

Representantskapet i Innlandet Arbeiderparti

Innkalling til representantskapsmøte.

Innlandet Arbeiderparti innkaller med dette til representantskapsmøte.

Lørdag 240421 på Teams Kl. 09.00 – 12.00.

Kommunepartiene og AUF melder fra om evt. forfall samt hvem som møter ved evt. forfall som representanter fra kommunepartiene og AUF.

§ 13.10 i vedtektene legges til grunn for utsendinger fra det enkelte kommuneparti og AUF: I styrer og utvalg hvor representantallet ikke er delelig med to, er 50 - prosentregelen å forstå som at hvert kjønn skal være representert så nært opp til 50 prosent som praktisk mulig.

Evt. forfall fra styrets medlemmer med tiltredende, evt. forfall fra kommunepartiene og AUF og hvem som møter som vara fra kommunepartiene og AUF meldes til Innlandet arbeiderparti ved Britt.Bjornstad@arbeiderpartiet.no

Oversikt over nyvalgte representanter på kommunepartiernes årsmøter bes sendt snarest etter årsmøtene slik at vi kan oppdatere oversikt over valgte.

Sammensetningen av representantskapet i Innlandet Arbeiderparti.

§4.2 Representantskapet består av 70 utsendinger fra kommunepartiene og 7 utsendinger fra AUF i Innlandet. Fylkespartiets representantskap skal sikre proporsjonal representasjon ut fra medlemstall pr. 31.12. foregående år i årsmøteperioden, dog slik at alle kommunepartier blir representert. Fylkespartiets styre er også styre for representantskapet og tiltrer representantskapet med fulle rettigheter. Representantskapet består av i alt 87 stemmeberettigede utsendinger.

Etter vedtak i styret (ved behandling av fylkeskommunale saker) kan fylkestingsgruppa ta del i representantskapets behandling av fylkeskommunale saker med tale-, forslags- og stemmerett.

Partiets stortingsrepresentanter har møterett med tale- og forslagsrett.

Medlemstallene pr 31.12.20 legges til grunn for representasjon fra kommunepartiene. Oversikt over representasjon til representantskapet for 2021, til årsmøtet i 2021 er sendt kommunepartiene i egen mail. Kommunepartiene bes snarest etter årsmøter i 2021 om å sende oversikt over valgte medlemmer av representantskapet til partikontoret

Med hilsen
Innlandet Arbeiderparti

Synnøve Brenden
Fylkessekretær

Møter og arrangementer legges ut her:
<https://innlandet.arbeiderpartiet.no/arrangementer/>

**Sammensetning representantskapet 2020 Innlandet Arbeiderparti
basert på medlemstall 31.12.20**

Kommunepartier	Totalt
Alvdal	1
Dovre	1
Eidskog	1
Elverum	3
Engerdal	1
Etnedal	1
Folldal	1
Gausdal	1
Gjøvik	4
Gran	2
Grue	1
Hamar	4
Kongsvinger	2
Lesja	1
Lillehammer	2
Lom	1
Løten	2
Nord-Aurdal	1
Nord-Fron	2
Nord-Odal	1
Nordre Land	1
Os	1
Rendalen	1
Ringebu	1
Ringsaker	4
Sel	2
Skjåk	1
Stange	5
Stor-Elvdal	1
Søndre Land	1
Sør-Aurdal	1
Sør-Fron	1
Sør-Odal	1
Tolga	1
Trysil	2
Tynset	1
Vang	1
Vestre Slidre	1
Vestre Toten	3
Vågå	1
Våler	1
Østre Toten	1
Øyer	1
Øystre Slidre	1
Åmot	1
Åsnes	1
	70
AUF i Innlandet	7
	77

SAKSDOKUMENTER REPRESENTANTSKAPET 24. april 2021

Sak 7/21 Godkjenning innkalling og saksliste

Møtet er innkalt på mail 10. mars 2021. Teamslenke ettersendes i samme uke som møtet..

Styrets forslag til saksliste:

- 7/21 Godkjenning innkalling og saksliste
- 8/21 Medlemssituasjonen
- 9/21 Oppfølging årsmøtesaker. Tema: Samferdsel
Uttalelse om samferdsel i Innlandet utarbeides og behandles.

Forslag til vedtak:

Representantskapet godkjenner innkalling og saksliste.

Sak 8/21 Medlemssituasjonen

Medlemsoversikt pr. kommuneparti ettersendes

Innlandet Arbeiderparti hadde ved utgangen av 2020: 6466 medlemmer inkludert AUF i Innlandet. Dette er en nedgang på 507 medlemmer siden 2019.

Innlandet Arbeiderparti hadde ved utgangen av 2019: 6973 medlemmer inkludert AUF i Innlandet.

605 medlemmer fra 2019 har enten meldt seg ut eller ikke betalt i 2020.

Nye betalende medlemmer 2020 var 290 (+19 ubetalt)

Forslag til vedtak:

Representantskapet tar medlemssituasjonen til orientering

9/21 Oppfølging årsmøtesaker. Tema: Samferdsel

Vedtaket styret 090321:

- 24. april: Representantskap. Oppfølging av samferdselssaker.
- Arbeidsgruppe som forbereder saken:
Leder: Sigmund Hagen
Medlemmer: Sjur Strand, Anne Elisabeth Thoresen, Dag Erik Pryhn, Anne-Karin Torp Adolfsson. AUF velger egen representant
- Mandat
Utvalget utarbeider en uttalelse for samferdsel i Innlandet.
Utvalget skal ivareta oppfølging av forslagene som er oversendt fra årsmøtet.
Utvalget sender ut et dokument senest en uke før representantskapet slik at kommunepartiene kan forberede evt. innspill/endringsforslag.
Utvalget kan oppfordre til at innspill/forslag til endringer sendes inn før representantskapet slik at utvalget evt. kan bearbeide uttalelsen før møtet.

Oppfølging fra partikontoret:

Sekretær for utvalget: Organisasjonssekretær Håkon Hermansson

Prosess NTP 2021 - 2022

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/id2643246/>

Vedlegg, oppdatert etter innkalling utsendt:

1. Vedtak årsmøte Innlandet Arbeiderparti 2019, Ikke gjennomført årsmøte 2020
2. Oversendte forslag fra årsmøtet 2021

1. Rettferdig samferdselspolitikk bygger landet (vedtak 2019, årsmøte IAP)

Det nye Innlandet fylke er en region på 52590 km². Det sier seg selv at med det bosettingsmønsteret vi har, må samferdselsårene fungere så optimalt som mulig. Kollektivtilbudet må styrkes og bygges ut slik at flere både kan og vil benytte seg av tilbudet. Det skal jobbes aktivt med å finne nye måter å løse kollektivtransporten på i distriktene.

«Lottorekka» må fullføres med Rv 3, Rv 4, E6 og E16. Innlandet Arbeiderparti skal jobbe for at parsellen på RV 4 fra Raufoss via Gjøvik til Mjøsbrua utbygges til firefelts vei, og med tunnel i Gjøvik.

Trafikksikkerhet må ha høyeste prioritet uavhengig hvem som er vegeier, og rasutsatte strekninger som f.eks. E16 Kvamskleiva i Valdres må få snarlig oppstart. Prosjektet har både reguleringsplan og byggeplan klar.

Fylkesvegnettet trenger opprustning og den neste valgperioden må vedlikeholdsetterslepet reduseres enda mer. Vinterdriften må generelt bedres, og samordnes på tvers av fylkesgrenser og kommunegrenser. Innlandet Arbeiderparti vil ha et bruprogram for Innlandet.

En kommer ikke utenom brukerbetaling ved utbygging av riksvegene våre. Men taksnivået må være på et akseptabelt nivå og en må ikke belaste bilistene mer enn høyst nødvendig. Innlandet Arbeiderparti mener at når prosjektet på Rv 3/25 mellom Løten og Elverum blir rimeligere enn først antatt, må dette også komme bilistene til gode ved lavere bomavgifter. Fordelingen må være 60-40 slik som stortingsmeldingen sier.

Når ny Mjøsbru skal bygges går Innlandet Arbeiderparti inn for å bevare dagens bro i Europaveinettet som avlastnings-, gang- og sykkelbru. Staten v/ Nye Veier må ta kostnaden for dette i forbindelse med utbyggingen av hele strekningen.

Togtilbudet er svært viktig for mange i det nye Innlandet, både i jobbsammenheng og i fritiden. Vi ønsker også at flere av våre deltidsinnbyggere skal kunne benytte seg av togtilbudet for å komme seg inn og ut av distriktet. For Innlandet Arbeiderparti er den viktigste jernbanesatsingen utbygging av dobbeltspor langs hele Intercity-strekningen på Dovrebanen. I tillegg må Godspakke Innlandet komme på plass, herunder elektrifisering av hele Solør- og Rørosbanen. Rørosbanen elektrifiseres nå fra Hamar til Elverum. Innlandet Arbeiderparti vil også kjempe for at Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen forsterkes med flere avganger, flere og lengre krysningsspor, perrongforlengelser og moderne togmateriell.

Innlandet Arbeiderparti mener at alle deler av norsk jernbane skal eies og driftes av det offentlige. Vi vil også jobbe for at regjeringens privatiserings- og oppstykkingsreform overfor jernbanen blir stanset og reversert.

For å ivareta stabil og trygg mobil- og bredbåndsdekning i fylket vårt, må denne livsviktige infrastrukturen prioriteres høyere og det må settes høye krav til leverandørene. Tilstander som vi har sett blant annet sør i Hedmark og i Ottadalen, der hele samfunnet var slått ut

høsten 2018, må ikke kunne gjenta seg. Det må stilles krav til aktørene innen telekommunikasjon for å unngå nedetid på kritisk infrastruktur.

Tilgang på høyhastighets internett må bli en rettighet på lik linje med strøm, og staten må ta et større ansvar ved å øke de økonomiske rammene for å nå målet om full bredbåndsdekning til folket. Dette er viktig for bosatte, næringsdrivende og ikke minst deltidsinnbyggerne som vi ønsker skal tilbringe enda mer tid i vårt fantastiske fylke. Det skal være like digitale muligheter for alle, uavhengig av bosted.

Innlandet Arbeiderparti er sterkt imot den stadige sentraliseringen hos dagens regjering. En omlegging av strukturen for Statens Vegvesen vil få store konsekvenser for folk i vårt fylke. Vi krever at Lillehammer skal få hovedkontoret og en av divisjonene i den nye divisjonsmodellen til SVV og vi ønsker at trafikkstasjonene i regionene skal opprettholdes - og heller gis flere oppgaver enn færre. Infrastrukturen er ennå ikke på plass slik at det er mulig for befolkningen å løse alle oppgaver digitalt slik SVV ønsker.

Innlandet Arbeiderparti vil:

- Fullføre lottorekka med Rv 3, Rv 4, E6 og E16.
- Ha på plass parsellen fra Raufoss til ny Mjøsbru som firefelts motorvei, med tunnel under Gjøvik.
- Kreve at trafikksikkerhet har høy prioritering ved samferdselsprosjektene.
- Fortsette å ta igjen vedlikeholdsetterslep ved fylkesveiene.
- Kreve at InterCity-utbyggingen fullføres med dobbeltspor på hele Dovrebanen fram til Lillehammer innen 2030.
- Elektrifisere Røros- og Solørbanen.
- At Godspakke Innlandet blir realisert snarest mulig.
- At alle deler av norsk jernbane skal eies og driftes av det offentlige.
- At tilgang på høyhastighets internett må bli en rettighet på lik linje med strøm.
- At staten satser betydelig mer på utbygging av bredbånd og at man evner å ivareta samfunnssikkerhet på en bedre måte enn i dag.
- Ha Lillehammer som hovedkontor for Statens Vegvesen i den nye divisjonsmodellen. En av divisjonene må også lokaliseres til Lillehammer.
- At trafikkstasjonene i regionene opprettholdes, og heller gis flere oppgaver enn færre.

Arbeide for at vi får et sømløst sonesystem med overganger mellom tog, buss og bane i Innlandet og Viken.

2. Oversendte saker fra årsmøte 2021 til eget representantskap med NTP og samferdsel som tema

Forslag nr. 17

Tittel: Samarbeid med Viken fylkeskommune om utbyggingen av fv33
Fra: Gjøvik Arbeiderparti

Forslag

Innlandet AP må jobbe for en heving av standarden på fv 33. Dette innebærer også et utvidet samarbeid med Viken Fylkeskommune, for å få statlige midler til en rask utbygging av strekningen fra fylkesgrensen til Minnesund. På Innlandets side av fylkesgrensen må strekningen Skreia - Lena være sterkt prioritert, dernest strekningen Opsahl- Gjøvik. Satsningen på de viktigste fylkesveier, må styrkes i NTP.

Begrunnelse

Fylkesvei 33 har en meget viktig funksjon for næringslivet i Gjøvikregionen. Andelen av tungtransport er betydelig, og etter at bommen ved Falkentunnelen ble fjernet etter vedtak i

Stortinget, vil denne øke i tiden fremover og for eksempel for Østre Toten, som er en stor landbrukskommune, er Fv 33 den viktigste transportåren til dette markedet. En utbygging av riksvei 4, vil ikke avhjelpe dette i noen vesentlig grad.

Forslag nr. 18

Tittel: Helhetlig utbygging av Riksvei 4

Fra: Gjøvik Arbeiderparti

Forslag

Innlandet Ap støtter helhetlig utbygging av Rv4

Begrunnelse

En helhetlig utbygging av Rv 4 er nødvendig for å styrke og videreutvikle en av landets viktigste industriregioner. Stor-Oslo Nord regionen omsetter for 70 milliarder kroner årlig (2018). Raufoss-industrien alene, omsetter for 10 milliarder kroner, og 90% av dette går til eksport. Alt skal fraktes på Rv 4 forbi Oslo og ut av landet. Dagens situasjon på Rv 4 påvirker flere ting, blant annet kostnader og leveranser. En helhetlig utbygging av Rv 4 vil bidra til at næringslivet i Innlandet er bedre rustet i møte med internasjonal konkurranse, og det vil bidra til økt verdiskapning. Rv 4 er også avgjørende for å binde sammen Innlandet og Mjøsbyen.

Forslag nr. 19

Tittel: Kortere reisetid og økt kapasitet på Gjøvikbanen

Fra: Gjøvik Arbeiderparti

Forslag

Gjøvikbanen bør rustes kraftig opp, slik at flere kan bruke tog som transportmiddel til og fra Oslo. I dag er fjernarbeid, der folk veksler mellom å arbeide hjemmefra og på kontoret, i ferd med å bli vanlig. Kortere reisetid med toget kan få flere som jobber i Oslo til å bosette seg i kommunene langs Gjøvikbanen. Toget, som er det mest miljøvennlige transportmiddelet, kan bli foretrukket av langt flere enn i dag.

Gjøvikbanen bør bygges ut med dobbeltspor, i første rekke på strekningen Roa – Oslo, deretter videre nordover. Dagens stasjonsområder må bygges om, slik at de kan ta imot lengre togsett.

Begrunnelse

Avstanden mellom Oslo og Gjøvik er ca. 12 mil, både med bil og tog. Langs Gjøvikbanen er det mange tettsteder. Lengst i nord sogner ca. 50 000 totninger og gjøvikensere til Gjøvikbanen. For innbyggerne på Hadeland og i Nittedal er avstanden til hovedstaden innenfor en radius på 60 km, noe som er regnet som normal avstand for dagpendling til Oslo. Det er også mange som reiser fra Oslo og nordover, til industriparken på Raufoss, NTNU og teknologibedriftene på Gjøvik.

I dag sliter Gjøvikbanen med små togsett med for liten kapasitet pga. korte perronger, manglende krysningsspor, konflikt med godstrafikk på Bergensbanen og framfor alt – altfor lang reisetid; ca. to timer. Det er vanlig med ståplasser i rush-tida på den søndre delen av banen.

Til sammenlikning har Kongsvingerbanen, som er omtrent like lang, en reisetid på ca. 1 time og et kvarter Kongsvinger - Oslo. Her er Jernbanedirektoratet i gang med å se på hvordan banen kan få bedre kapasitet. Jernbanestrekningen Hamar – Oslo er også omtrent like lang og har i dag samme reisetid som Kongsvingerbanen, dvs. 1 time og et kvarter. Der skal det bygges dobbeltspor.

Forslag nr. 20

Tittel: Mer penger til fylkesveger, og en mer rettferdig fordeling av tilskudd til Fylkeskommunene som vegeiere

Fra: Gjøvik Arbeiderparti

Forslag

Staten må øke bevilgningene til fylkesvegene. I kommende NTP-periode bør det settes av 1 mrd. ekstra til vedlikehold i året. Videre må staten endre ordningen med rammetilskudd til fylkeskommunene, slik at tilskuddet fordeles etter antall km fylkesveg et fylke har ansvar for, ikke innbyggertallet. Dagens ordning er distriktsfiendtlig og urettferdig.

Begrunnelse

Fylkesvegene er bærebjelken i transportsystemene i Innlandet. Så å si alle er avhengig av fylkesvegene for å komme seg til jobb, skole, kultur- og fritidsaktiviteter. Gode og trafikksikre veger i kommunen, mellom regionene og som forbindelse til riksvegene, kan ha betydning for hvor næringslivet satser, og hvor familier i etableringsfasen velger å bo.

Fylkesvegene har forfalt i flere år. Innlandet har 7000 km fylkesveg som skal vedlikeholdes og er den nest største vegeieren i landet, etter staten. I dette fylket er etterslepet på vedlikehold kalkulert til ca. 4,4 mrd. kr. Staten må sette av (minst) en milliard ekstra i året til vedlikehold av fylkesvegene, for å redusere forfallet.

Modellen regjeringen har innført for å fordele rammetilskuddet til fylkesvegene, er urettferdig. Rammetilskuddet bør fordeles basert på antall km veg et fylke har ansvar for. I dag fordeles det etter innbyggertall. Dette gjør at fylker med spredt eller blandet bosetting kommer uheldig ut.

Nå i 2021 har staten satt av 400 mill. ekstra til nye vedlikeholdsprosjekt på fylkesvegene.

Fylkene kan søke om støtte til konkrete tiltak som må gjennomføres i år.

Samferdselsdepartementet har antydnet at Innlandet, som ett av 10 fylker, kan få ca. 25 mill. av potten. Dette står ikke i forhold til vår andel av fylkesvegnettet.

Forslag nr. 21

Tittel: Fortsatt trykk på fylkesveg 33

Fra: Vestre Toten Arbeiderparti

Forslag

Innlandet AP må jobbe for en heving av standarden på fv 33. Dette innebærer også et utvidet samarbeid med Viken Fylkeskommune, for å få statlige midler til en rask utbygging av strekningen fra fylkesgrensen til Minnesund. På Innlandets side av fylkesgrensen må strekningen Skreia- Lena være sterkt prioritert, dernest strekningen Opsahl- Gjøvik. Satsningen på de viktigste fylkesveier, må styrkes i NTP.

Begrunnelse

Fylkesvei 33 har en meget viktig funksjon for næringslivet i Gjøvikregionen. Andelen av tungtransport er betydelig, og etter at bommen ved Falkentunnelen ble fjernet etter vedtak i Stortinget, vil denne øke i tiden fremover. For Østre Toten, som er en stor landbrukskommune, er Fv 33 den viktigste transportåren til markedet. En utbygging av riksvei 4, vil ikke avhjelpe dette i noen vesentlig grad. Vi ser nå tendenser til at store aktører innen pakking av landbruksvarer står i fare for å måtte vike, til fordel for mer sentrale områder rundt Gardermoen.

Østre Toten Kommune, er også en av få kommuner i Innlandet Fylke, som ikke har jernbane som alternativ.

Forslag nr. 22

Tittel: Helhetlig utbygging av riksvei 4

Fra: Vestre Toten Arbeiderparti

Forslag

Innlandet Ap støtter helhetlig utbygging av Rv4

Begrunnelse

En helhetlig utbygging av Rv 4 er nødvendig for å styrke og videreutvikle en av landets viktigste industriregioner. Stor-Oslo Nord regionen omsetter for 70 milliarder kroner årlig (2018). Raufoss-industrien alene, omsetter for 10 milliarder kroner, og 90% av dette går til eksport. Alt skal fraktes på Rv 4 forbi Oslo og ut av landet. Dagens situasjon på Rv 4 påvirker flere ting, blant annet kostnader og leveranser. En helhetlig utbygging av Rv 4 vil bidra til at næringslivet i Innlandet er bedre rustet i møte med internasjonal konkurranse, og det vil bidra til økt verdiskapning. Rv 4 er også avgjørende for å binde sammen Innlandet og Mjøsbyen.

Forslag nr. 23

Tittel: Utbygging av dobbeltspor til Lillehammer

Fra: Lillehammer Arbeiderparti

Forslag

Lillehammer Arbeiderparti krever at dobbeltspor til Lillehammer må være ferdigbygd senest innen 2034.

Begrunnelse

Intercity-utbyggingen er stadig under press med manglende planleggingsmidler og nye målsetninger for ferdigstillelse. Utgangspunktet var at alle strekningene til Lillehammer, Skien og Halden skulle være ferdige innen 2030. Dagens regjering og storting følger ikke opp og det er allerede utsatt ferdigstillelsen til Lillehammer til 2034.

Dovrebanen er særdeles viktig for Norge. Dobbeltspor til Lillehammer vil bidra til at person- og godstrafikken kan effektiviseres og at vi når de internasjonale klimaforpliktelsene våre. Dobbeltspor vil også bidra til utviklingen av næringslivet i Innlandet som i dag opplever ulemper på grunn av lange avstander.

Intercity-utbyggingen må gjennomføres med fullverdig dobbeltspor mellom byene, ikke nødvendigvis gjennom byene. Enklere løsninger med lengre krysningsspor på deler av strekningene aksepteres ikke.

Forslag nr. 28

Tittel: Kollektivtilbud i Kongsvinger-regionen

Fra: Kongsvinger Arbeiderparti

Forslag

Heltidsstillinger i kollektivtrafikken

Kollektivtilbud fra Kongsvinger til Oslo lufthavn

Bedret kollektivtilbud i Kongsvinger-regionen

Støtte/erstatning fra staten for sviktende billettinntekter under pandemien.

Begrunnelse

Kongsvinger-regionen var siste region som ble lagt ut på anbud med oppstart i 2016.

Anbudet har medført mange omstillinger og har gitt en stor utfordring med mange deltidsstillinger, som gir dårlig rekruttering til yrke, og et dårligere kollektivtilbud i Kongsvinger-regionen. I desember 2020 ble det vedtatt i fylket å utrede egenregi av kollektivtrafikk i fylket, og det er positivt med tanke på at anbud medfører store kostnader som helt sikkert kunne ha vært med å styrke kollektivtilbud i distriktene. Uansett utfall må det sikres en heltidskultur med tanke på heltidsstillinger.

Kongsvinger Arbeiderparti ønsker vekst i regionen og støtter opp om kollektivtilbud mot Oslo lufthavn. Man trenger et utvidet kollektivtilbud da Sykehuset Ahus-Kongsvinger skal være hovedsykehus for deler av Viken, det er mange arbeidsplasser i området, og vi har høgskole som har elever fra Viken.

Man bør se på andre løsninger for billetteringssystem under pandemi for å sikre billettinntekter. Det er også viktig at man får støtte/erstatning fra staten for sviktende billettinntekter under pandemien.

Forslag nr. 29

Tittel: Det grønne prosjektet – Godspakke Innlandet – kan ikke vente lenger – det må

bygges nå!

Fra: Kongsvinger, Eidskog, Sør-Odal og Åsnes Arbeiderparti

Forslag

I første halvdel av neste NTP rullering må 5 jernbanetiltak mellom Hamar og Kongsvinger prioriteres ferdig bygd. Disse er i prioritert rekkefølge; ny terminalløsning for tømmer i Kongsvinger. Kapasitetsøkning på strekningene (Solørbanen og Kongsvingerbanen mot Sverige). Tilsving i Kongsvinger og Elverum samt elektrifisering av strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger.

Begrunnelse

Disse 5 jernbanetiltakene alle mellom Hamar - Kongsvinger og riksgrensen vil løfte kvaliteten til transporttilbudet på bane både for skognæringen i innlandet, industrien i Midt- og Nord-Norge så vel som på Østlandet. Effektene av tiltakene er solide spesielt når næringslivets utvikling ses under ett. Pakken tilrettelegger for omfattende næringsutvikling slik at den like gjerne kunne vært benevnt som Næringspakke Innlandet. Beregningsgrunnlaget for næringsnytte er basert på konservative estimer for utvikling i et langsiktig perspektiv. Med elektrifisering og nye banetilkoblinger øker antall godstog over Rørosbanen/Solørbanen fra 24 godstog per uke i 2016 til 62 godstog per uke i 2050. Transportene av skogsvirke suppleres med andre varegrupper. Elektrifiseringen bidrar til at 8 togpar per uke med ulike former for gods etableres mellom Bodø og destinasjoner i Sverige over Kongsvinger. Tiltakene utløser en økt årlig avvirkning i Innlandet som følge av lavere transportkostnader. Tiltakene fører til en umiddelbar reduksjon av transportkostnadene for skognæringen med ca. 40 mill. kroner med nåværende avvirkning. Sammen med resultatet fra KVVU for Kongsvingerbanen vil dette styrke innlandet som alternativ for nyetablert næringsliv og folk som ikke ønsker å bo midt i by'n. Planlegging og gjennomføring av elektrifisering av Rørosbanen så starte så snart Hamar-Kongsvinger er klar. Viktig at en snarlig ser på alternative teknologier slik at dette ikke vil utsette tiltaket.

Forslag nr. 30

Tittel: Prosjektet E16 fra E6 til Kongsvinger må ferdigstilles

Fra: Sør-Odal Arbeiderparti

Forslag

Det må avsettes tilstrekkelig med midler i NTP slik at Nye Veier AS får ferdigstilt E16 fra E6 til Kongsvinger.

Begrunnelse

I juni 2019 overførte Stortinget ansvaret for strekningen Kongsvinger –Kløfta til Nye Veier AS (St.prp 110 S (2018-2019)). Planprosessen er i gang gjennom interkommunalt plansamarbeid. Regjeringens mål med Nye Veier AS er raskere, enklere og billigere utbygging. Her har de muligheten til å vise det.

Denne stamveggruten er en av veiene i landet med høyest tungtransportandel. Riksgrensen Magnor er Norges nest mest trafikkerte grenseovergang. E16 er viktigste transportrute for trafikk fra Vestlandet, indre deler av Østlandet og deler av Trøndelag mot Sverige, Baltikum og delvis Nord-Norge. Frem mot 2040 vil E16 ha en trafikkvekst på 40 prosent og

tungtrafikken vil øke mest. Dette skaper store utfordringer med dagens standard på gjenstående strekning.

For industrien er ferdigstilling av veien viktig for å kunne redusere klimaavtrykket. En bedre vei der vogntog kan holde jevn fart bidrar til redusert drivstofforbruk, og redusert CO2-utslipp.

Dagens veg gir industrien et årlig tap på titalls millioner i form av ekstra tidsbruk.

Gjennom å koble kommunesentrene Kongsvinger, Skarnes, Årnes til veien vil E16 bidra til økte vekstmuligheter på grunn av at vi blir tettere koblet til Oslo / Gardermoen. Gjennom å sikre effektiv påførsel fra RV2 fra Solør og Magnor og RV24 fra Nord-Odal og Hamarregionen, vil vegen ha en stor nytte for Innlandet. Det er på tide å ferdigstille et prosjekt som har pågått i alt for mange år.

Forslag nr. 32

Tittel: Det grønne prosjektet - Godspakke innlandet - kan ikke vente lenger – det må bygges nå!

Fra: Grue Arbeiderparti

Forslag

I første halvdel av neste NTP rullering må flere jernbanetiltak mellom Hamar og Kongsvinger Regionen prioriteres ferdig bygd. Samlebegrepet for disse tiltakene er Godspakke Innlandet. Disse er; ny terminalløsning for tømmer i Kongsvinger, Kapasitetsøkning på strekningene (Solørbanen og Kongsvingerbanen mot Sverige). Tilsving i Kongsvinger og Elverum samt elektrifisering av strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger.

Begrunnelse

Disse jernbanetiltakene, alle mellom Hamar - Kongsvinger og riksgrensen, vil løfte kvaliteten til transporttilbudet på bane både for skognæringen i innlandet, industrien i Midt- og Nord-Norge så vel som på Østlandet. I tillegg vil Godspakke Innlandet danne en effektiv portal fra Norge og inn i EU.

Effektene av tiltakene er omfattende, spesielt når næringslivets utvikling ses under ett.

Pakken tilrettelegger for økt næringsutvikling slik at den like gjerne kunne vært benevnt som Næringspakke Innlandet. Beregningsgrunnlaget for næringsnytte er basert på konservative estimater for utvikling i et langsiktig perspektiv.

Med elektrifisering og nye banetilkoblinger øker antall godstog over Rørosbanen/Solørbanen fra 24 godstog per uke i 2016 til 62 godstog per uke i 2050. Transport av skogsvirke suppleres med andre varegrupper. Elektrifiseringen bidrar til at 8 togpar per uke med ulike former for gods etableres mellom Bodø og destinasjoner i Sverige over Kongsvinger.

Tiltakene utløser en økt årlig avvirkning i Innlandet som følge av lavere transportkostnader.

Tiltakene fører til en umiddelbar reduksjon av transportkostnadene for skognæringen med ca. 40 mill. kroner med nåværende avvirkning. Resultatet fra konseptvalgutredningen (KVU) for Kongsvingerbanen er sammenfallende, og viser at dette tiltaket styrker innlandet som alternativ for nyetablert næringsliv, og for folk som ikke ønsker å bo midt i byen.

Planlegging og gjennomføring av elektrifisering av Rørosbanen må starte så snart Hamar-Kongsvinger er klar. Viktig at en snarlig ser på alternative teknologier slik at dette ikke vil utsette tiltaket.

Forslag nr. 33

Tittel: Fortsatt trykk på FV33

Fra: Østre Toten Arbeiderparti

Forslag

Innlandet AP må jobbe for heving av standard på fv33. Dette innebærer også et utvidet samarbeid med Viken Fylkeskommune, for å få statlige midler til rask utbygging av strekningen fra fylkesgrensen til Minnesund. På innlandets side av fylkesgrensen må strekningen Skreia – Lena være sterkt prioritert, dernest strekningen Opsahl – Gjøvik. Satsningen på de viktigste fylkesveier må styrkes i NTP.

Begrunnelse

Fylkesvei 33 har en meget viktig funksjon for næringslivet i Gjøvikregionen. Andelen av tungtransport er betydelig, og etter at bommen ved Falkentunnelen ble fjernet etter vedtak i Stortinget, vil denne øke i tiden framover.

For Østre Toten, som er en stor landbrukskommune, er fv33 den viktigste transportåren til markedet. En utbygging av reiksveg 4 vil ikke avhjelpe dette i noen vesentlig grad.

Vi ser nå tendenser til at store lokale aktører innen pakking av landbruksvarer står i fare for å måtte vike, til fordel for mer sentrale områder rundt Gardermoen.

Østre Toten Kommune er også en av få kommuner i Innlandet fylke, som ikke har jernbane som alternativ.