

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 11. april 2016 08:40  
**Til:** Jørgensen, Rune  
**Emne:** Takk for ditt hørings svar til Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

**Referanse:** 16/485  
**Høring:** Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029  
**Levert:** 11.04.2016 08:39  
**Svartype:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Regionrådet for Fjellregionen  
**Kontaktperson:** Rune Jørgensen  
**Kontakt-e-post:** rune.jorgensen@hedmark.org  
**Tittel:** Uttalelse til Nasjonal Transportplan

**Uttalelse:**

*Regionrådet for Fjellregionen, som består av de åtte kommunene Holtålen, Røros, Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Rendalen samt Hedmark og Sør-Trøndelag, gjorde følgende vedtak i sak om uttalelse til NTP på sitt møte i arbeidsutvalget 6. april:*

***Regionrådet for Fjellregionen vil fra sitt ståsted framheve betydningen av følgende i forhold til det videre arbeidet med NTP:***

- Røros- og Solørbanen må elektrifiseres i sin helhet innen 2020.***
- Røros lufthavn må styrkes med et rutetilbud tilpasset regionens behov og muligheter for økt chartertrafikk***
- Utbyggingen av RV3 må fortsette – og eventuell finansiering med bompenger må ta hensyn til lokalbefolkningens manglende mulighet til kollektivtransport***
- Fylkeskommunenes mulighet til utbedring av fylkesveier og å gi et bedre kollektivtilbud i distriktene må styrkes***
- Det må sikres midler til vedlikehold og nødvendig oppgradering av de nasjonale turistveiene***

***Det vises for øvrig til saksutredningen, som sendes NTP-sekretariatet, Hedmark fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.***

*Saksutredningen lyder:*

**SAKSUTREDNING AU-MØTE 06.04.16**

**Sak 25/2016: Uttalelse til Nasjonal Transportplan**

Saksbehandler: Rune Jørgensen

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har invitert til uttalelser om etatenes plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029, som kan leses på linken under:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---grunnlagsdokument-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2477490/>

Frist for uttalelser er 1. juli 2016. Hedmark fylkeskommune tar sikte på å avgi en felles uttalelse med Oppland og har invitert til høringsuttalelser innen 15. april. Tilsvarende initiativ er så langt ikke registrert fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Regjeringen har gitt klart uttrykk for at den ønsker en offensiv og fremtidsskuende transportplan. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olen uttalte følgende da han ga etatene oppdraget med å lage plangrunnlaget:

«Det er viktig at Nasjonal transportplan ser helhet, har lange perspektiver og vektlegger effektiv ressursbruk. Vi må sikre at vi vedlikeholder og forbedrer landets infrastruktur, og samtidig bruker den mer effektivt og miljøvennlig. Vi må derfor se transportformene i en sammenheng, og bedre ta innover oss hvilke muligheter bruk av teknologi utgjør i reisehverdagen.»

Med dette bakgrunnsbildet har regionrådgiver forsøkt å belyse noen av de sentrale saker for Regionrådet for Fjellregionen i NTP-sammenheng.

### **Elektrifisering av Røros- og Solørbanen**

Det er positivt at elektrifisering av Røros- og Solørbanen er satt på dagsorden i etatenes plangrunnlag, der det blant annet heter:

*«For godstrafikken på jernbane er strekningen Oslo–Trondheim svært konkurransutsatt, og det må iverksettes betydelige oppgraderinger. På Dovrebanen og Rørosbanen skal det bygges kryssingsspor og dobbelsporparseller på Hovedbanen. Strekningen Hamar–Elverum–Kongsvinger elektrifiseres og det bygges nye banekoblinger.»*

Dette kan være første steg på veien for å oppfylle Jernbaneverkets egen langtidsstrategi for godstrafikk, der det heter:

*«Ny hovedkorridor for gods mellom Østlandet og Trondheim bør utvikles gjennom etablering av nye banestrekninger og opprusting/elektrifisering av eksisterende baner, hvor Dovre - og Rørosbanen for eksempel kan benyttes for trafikk hovedsakelig i hver sin retning.»*

**Dersom denne målsettingen skal nås, må Røros- og Solørbanen elektrifiseres i sin helhet!**

I rapporten «Privat og statlig finansiering av elektrifisering av Røros- og Solørbanen», som ble lagt fram av Rejlers Railconsult AS i 2014 og er overlevert alle sentrale instanser som arbeider med jernbanepolitikken, heter det følgende:

«Skal elektrifiseringen av Røros- og Solørbanen gi full effekt bør den være ferdigstilt fram til byggestart for IC strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer i 2020.»

Jernbaneverket presenterte sin utredning om strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner før jul, og da ble det tatt til orde for at dette arbeidet bør starte umiddelbart.

Vi tillater oss også å minne om noen av de viktigste argumentene for dette tiltaket som er dokumentert i tidligere rapporter fra CIVITAS, bestilt av Jernbaneforum Røros- og Solørbanen på samme måte som for rapporten fra Rejlers:

- Muliggjør en mer effektiv og billigere utbygging av IC strekningen Hamar – Lillehammer
- Betydelig bedre regularitet på kort sikt som er en kritisk suksessfaktor for å bevare og få mer gods på bane
- Tilrettelegger for økt tømmer- og godstransport. Bidrar til økt konkurransevne
- Muliggjør uttak av tømmer på tog i hele Østerdalen og store deler av Gudbrandsdalen
- Muliggjør effektiv overgang fra Kongsvinger til svensk jernbanenett for transport til bla Gøteborg og avlaster dermed sentralt knutepunkt rundt Oslo
- 

**Oppsummert tilsier en helhetlig vurdering av målsettingene både for transport, miljø og samfunnsutvikling at Røros- og Solørbanen må elektrifiseres i sin helhet innen 2020.**

## **Røros lufthavn**

Røros lufthavn er ikke spesielt omtalt i plangrunnlaget fra etatene, men om lufthavnstrukturen heter det følgende:

*«Avinor drifter et omfattende nettverk av lufthavner, og mange tiårs vegutbygging har ført til at reisetiden mellom lufthavner er kortet ned. Dette utfordrer eksisterende lufthavnstruktur.*

*Avinor publiserte i mai 2015 en analyse av den lufthavnstrukturen som utgjøres av de lokale lufthavnene (kortbanenettet). Analysen omfatter 17 lufthavner. Lufthavnene i Nordland og Fagernes lufthavn er ikke vurdert i denne prosessen, fordi en vil avvente analyser og vurderinger som er igangsatt gjennom tidligere NTP-prosesser eller særskilte politiske vedtak.*

*Analysen viser at de lokale lufthavnene er sentrale for bosettings- og næringsutviklingen og vil fortsatt ha en sentral rolle i norsk distriktpolitikk. Videre må lufthavnene omstilles i tråd med samfunns-utviklingen og behovet i luftfarten slik at lufthavnenes rolle kan styrkes. Særlig viktig er utvikling i bosetting, næringsliv og vegstandard.»*

Røros lufthavn er sentral for bosettings- og næringsutviklingen i Fjellregionen, spesielt i forhold til reiselivsnæringen og de mange andre næringsdrivende som er avhengig av gode reisemuligheter til og fra regionen.

Det har – uavhengig av hvem som har hatt regjeringsmakt – vært utfordrende å få etablert et rutetilbud som tilfredsstillende næringslivets behov. Det vil derfor være fornuftig at de ansvarlige organer etablerer bedre rutiner for dialog med de lokale interesser om utformingen av anbudsdokumenter i årene som kommer.

Fra reiselivsnæringen er det samtidig et ønske om å arbeide for at Røros lufthavn kan få spille en større rolle for chartertrafikk, fordi en offensiv næring ser store muligheter for vekst og utvikling med bedre flymuligheter til og fra Røros. Dette er også av stor interesse for reiselivet på svensk side av den nære landegrensen.

### **Oppsummert må Røros lufthavn styrkes med et rutetilbud tilpasset regionens behov og muligheter for økt chartertrafikk**

#### **RV 3**

Etatene legger til grunn fra basisrammen statlige midler til å videreføre de planlagte utbedringene av RV 3 i Østerdalen i Hedmark. Dette er positivt.

Det forberedende arbeidet for prosjektet rv 3/rv 25 Ommangs-vollen–Grundset/Basthjørnet (Løten–Elverum) i Hedmark er også inne i basisforslaget.

*- Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt, jf. kapittel 15.3. Gjennomføringen er dessuten betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen, heter det.*

I den såkalte høye rammen er det også lagt til grunn statlige midler til utbedring av rv 3 på strekningen mellom Tynset i Hedmark og Gullikstad i Sør-Trøndelag.

*- Siktemålet er å gjennomføre en delvis bompengefinansiert utbedring etter samme opplegg som for E6 på Helgeland i Nordland, heter det i plangrunnlaget.*

Det er positivt at utbedringen av RV3, som er belastet med 80-90 prosent av tungtrafikken nord-sør, fortsetter på samme måte som de siste årene.

Men dersom en utbedring av RV3 i Lonåsen (Tynset-Gullikstad) skal skje ved hjelp av bompenge, vil dette være utfordrende i forhold til lokalbefolkningen som er avhengig av å benytte denne veien til og fra arbeid og andre aktiviteter. Det finnes ikke et tilfredsstillende kollektivtilbud.

Regionrådet for Fjellregionen har ikke full oversikt løsningen på Helgeland, men vil oppfordre til en nær og god dialog om løsninger som tar hensyn til det manglende kollektivtilbudet i området.

**Oppsummert må utbyggingen av RV3 fortsette – og eventuell finansiering med bompenger må ta hensyn til lokalbefolkningens manglende mulighet til kollektivtransport.**

## **Fylkesveier og kollektivtilbud**

Det heter i plangrunnlaget at *«Det har over tid oppstått et betydelig forfall på fylkesvegnettet, sett i forhold til anbefalt standard for drift og vedlikehold. I 2010–2013 kartla Statens vegvesen i samråd med fylkeskommunene kostnadene av å fjerne forfallet og gjøre nødvendige oppgraderinger. Kartleggingen ble oppdatert i 2014 og viste ingen store endringer. Etterslepet er estimert til om lag 62 mrd. 2016-kr med et usikkerhetsspenn på 50–85 mrd. 2016-kr.»*

Den årlige underfinansieringen til drift og vedlikehold sies å være på om lag 1,5–2 milliarder kroner. Det kan forventes økte kostnader til skred, flom og drenering som følge av endret klima, men det sies også at det forventes noe lavere kostnader til vinterdrift.

FV30, som går gjennom hele Fjellregionen, er en av strekningene der det er et stort behov for mer vedlikehold og utbedringer – ikke minst gjennom Holtålen kommune. Senest ved påsketider gikk det to ras her. Utbedringer må prioriteres innenfor rammene til Sør-Trøndelag fylkeskommune.

*-Tall fra Statistisk sentralbyrå viser en betydelig økning i offentlige kjøp i kollektivtrafikken i perioden 2010–2014. Antall vognkilometer øker og flere velger å reise kollektivt, spesielt i byområdene, heter det i plangrunnlaget.*

I Fjellregionen er det et sterkt ønske om et bedre kollektivtilbud. Det gjelder både et bedre togtilbud – spesielt mellom regionen og Trondheim – og busstilbudet både internt og til og fra regionen. Det er i dag eksempelvis ikke noe nattilbud mellom nord og sør, og mulighetene for å kjøre kollektivt til og fra arbeid mellom kommunene er sterkt begrenset.

Dersom flere skal kjøre kollektivt, som er en sentral målsetting, er dette derfor helt avhengig av at fylkeskommunene får et økonomisk grunnlag som gjør det mulig å utvikle et bedre busstilbud i samspill med togtilbudet. I tillegg er det også nødvendig å ha fokus på bedre samhandling mellom aktørene og utnytte nye teknologiske muligheter.

**Oppsummert må fylkeskommunenes mulighet til utbedring av fylkesveier og å gi et bedre kollektivtilbud i distriktene styrkes.**

## Nasjonale turistveger

Attraksjonen Nasjonale turistveger er 18 nøye utvalgte strekninger der vegfarende turister får sine gode opplevelser av unik norsk natur fra bilvinduet og fra tilrettelagte rasteplasser og utsiktspunkt. Satsingen på nyskapende arkitektur og kunst for å forsterke opplevelsene har fått stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. Nasjonale turistveger er blitt et viktig verktøy for Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet i markedsføring og omdømmebygging av Norge.

Nasjonal Turistveg Rondane med Sohlbergplassen er en av de utvalgte strekningene, som opplever økt trafikk og har stor betydning for utviklingen av reiselivet i Folldal og andre kommuner.

I plangrunnlaget heter det følgende:

*«Det prioriteres at alle 18 strekninger skal være fullført innen 2024 i de to høyeste rammenivåene. Tiltakene finansieres delvis med deltakelse fra kommuner, regionale råd og fylkeskommuner. Til nasjonale turistveger foreslås 0,9 mrd. kr i lav ramme og 1,4 mrd. kr i basisrammen. I middels og høy ramme foreslås 1,6 mrd. kr, hvor enkelte av strekningene vil suppleres med nye attraksjoner etter 2024.»*

Dette kan innebære at det kan bli utfordrende å vedlikeholde og nødvendig oppgradere turistveiene, noe som vil være sterkt beklagelig etter de store investeringer som er og blir gjennomført.

### **Oppsummert må det sikres midler til vedlikehold og nødvendig oppgradering av de nasjonale turistveiene.**

Regionrådgiver anbefaler på bakgrunn av denne gjennomgangen at Regionrådet for Fjellregionen fra sitt ståsted framhever betydningen av følgende i forhold til det videre arbeidet med NTP:

- Røros- og Solørbanen må elektrifiseres i sin helhet innen 2020
- Røros lufthavn må styrkes med et rutetilbud tilpasset regionens behov og muligheter for økt chartertrafikk
- Utbyggingen av RV3 må fortsette – og eventuell finansiering med bompenger må ta hensyn til lokalbefolkningens manglende mulighet til kollektivtransport
- Fylkeskommunenes mulighet til utbedring av fylkesveier og å gi et bedre kollektivtilbud i distriktene må styrkes
- Det må sikres midler til vedlikehold og nødvendig oppgradering av de nasjonale turistveiene

### **Forslag til vedtak:**

***Regionrådet for Fjellregionen vil fra sitt ståsted framheve betydningen av følgende i forhold til det videre arbeidet med NTP:***

- ***Røros- og Solørbanen må elektrifiseres i sin helhet innen 2020.***

- *Røros lufthavn må styrkes med et rutetilbud tilpasset regionens behov og muligheter for økt chartertrafikk*
- *Utbyggingen av RV3 må fortsette – og eventuell finansiering med bompenger må ta hensyn til lokalbefolkningens manglende mulighet til kollektivtransport*
- *Fylkeskommunenes mulighet til utbedring av fylkesveier og å gi et bedre kollektivtilbud i distriktene må styrkes*
- *Det må sikres midler til vedlikehold og nødvendig oppgradering av de nasjonale turistveiene*

*Det vises for øvrig til saksutredningen, som sendes NTP-sekretariatet, Hedmark fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.*

**Vedlegg:** -