



Gudbrandsdalstinget

## **UTTALELSE OM NTP 2022-2033 FRA GUDBRANDSDALSTINGET 23. MARS 2021**

### **NTP løser ikke de distrikts- og næringspolitiske utfordringene i Gudbrandsdalen**

**Gudbrandsdalstinget reagerer på forslaget til Nasjonal Transportplan. De viktigste samferdselsprosjektene på både veg og bane i vår region er ikke godt nok prioritert. Intercity utbygging til Lillehammer legges på is og det er fortsatt svært uklart når E6 gjennom Gudbrandsdalen blir ferdig. Gudbrandsdalstinget forventer at Stortinget nå viser en større vilje til å satse på Lillehammer og Gudbrandsdalen.**

Regjeringa viderefører overføringa av riksvegprosjekter fra Statens vegvesen til Nye Veier AS. I Gudbrandsdalen gjelder dette E6 Otta-Dombås og E136 Dombås-Vestnes. Sammen med en rekke andre, overførte prosjekter betyr dette at porteføljen i Nye Veier øker kraftig uten at den årlige, økonomiske ramma for Nye Veier øker tilsvarende. I stedet utvides tidsramma for realiseringa av prosjektene i porteføljen fra 2035 til 2041. Regjeringa legger ingen føringer for *når* prosjekter på E6 og E136 i Gudbrandsdalen skal starte opp eller være fullført.

Regjeringas politikk er at det skal være opp til styret i Nye Veier å prioritere innenfor tildelt portefølje og budsjettamme. Nye Veier har et mandat der kost/nytte-vurderinger er styrende for prioriteringene. I praksis betyr dette E6 og E136 får svært hard konkurranse om å bli prioritert av Nye Veier.

### **Gudbrandsdalstinget mener følgende prosjekter må prioriteres høyere:**

#### **JERNBANE**

Gudbrandsdalstinget mener at ambisjonen om dobbeltspor fram til Lillehammer (Intercity) ikke må fravikes. Planlegging og utbygging av ytre Intercity må videreføres og prioriteres.

Det er viktig at NTP fastholder ambisjonen om økt kapasitet og hastighet på jernbane helt frem til Lillehammer. Utbygging av ytre Intercity er en forutsetning for økt frekvens og reisetidsforbedringer for både regiontog og fjerntog, samt mer gods fra veg til jernbane. I tillegg til fullføring av IC fram til og med Hamar må det i planperioden 2022-2033 minimum gjennomføres utbygging av dobbeltsporstrekninger mellom Brumunddal og Lillehammer.

Gudbrandsdalstinget forutsetter at togparkering Dovrebanen (504 mill.kr) i perioden 2022-2027 er hensettingsanlegget på Lillehammer, Hove. Uteblir midlene vil det hindre planlagt byutvikling.

## **VEG**

### **E6**

Gudbrandsdalstinget krever at E6 mellom Ringebu og Otta fullføres og at det blir satt en sluttdato for utbygginga. Krav om sammenhengende utbygging av E6 Ringebu – Otta er en presisering av kommunestyrevedtakene utført av kommunene Sel, Nord-Fron, Sør-Fron og Ringebu.

Prosjektet er bare halvferdig og strekningene fra Elstad til Frya og Sjoa til Otta (etappe 2) gjenstår.

E6 er hovedfartsåre mellom Oslo og Trøndelag/Nord-Vestlandet. Dette er en nasjonal hovedfartsåre som er viktig for næringsliv, pendlere og for privatbilister.

Siden 2016 har vi betalt bompenger for en veg vi ikke har fått. Det er en helt uakseptabel situasjon.

Ved framleggelsen av NTP understreker Samferdselsministeren at det er tradisjon i Norge for å fullføre prosjekter som er påbegynt. Det må også gjelde i Gudbrandsdalen. E6 i hele Gudbrandsdalen er overført til Nye Veier. Men regjeringa har ikke noe uttalt mål om ferdigstillelsesdato.

### **RV15**

Gudbrandsdalstinget krever at Rv15 med ny vedtatt tunnelløsning, konsept B1 tilrettelagd for arm til Geiranger, blir prioritert med startløyving mot slutten av første del i planperioden.

Hele strekninga Otta – Måløy - «fra jernbane til sjø» - har stort behov for strekningsvise tiltak og ny tunnelløsning på Strynefjellet med tunnelarm til Geiranger. Nye vegløsninger både i øst og vest setter større fokus på Rv15 Otta-Stryn. Vegen er en viktig transportåre for innbyggerne, for gjennomgangstrafikken og for næringslivet. Bedrifter i mer enn 15 kommuner har tunnelene i Breidalen som sin hovedtrasé. Trange tunneler gir stor avvisningseffekt. Stenging grunnet ras eller fare for ras gir lange omkjøringsruter.

### **E136**

På E136 er det behov for strekningsvise tiltak og ferdigstillelse av gang- og sykkelveg gjennom Lesja. Innlandet fylkeskommune må sammen med Møre og Romsdal arbeide for å løfte prosjekter på E136 inn i første 6-årsperiode.

## **FYLKESVEG**

Etterslepet i vedlikehold og nødvendig oppgradering av fylkesvegene er beregnet til mellom 60-80 mrd. Nullvisjonen for antall drepte i trafikken vil ikke nås med dagens standard på fylkesveg-nettet. Det er foreslått ei økning til fylkesvegene på ca. 16 mrd. kroner i planperioden der den største veksten kommer i andre 6-årsperiode. Gudbrandsdalstinget mener mer av økningen må komme i første 6-årsperiode.

## **ANNET**

Gudbrandsdalen er en av de regionene i landet som i dag har lengst reisetid.

Flytrafikken er i endring hvor elektrifisering og en rask utvikling i bruk av droner til frakt av varer og tjenester vil føre til mindre behov for arealkrevende flyplasser og åpne for lønnsomhet på mindre trafikkerte strekninger. En utvidelse av dagens kortbanenett, med små arealeffektive fly og drone-landingsplasser, vil være en effektiv måte for å få rask infrastruktur mellom regioner hvor det i dag er lang kjøretid til nærmeste flyplass.