

Innlandet Fylkeskommune
post@innlandetfylke.no

Rudshøgda 01.07.2025

Deres ref: Saksnummer 2024/4694

Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet 2026-2029

Vegforum Innlandet representerer store vegbrukergrupper som NHO, LO, lastebileierforbundet, maskinentreprenørene, bygg/anlegg og privatbilistene (NAF).

Samferdselspolitikk er god næringspolitikk. Vegene binder Innlandet sammen. På disse vegene og på jernbanen skal varene ut til markedene.

Vegforum Innlandet er fortsatt sterkt bekymret for standarden på fylkesvegene. Forslag til handlingsprogram løser dessverre ikke de store utfordringene Innlandet har på vegnettet.

Innlandet er landets største vegfylke med 6800 kilometer med fylkesveger inkludert 1250 bruer. Vedlikeholdsetterslepet øker! Og er «anslått til å være 7-8 milliarder kroner». Hele 2500 kilometer med asfalterte fylkesveger har dårlig eller svært dårlig dekke. Mange av grusvegene er i elendig stand. Begge deler er svært trafikkfarlig. I tillegg fører det til økte kostnader for bilistene. Mange fartsjusteringer gir også økte klimautslipp.

BEREDSKAP OG VÆRHENDELSER

Situasjonen har endret seg siden inneværende handlingsprogram for fylkesvegene ble vedtatt.

Innlandet er et av landets fylker som er hardt rammet av værhendelser. Samtidig har vi en lang riksgrense mot Sverige. Innlandet er dermed helt sentrale i forhold til trening av militære styrker og beredskap. I fylket er det også viktig forsvarsindustri.

Intern infrastruktur må være best mulig slik at vegene tåler belastningen og varene kommer trygt fram. Fylkesvegene øst-vest må oppgraderes. FV29 Alvdal – Folldal er et eksempel på en slik fylkesveg. Den er godkjent for modulvogntog, men enkelte strekninger er i dårlig stand og krevende å kjøre på.

Beredskap og den nye vær-situasjonen fører til økte kostnader for å holde best mulig standard på fylkesvegene.



OMKJØRINGSVEGER

Omkjøringsvegene blir brukt ved værhendelser, trafikkulykker og arbeid på hovedvegene. Omkjøringen kan bli svært lang, sjøl om Innlandet i alt 3363 kilometer med omkjøringsruter på fylkesvegnettet. Omkjøringsrutene er samfunnskritiske og må prioriteres.

FV33 /FV24/FV30/

Det er bred enighet om å satse på FV24 og FV33. Begge er svært viktig fylkesveger og det planlegges investeringer for 415 millioner kroner. Arbeidene på de to vegene må fortsette. Det samme gjelder for FV30 der jernbaneundergangen i Tynset sentrum er en flaskehals.

ULYKKER PÅ FYLKESVEGENE

Det er betydelig større risiko for å bli alvorlig skadet eller drept på fylkesvegene enn på riksvegene. Årsrapporten over ulykker i 2024 viser at 166 av 319 ulykker med personskade skjedde på en fylkesveg. Det utgjør 52 prosent. Drepte og hardt skadde: 39 ulykker = 53,5 prosent. Utforkjøring utgjør hele 44 prosent av ulykkene med drepte eller hardt skadde. Derfor er det positivt at fylkeskommunen har kartlagt hele 37 000 kurver og prøver å redusere faren for denne type ulykker. Møteulykker nest hyppigst. Forsterket midtoppmerking er et godt tiltak, men hvor stor andel av fylkesvegnettet er bredt nok til at det er mulig med midtoppmerking?

KLIMAFOTAVTRYKK

Fylkeskommunen ønsker å stille miljø- og klimakrav i anskaffelser. Klimakrav i kontrakter må være kunnskapsbaserte og forutsetter tidlig samarbeid med entreprenør.

Det raskeste og beste kravet er bruk av HVO100 på lastebiler og maskiner. Dette drivstoffet reduserer utslippene med 80-90 prosent. Vegforum Innlandet vil påpeke at utslippene fra dagens Steg 5-teknologi for maskiner og EURO VI-lastebiler har redusert utslippene kraftig. Det vil være en stor fordel om utstyret kan brukes i flere år i stedet for å vrakes eller selges til bedrifter i andre land. Fylkeskommunen bør også bli en aktiv partner i Grønt Landtransportprogram (GLP).

Vegforum Innlandet støtter punktet i høringsforslaget om masser: «For å redusere klimagassutslippet fra massetransporten bør overskuddsmassene håndteres så rasjonelt som mulig og gjenbrukes på en effektiv måte». Dette er utvilsomt et godt og riktig klimatiltak med «korteiste» masser.

INNOVASJON OG TEKNOLOGI

Vi merker oss at i dette avsnittet er det fokusert på «bedre, tryggere og mer miljøvennlige veger». I kommende fireårsperiode vil de samme løsningene dessverre føre til økte kostnader. Elektriske maskiner og lastebiler koster i dag 2-3 ganger mer enn dieseldrevent utstyr. Etablering av ladestasjoner/powerbank fører til nye utgifter for entreprenører og lastebileiere. Innlandet fylkeskommune kan neppe regne med besparelser på dette området. Vegforum Innlandet er selvsagt positiv til reduserte klimautslipp, men minst like viktig er trafikksikkerhet. Dette må vektlegges f.eks. ved bruk av salt på fylkesvegene.

BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

Det er selvsagt viktig å utvikle gode og trivelige byer og tettsteder, men kostbare miljøgater og prosjekter må vurderes opp mot effektiv trafikkavvikling.



DROPP HURTIGBÅT

Innlandet fylkeskommune utreder fortsatt muligheten muligheten for å etablere en helårlig nullutslipps hurtigbåtforbindelse mellom Hamar og Gjøvik. I de siste planene er det anslått 25-30 passasjerer på båten og 600 passasjerer i døgnet. Dette er etter vår oppfatning svært optimistiske tall og ikke riktig prioritering. Etter hvert som stadig flere busser og biler blir nullutslippskjøretøy, vil reduksjon i klimautslipp være minimale.

I dagens økonomiske situasjon er dette neppe riktig prioritering. Innen en eventuell hurtigbåt kan starte, vil de aller fleste nye kjøretøy være nullutslippskjøretøy.

10-20 minutter spart reisetid hver veg forutsetter bolig og/eller arbeidsplass nær kaianleggene på begge sider av Mjøsa. De fleste som reiser mellom Gjøvik og Hamar er avhengig av bil eller buss for å komme seg til eller fra kaia. Med bytte av transportmiddel blir tidsbesparelsen tilnærmet null.

Langt viktigere er det å trykke på for at Mjøsbrua og RV4 Mjøsbrua -Gjøvik bygges ut til en trafiksikker veg!

Hvis fylkeskommunen har penger til dette prosjektet, bør de i stedet brukes på Innlandets egne veger.

MODULVOGNTOG/24 METER ORDINÆRE VOGNTOG

Store deler av fylkesvegnettet i Innlandet er åpnet for 24 meter lange og 60 tonn tømmervogntog.

I tillegg gjennomføres det et prøveprosjekt for 74 tonn tømmertransport i 11 kommuner. Det gjelder på 2675 kilometer med fylkesveger. Vegforum Innlandet tviler på om 74 tonn er realistisk for store deler av vegnettet. Men Vegforum Innlandet understreker at økte vekter og dimensjoner er viktig for en rekke næringer i Innlandet. Det vil redusere både kostnader og klimautslipp. Det er positivt at fylkeskommunen siden 2020 har åpnet cirka 1600 kilometer av fylkesvegnettet for modulvogntog. Dette arbeidet må fortsette.

Modulvogntog gir færre tunge kjøretøy på vegene og dermed også økt trafiksikkerhet og bedre lønnsomhet for bedriftene. Det er spesielt viktig at modulvogntog blir tillatt til alle industriområder og handelssentre, slik at Innlandets næringsliv ikke svekkes i konkurransen med bedrifter i andre fylker.

OPPSUMERT:

Arbeidene på FV24, FV33 og FV30 må fortsette. FV29 Alvdal – Hjerlann må prioriteres sterkere. Dropp hurtigbåten. Sats på enklere løsninger i byene enn det som har vært gjort de siste åra.

52,5 prosent av investeringsrammen i perioden 2026-2029 går til utbedring av fylkesvegene. I forhold til antall kilometer veg, trafikkallene og det store etterslepet, er denne andelen for lav.

Etterslepet på fylkesvegene er fullstendig uakseptabelt. Dette handler i tillegg til trafiksikkerhet om næringslivet i distriktene. Mange bedrifter er plassert i tilknytning til en fylkesveg, og disse er dermed avgjørende for å sikre en effektiv transport av råvarer inn og produkter ut til markedet.

Kort sagt: Fylkesvegene trenger vesentlig mer penger for å øke gi enda bedre framkommelighet og trafiksikkerhet.



Når det gjelder foreslåtte prioriteringer i handlingsprogrammet under kapittel om etterslep, støtter Vegforum Innlandet de foreslåtte satsningsområdene:

- Fornye og utbedre eksisterende veger.
- Strekninger og bruer som har stor betydning for samfunnssikkerhet, næringsliv/godstransport prioriteres.
- Videreføre utbedringsprogram for utbedringer som ikke krever reguleringsplan.
- Omkjøringsvegnettet for riksvegnett prioriteres for investeringer.
- Utbedre kritiske risikopunkter og VegROS-punkt (punkter med forhøyet risiko og sårbarhet).
- Få på plass et nasjonalt bruprogram for å fornye og forsterke fylkesvegbruer.

Vegforum Innlandet minner om:

- Innlandet er landets viktigste transittfylke
- Selv om det bygges nye godsterminaler, vil det aller meste av godstransporten fortsatt gå på vegen.
- Prognosene viser økt godsmengde i åra som kommer.
- Nyttetransporten er viktig for et velfungerende fylke.

På vegne av Vegforum Innlandet

Guttorm Tysnes
Leder i Vegforum Innlandet

Medlemmer i Vegforum Innlandet: NHO Innlandet, MEF Region Øst, NLF Hedmark og Oppland, NAF Region Øst, EBA Innlandet, Transportarbeiderforbundet i Hedmark og Oppland og TFØ (Transportfellesskapet Østlandet AS)

