli viktig når persontrafikken på jernbane er konkurranseutsatt.
- Når Oppland og Hedmark blir ett fylke er det viktig å øke kollektivtilbudet mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen. Statlig støtte til de såkalte langrutene er viktig. Korrespondansen fra Nord-Gudbrandsdal til Lillehammer er svært redusert etter at «langrutene» er borte
- Veg og bane i vår region er flom – og rasutsatt. Det er særlig viktig at beredskapsveger/omkjøringsveger er tilgjengelig for å unngå blokkering av lokaltrafikk og gjennomfartstrafikk. De forventede klimaendringene vil utgjøre en stor utfordring for en region som fram til nå har vært en nedbørfattig region. Bratte dalsider krever gode dreneringssystemer med god avledning til elvene.
- Næringslivet i regionen er avhengig av god regularitet for å utligne avstandsulempene for ut og inntransport av gods og personell. Reiselivet er en voksende næring i regionen som er avhengig av sikre transportløsninger. Den yngre reiselivskunden synes å ta del i en ny trend der kollektivtransport foretrukket. Dette krever et koordinert og tilpasset rutesystem.

Sekretariatets sitt forslag til vedtak:

1. *Saken med oppsummering av hovedutfordringer blir oversendt Oppland fylkeskommune.*