



INNLANDET FYLKESKOMMUNE
Postboks 4404 Bedriftssenteret
2325 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Runa Bø, 61 26 60 54

Uttalelse - høring - handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet - 2026 - 2029

Vi viser til brev av 5. mai 2025 med høring av handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet 2026-2029.

Bakgrunn

Handlingsprogrammet bygger på regional planstrategi og regionale planer, og inneholder et kunnskapsgrunnlag med oversikt over prioriterte tiltak. Fylkeskommunen peker på at endringer i samfunnet og ny regional politikk tilsier at det nye handlingsprogrammet må se annerledes ut enn det foregående, men at prioritering av kjente utfordringer i stor grad også vil imøtekomme nye utfordringer.

Vurdering

Innlandet fylkeskommune er landets største fylkesvegeier. Vegnettet er omfattende og har stor betydning for mange samfunnsområder i fylket. Det er krevende å vedlikeholde og videreutvikle fylkesvegene, og handlingsprogrammet legger til rette for vanskelige prioriteringer.

Statsforvalteren har deltatt i nevnte regionale planprosesser inkludert utforming av handlingsprogram knyttet til disse. Vi deltar også i Mjøsbyen og flere av de omtalte byutviklingssamarbeidene, som ligger til grunn for prioriteringene i det nye handlingsprogrammet. Vi gir derfor ikke merknader til mål og føringer for arbeidet, men legger til grunn at de oppdateres med ev. nye nasjonale føringer som er kommet etter at planprogrammet ble lagt ut på høring.

Generelt gir prioriteringene knyttet til delpunktene i kunnskapsgrunnlaget (kap. 3) etter vår vurdering mange gode føringer og intensjoner. Samtidig påpeker vi at disse også kan være motstridende.

Fornyingsprofilen fra forrige handlingsprogram blir videreført. Mindre investeringstiltak som oppgraderer standarden prioriteres foran større, nye investeringstiltak. Vi slutter oss til dette.

Vi har ellers ingen merknader til prioritering av konkrete prosjekter.



Barn og unge, folkehelse, klima og miljø

Vi slutter oss generelt til mål og tiltak for å få større andel reiser over på kollektiv, sykkel- og gange. Satsingen på gang- og sykkelveger samt oppfølgingen av pågående byutviklingsprosjekter vil ha stor betydning både for barn og unge, folkehelse og klima. Vi vurderer ellers fornyingsprofilen som hensiktsmessig ut fra et miljø- og klimaperspektiv. Gode løsninger for oppgradering av eksisterende vei gir ofte mindre arealbeslag og færre arealkonflikter.

Samfunnssikkerhet

Vi ser det som svært positivt at fylkesvegnettets betydning for totalforsvaret er omtalt i kap. 3.4. Her trekkes blant annet betydningen for transportevnen, mange grensekryssinger mot Sverige, og ikke minst NATO sine sju krav til medlemslandene fram. Vi legger til grunn at hensynet til totalforsvaret blir ivare tatt gjennom tiltakene som foreslås og har ikke gått detaljert inn i mål, strategier og tiltak. Vi påpeker ellers at handlingsprogrammet kunne vært sendt på høring til Forsvarsbygg som ivaretar Forsvarets interesser i arealplansaker, som et tiltak for tidlig dialog i arealplansaker.

Næring

Innlandet er landets største skogfylke og i 2024 ble det transportert nesten 5 mill. m³ tømmer fra skogen til industriformål. Tømmer som har sitt opphav i hele fylkets skogområder og som er avhengig av et velfungerende vegnett uten flaskehalser fra skogsveger via det offentlig eide vegnettet til industri eller tømmerterminal. Samtidig er så vel skogindustri som annet næringsliv avhengig av et velfungerende vegnett for uttransport av sine produkter.

For skogbruk og industri er utviklingen av vegnettet med bæreevne og dimensjonerende framkommelighet for store kjøretøy avgjørende. Statsforvalteren vurderer at dette er godt ivare tatt gjennom tydelige prioriteringer i handlingsprogrammet, kapittel 3.8. Vi understreker betydningen av at Innlandet gjennomfører pilotarbeidet med effektiv tømmertransport, slik at fylkesvegnettet ikke blir en unødvendig flaskehals for tømmertransporten. Det gjelder både vintertransport, men også en gjennomgang, slik at veger med redusert bæreevne i teleløsning og andre våte perioder kan tillates transportert med større aksellast og totalvekt i tørre sommerperioder. Dette er også med på å tydeliggjøre at det for skogbruket er viktigere å prioritere oppgradering av bæreevne, dimensjonering av grøfter og stikkerenner, enn fast dekke på veger med dårlig bæreevne.

For tømmertransporten vil Statsforvalteren også berømme at handlingsprogrammet har en så tydelig prioritering av å videreføre arbeidet med å få på plass et bruprogram som kan sikre midler til fornying og forsterking av bruer. F. eks. er prioriteringen av brua på fv. 30 ved Koppang avgjørende for tømmertransporten til Østerdalsbruket.

Oppgradering av fylkesveger med redusert aksellast og totalvekt er også et godt klimatiltak. Vogntog som kan utnytte full transportkapasitet har et vesentlig mindre klimagassutslipp for hver transportert tømmerkubikk et vogntog som må kjøre med reduserte lass.

Vi ønsker lykke til med det videre handlingsprogramarbeidet!

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)

Runa Bø



kommunal- og samordningsdirektør

fagdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen

Forsvarsbygg

Norges vassdrags- og energidirektorat

Region Øst

Postboks 1010 Nordre Ål

Postboks 405 Sentrum

Postboks 4223

2605

0103

2307

LILLEHAMMER

OSLO

HAMAR