Innlandet fylkeskommune

Vedlegg 1 til samferdselsutvalget og fylkestinget i oktober 2021

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025

Til politisk behandling oktober 2021



Innhold

Forord **4**

1. Innledning **5**

2. Sammendrag **6**

3. Et Innland med eventyrlige muligheter **9**

3.1 På veg mot bærekraftige løsninger 9
3.2 Innlandsstrategien .....-..... 10
3.3 Innbyggere 10
3.4 Inkludering 14
3.5 Innovasjon 15
3.6 Infrastruktur 15
3.7 Nasjonal transportplan 2022-2033 19
3.8 Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet 19
3.9 Lovverk 20

4. Klimagassutslippene skal reduseres **21**

4.1 Ambisiøs klimapolitikk 21
4.2 Bevisst forbruk 21
4.3 Hvordan skal vi arbeide? 21
4.4 Klimatiltak, kunnskap og merkostnader 23

5. Fylkesvegnettet i Innlandet **24**

5.1 Fylkesvegnettet 24
5.2 Trafikksikkerhet 28
5.3 Bruer, konstruksjoner og vegutstyr 32
5.4 Mobilitet 36
5.5 Miljø 41
5.6 Samfunnssikkerhet og beredskap 44
5.7 Eierskap og omklassifisering 45
5.8 Hovedutfordringer for et fylkesvegnett med stort forfall 47

6. Mål for utvikling - ta vare på vegkapitalen **48**

6.1 På vei mot bærekraftige løsninger. 49
6.2 Profil, vi skal ta vare på det vi har - fornyingsprofil 50
6.3 Hoved- og delmål..... 51
6.4 Delmål og strategier – vegen til målet 52

7. Krav i utbyggingsprosjekter, drift og vedlikehold **54**

7.1 God nok vegstandard 54
7.2 Digital infrastruktur 55

8 Økonomiske rammer 56
8.1 Investeringsramme for 2022 – 25 og sluttføring av handlingsprogram for 2018-21 56
8.2 Rammer til drift og vedlikehold for 2022-25 57
9. Drift av fylkesvegene 60
9.1 Budsjettrammer drift 60
9.2 Driftskontrakter 60
9.3 Utredningsoppgaver og andredriftsoppgaver («drift øvrig») 64
9.4 Fylkets trafikksikkerhetsutvalg 70
9.5 Randsfjordferga 70
10. Vedlikehold 71
10.1 Budsjettramme vedlikehold 71
10.2 Situasjonsbeskrivelse og utfordringer 72
10.3 Vedlikeholdsoppgaver 73
11. Investeringer 75
11.1 Økonomiske rammer – investeringer 75
11.2 Prioriteringsarbeidet 76
11.3 Utbedringsprogram 76
11.4. Programområdene 76
11.5 Utbedringer 78
11.6 Bru 86
11.7 Gang- og sykkeltiltak 88
11.8 Trafikksikkerhet 94
11.9 Miljø 97
11.10 Kollektivtiltak 100
11.11. Åpen post og planleggingsmidler 102
11.12 Videre arbeid med noen større prosjekter 102
12. Kilder 103

Forord

1. Innledning

Hva er et handlingsprogram for fylkesveg?

Handlingsprogram for fylkesveg er et prioriteringsdokument for Innlandet fylkeskommunes oppgaver innen fylkesveg-området. Programmet gir en oversikt over aktiviteten de neste fire årene og prioriterte investeringsprosjekter.

Føringer fra Innlandsstrategien 2021-2024 er utgangspunktet for fylkeskommunens plan- og styringssystem. I handlingsprogrammet er overordnede føringer og rammer fulgt opp gjennom konkrete mål, satsingsområder og prioriteringer.

Handlingsprogrammet sluttbehandles i fylkestinget i oktober 2021.

Medvirkning og prosess

Arbeidet med handlingsprogrammet har vært organisert som et prosjekt ledet av Samferdselsavdelingen. Prosessen har vært bred, med mange fagavdelinger og seksjoner involvert over en lengre periode

Kommunene har vært invitert til å gi innspill i to runder, først våren 2020, der de kom med innspill til konkrete tiltak, og senere våren 2021, da forslag til handlingsprogram lå ute på høring. Det har vært stort engasjement fra kommunene i arbeidet.

Undervegs i arbeidet er det gjennomført egne møter med regionrådene og representanter for næringslivet i Innlandet.

Gjennomføring, oppfølging og revisjon

Handlingsprogrammet skal følges opp gjennom årlige budsjetter og virksomhetsplan. Det skal utarbeides indikatorer for oppfølging av delmålene. Rapportering på disse gis som en del av fylkeskommunens ordinære rapportering. I tillegg legges det opp til at status gis samferdselsutvalget etter ca 2 år.



Skolebarn krysser Fv.213 på Lillehammer.
Foto: Steinar Svensbakken

2. Sammendrag

Innlandet er i utvikling. Innlandet som bo- og arbeidsmarkedsregion trenger funksjonell og framtidsrettet infrastruktur, godt utdanningstilbud, attraktive boområder og en bred næringsstruktur. Innlandet har attraktive byer, tettsteder og bygder, samt varierte natur- og kulturopplevelser lett tilgjengelig.

Handlingsprogram for fylkesveger skal støtte opp under en bærekraftig utvikling for hele Innlandssamfunnet. Handlingsprogrammet bygger på Innlandsstrategien 2020-24, som ble vedtatt av fylkestinget i 2020 og økonomiplanen fra 2022 – 25 med tilhørende målstruktur. FNs bærekraftsmål skal, i tråd med nasjonale forventninger, legges til grunn for regional planlegging, og ligger derfor også som et grunnlag i handlingsprogrammet. Grunnlaget for handlingsprogrammet presenteres i kapittel 3.

Innlandet fylkeskommune har ansvaret for forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av et vegnett på om lag 6800 kilometer kjøreveg, noe som gjør oss til landets største fylkesvegeier. Fylkesvegene binder Innlands-samfunnet sammen, og er av stor betydning for innbyggere, næringsliv, besøkende og gjennomgangstrafikk.

Det er store klimagassutslipp knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av veg. Fylkeskommunens klimagassregnskap (2020) viser at utslipp fra «bygg og infrastruktur» innenfor virksomhetsområdet «fylkesveg» utgjør nærmere en tredjedel av totalutslippene fra Innlandet fylkeskommune. Arbeidet med å redusere utslipp fra fylkesvegområdet beskrives i kapittel 4.

Utfordringene for fylkesvegnettet presenteres i kapittel 5. Den største utfordringen, er behovet for vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet. Dette gjelder alle vegelementer, som vegkropp og vegdekke, rekkverk, bruer, gang- og sykkelveger mm. Det er ikke samsvar mellom behovene og tilgjengelige økonomiske midler. Videre er følgende utfordringer pekt ut:

- Trafikksikkerhet.
- Klimaendringer stiller økt krav til utbygging, drift og vedlikehold.
- Reduksjon i utslipp av klimagasser og mål om fossilfri virksomhet.
- Mobilitet i et spredtbygd fylke. Å foreta mer miljø- og helsevennlige hverdagsreiser i Innlandet byr på utfordringer for mange av fylkets innbyggere. Fylket vårt er stort og til dels spredtbygd, og for mange reiser er privatbil det eneste praktiske transport-middelet. Teknologisk utvikling innen kjøretøyteknologi (herunder elsykkel) og utbredelse av denne er derfor et tiltak som har stor betydning for hvordan Innlandet kan bidra til å nå nasjonale og regionale klimamål.
- Kompakt by- og tettstedsutvikling. Nasjonalt og internasjonalt er det klare forventninger til mer kompakt by- og tettstedsutvikling for å bidra til mer klimavennlige og attraktive byer/steder. Dette krever både endring i reisemiddelvalg og innføring av ny teknologi. Tilbud til gående og syklende, samt kollektivtilbud, må bedres.
- Innlandet har 6800 km fylkesveg, 250 km gang- og sykkelveger og en rekke andre vegobjekter. Det er stort behov for å ivareta eksisterende infrastruktur, samtidig som det er behov for nye

prosjekter for å bygge opp om regionale og nasjonale mål.

- Sideanlegg. Et betydelig omfang av sideanlegg (gang- og sykkelveger og veglys) langs fylkesveg eies og driftes i dag av kommunene med en varierende standard.

Det er etablert en overordnet målstruktur for Innlandet fylkeskommune, som handlingsprogram for fylkesveg skal bygge opp om. Målstrukturen presenteres i kapittel 6.



Fv.51, Brøying på Valdresflya Foto: Håvard Ødegård

Det skal investeres 1,9 milliarder kr på fylkesvegnettet i perioden 2022 -25. I tillegg er det lagt til grunn en økonomiske ramme på om lag 850 millioner kr til administrasjon, drift og vedlikehold. Dette beskrives nærmere i handlingsprogrammets kapittel 8 til 11.

Nasjonal Transportplan 2022-33 (Mld. St. 2020-2021) signaliserer at det skal etableres en tilskuddsordning for fylkeskommunene med formål om å redusere forfallet. Ordningen er pr oktober 2021 ikke konkretisert. Fylkeskommunedirektøren vil følge dette opp, med mål om å søke midler til aktuelle prosjekter/tiltak i Innlandet.

De økonomiske rammene til handlingsprogram for fylkesveg 2022-25, er i tråd med nåværende økonomiplanrammer. Investeringsrammene har følgende fordeling pr programområde:

Tabell 2.1: Total investeringsramme 2022-25 fordelt på programområder, millioner kr (2021)

Programområde/ rammer	**Ramme i millioner kr (2021-kr)**
Utbedring	995,1
Bru	233,8
Gang og sykkel	277,0
Trafikksikkerhet	85,0
Miljø og service	57,5
Kollektiv	71,6
Åpen post (inkl. klima, spleiselag mv)	80,0
Planlegging	100,0
TOTALT (milioner kr)	**1900**

Tiltak og prosjekter som er prioritert de neste fire årene presenteres i kapittel 11. Status for gjennomføring av handlingsprogrammet gis samferdselsutvalget etter ca. to år. Denne vil i første rekke omfatte bruk av «potter», f.eks. sykkelbymidler og midler til trafikksikkerhet, og status for gjennomføring av investeringsprosjekter.



Fv2532 Vestsidevegen Ringebu
Foto: Ingrid Rindal Øvsteng

3. Et Innland med eventyrlige muligheter

Innlandet er i utvikling. Innlandet som bo- og arbeidsmarkedsregion trenger funksjonell og framtidsrettet infrastruktur, godt utdanningstilbud, attraktive boområder og en bred nærings-struktur. Innlandet har attraktive byer, tettsteder og bygder, samt varierte natur- og kulturopplevelser lett tilgjengelig. Handlingsprogram for fylkesveger skal støtte opp under en bærekraftig utvikling for hele Innlandssamfunnet. Dette kapittelet gir en kort beskrivelse av de viktigste utviklingstrendene og behovene som Innlandet har i dag.

3.1 På veg mot bærekraftige løsninger

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene inngår i FNs Agenda 2030 og består av 17 mål og 169 delmål for en bærekraftig utvikling, samt en erklæring om hvordan verden skal oppnå denne utviklingen innen 2030. Disse bærekraftsmålene skal ligge til grunn for viktig samfunns- og arealplanlegging i Norge, og ligger derfor også til grunn for handlingsprogram for fylkesveger.

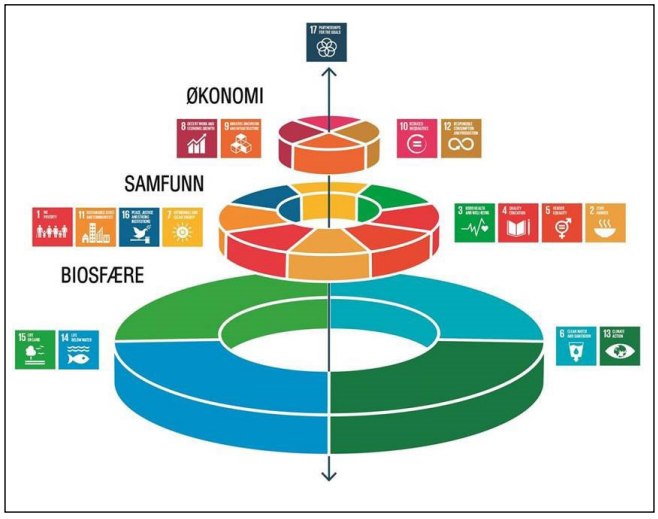


Figur 3.1: FNs 17 bærekraftsmål

Bærekraft vil si evne til å bære og opprettholde noe. Bærekraft kan ses som et system som vedvarer, og som er avhengig av at tre dimensjoner er i balanse:

1) Økonomi
2) Sosiale forhold
3) Klima og miljø

Det er sammenhengen mellom disse tre dimensjonene som avgjør om noe er bærekraftig, samtidig som hver dimensjon skal være bærekraftig i seg selv. Alle de tre dimensjonene berøres av handlingsprogrammet for fylkesveg.



Figur 3.2: Tre dimensjoner i bærekraftsbegrepet.

3.2 Innlandsstrategien

Innlandsstrategien 2020 – 2024[1], som ble vedtatt i fylkestinget i september 2020, har visjonen «Eventyrlige muligheter». Strategien tar utgangpunkt i nasjonale føringer og FN's bærekraftsmål. Den angir fire tverrfaglige satsningsområder: innbyggere, innovasjon, infrastruktur og inkludering.
Innlandsstrategien har videre angitt tre langsiktige utviklingsmål for Innlands-samfunnet:

- Bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser.
- Levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder.
- At aktører i fylket vårt får større nasjonal betydning og synlighet.

Tre nye regionale planer under utarbeidelse

Regionalt planarbeid er forankret i Innlands-strategien, vedtatt av fylkestinget 23.09.2020. Innlandsstrategien gir retning for prioritert politikk for perioden 2020-2024. Vårt felles prosjekt er å bygge Innlandet og ta i bruk mulighetene på tvers av kommunegrenser, forvaltningsnivåer og sektorer.

Innlandsstrategien fastsetter at det skal utarbeides tre nye regionale planer

- Regional plan for det inkluderende Innlandet
- Regional plan samfunnssikkerhet
- Regional plan for klima, energi og miljø.

Gjennom planene skal det utarbeides mål, strategier og tiltak for de ulike områdene. Planprogrammene for de tre nye regionale planene ble vedtatt 29.juni 2021. Arbeidet med Regional plan for det inkluderende Innlandet og Regional plan for klima, energi og miljø pågår ut 2022. Regional plan samfunnssikkerhet skal sluttbehandles i juni 2023.

Mer informasjon om det pågående planarbeidet finnes på www.innlandetfylke.no

3.3 Innbyggere

Innlandet har 371 000 innbyggere. Selv om Innlandet har befolkningsvekst, har det de siste ti årene vært fødselsunderskudd. Det vil si at det fødes færre enn antallet døde. I tillegg opplever fylket netto fraflytting. Innlandet samlet forventes å få en befolkningsnedgang uten innvandring, selv om enkelte områder vil ha vekst. Innlandet er det fylket i Norge med størst andel eldre og lavest andel yngre i befolkningen. Det vil bli færre yrkesaktive per innbygger. Befolknings-framskrivinger viser at denne utviklingen vil fortsette, om vi ikke lykkes med å ta grep for en annen retning. Befolkningsfram-skrivingene legges til grunn for den regionale planleggingen (Innlandsstrategien, 2020).

Levende byer, tettsteder og bygder der innbyggerne trives og har tilhørighet, har betydning for helse og livskvalitet. Service -, velferds og fritidstilbud i nærmiljøet betyr mye for den enkeltes livskvalitet. Utfordringene fremover er å utjevne forskjellene, og bidra til at innbyggerne trives og har det godt i alle deler av fylket. Mobilitetsløsninger er et sentralt virkemiddel i dette.

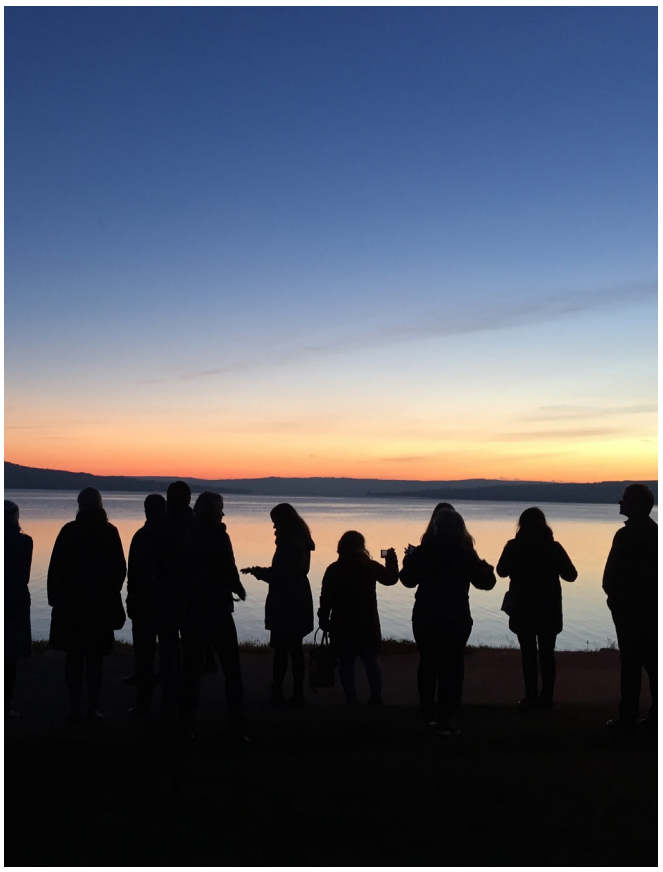
Innlandet er ikke periferi, men vi har periferi

NOU 2020:15 *Det handler om Norge, bærekraft i hele landet,* utreder konsekvensene av demografiutfordringene i distriktene. Utvalget mener at det er et stort behov for nytenkning om distriktenes plass i det norske samfunnet og om distriktspolitikken. Utvalget mener at målet for distriktene framover ikke bør være vekst i seg selv, men å skape et godt samfunn for menneskene som bor der. Videre påpeker utvalget et behov for et bredt spekter av tiltak, blant annet innenfor samferdsel, helsetjenester, utdanning og

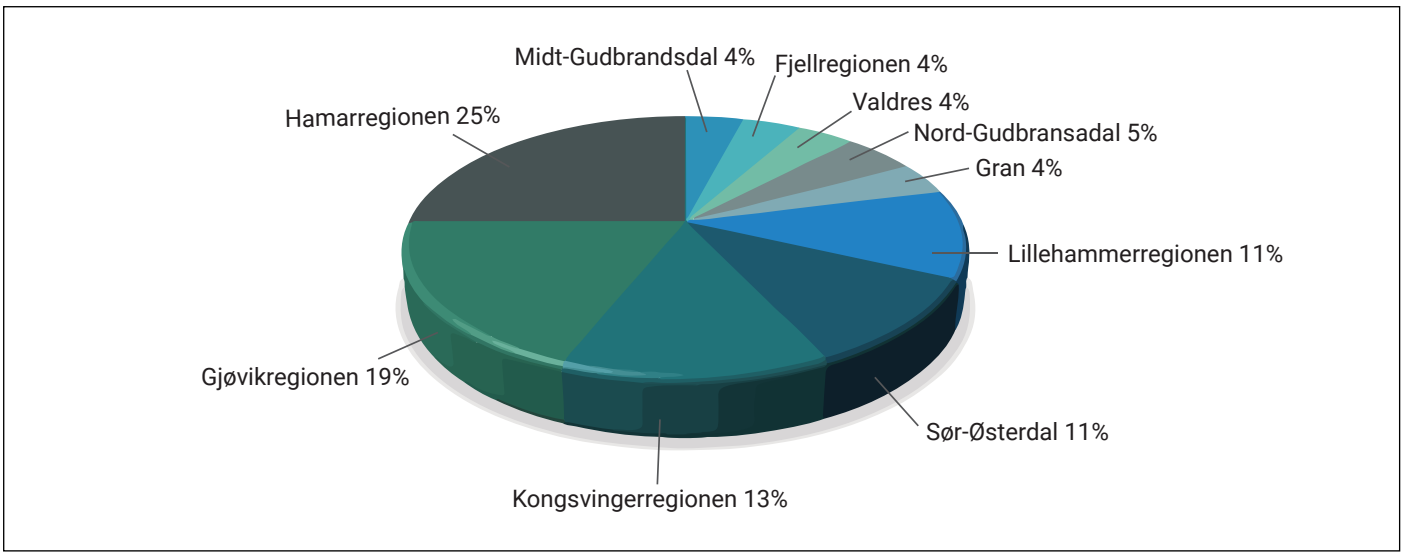
[1] Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet 2020–2024, september 2020.

boligmarkedet. Herunder nevner utvalget blant annet infrastrukturtiltak som integrerer det eksisterende arbeidsmarkedet og i tillegg knytte det tettere til andre arbeidsmarkeder, betydningen av å fjerne flaskehalser på lokalt vegnett og nødvendigheten av digital infrastruktur.

NOU 2020: 12 *Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn* utreder næringslivets betydning for å nå distriktspolitiske mål. En viktig del av arbeidet har handlet om å beskrive hva god lokal og regional næringspolitikk er og å synliggjøre hva som fremmer eller hemmer lønnsom næringsvirksomhet i distriktene. Utvalget peker bl.a. på at satsing på samferdsel er viktig for å få til god regional utvikling og regional balanse.



Folkemengde
Foto: Ingrid Rindal Øvsteng



Figur 3.3: Befolkningsfordeling i Innlandet pr. 2020

Endret bosetting skaper samferdselsutfordringer

Innlandet er et langstrakt, stort og spredtbygd fylke som er delt inn i 10 regioner. I Innlandet bor om lag 40% utenfor byer og tettsteder, mens om lag 60% bor i byer og tettsteder. Innlandet har 12 byer, 10 regionsentre og over 100 tettsteder med flere enn 200 innbyggere i Innlandet (SSB). Innlandet er landets mest spredtbygde fylke. Fylket er avhengig av gode forbindelser nord-sør og øst-vest.

Befolkningen i Innlandet sentraliseres. Det er vekst i den sørlige delen av fylket samt i de større byene, mens mange av distriktskommunene har befolkningsnedgang.

Denne utviklingen ventes å vedvare framover. Det betyr at de folkerike kommunene vokser, mens de små kommuner blir stadig mindre.

Deltidsinnbyggerne er viktig for Innlandet, de bidrar til viktig verdiskaping og mange arbeidsplasser. Med nærmere 100 000 fritidsboliger og ca. fire millioner kommersielle gjestedøgn pr år betyr det at det i perioder kan være dobbelt så mange mennesker i fylket som det er faste innbyggere. For å kunne håndtere de store variasjonene i antall mennesker som oppholder seg i fylket, er det nødvendig med helhetlig planlegging og god infrastruktur.



Foto: Mette Fagerli

Attraktive byer og tettsteder i hele fylket

Utviklingen av attraktive byer og tettsteder er viktig for bosetting og utvikling av næringslivet. Oppland og Hedmark fylkeskommuner (nå Innlandet) har gjennom mange år bidratt inn i dette utviklingsarbeidet. De overordnede målene har vært å skape mer attraktive og bærekraftige byer og tettsteder, basert på virkemidlene innen areal- og transportsektoren. Se faktaboks om omtale av samarbeidet om samordnet areal- og transportplanlegging i kapittel 3.7.

Sterke småbyer og tettsteder gjør det attraktivt å bo, leve og jobbe i hele landet

Regjeringen har utarbeidet en strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2021).

Regjeringen mener at attraktive og utviklingskraftige småbyer som samhandler godt med sitt omland er en distriktspolitisk styrke. Når en småby eller et tettsted tiltrekker seg kompetansemiljøer, næringsliv og folk, øker tilgangen på samarbeidspartnere og arbeidskraft for næringslivet i hele regionen. Kompakte og trivelige byer og tettsteder med gode fysiske omgivelser, et levende sentrum, gode og varierte boliger, et bredt vare- og tjenestetilbud og kultur- og fritidstilbud, kan gjøre hele regionen mer attraktiv som bo-, besøks og næringsregion. Tilgang på utdanning og studiefellesskap i småbyregionene er sentralt, samtidig som et godt og samordnet transportsystem kan redusere reisetiden, koble arbeidsmarkeder sammen og styrke tilgangen til byene og tettstedene, både for distriktene rundt og for reisende inn og ut av regionen.

Departementet trekker frem at kunnskap, metodikk og erfaringer fra tettstedspakkene, bypakkene, areal- og transportstrategier i Mjøsbyene og småbystrategier for byer i nord (Småby Nord 2019) som et godt, faglig grunnlag å bygge videre på i arbeidet med samordnet bolig- areal og transportplanlegging.

Et bidrag til å øke byenes attraktivitet og oppnå nasjonale miljømål, er å satse på bærekraftig mobilitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
Byområdene har høye bilandeler, også på korte reiser (Urbanet Analyse, 2018).
I flere av de større byområdene vil ikke dagens kapasitet i transportsystemet være tilstrekkelig for å møte befolkningsveksten. Økt kapasitet, om det gjelder sykkelveger, kollektivtilbud eller personbiltrafikk, vil kreve økte ressurser til investeringer, drift og vedlikehold.

Sykkelbyer i Innlandet

Kongsvinger, Lillehammer, Gjøvik, Brumunddal, Hamar og Elverum har samarbeidet med fylkeskommunen og Statens vegvesen om å legge til rette for økt sykkelbruk i byen. Samarbeidet har vært organisert ulikt i tidligere Oppland og Hedmark.
To av byene har forpliktende avtaler (Lillehammer og Gjøvik). Avtalene går ut i 2021.

Mjøsbyen

Mjøsbyen er et samarbeid om en felles areal- og transportstrategi for kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa (Øyer, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Stange, Løten, Elverum, Østre Toten, Vestre Toten og Gjøvik). Samarbeidet skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går. Strategien ble vedtatt av Fylkestinget den 29. april 2020.
Areal- og transportstrategien vil være en felles plattform for fylkeskommunen, samarbeidende kommuner, staten og andre aktører for hvordan areal og transport skal samordnes bedre i regionen framover.



Sykkelhotell ved Lillehammer skysstasjon. Foto: Svendsbakken



Utsikt over Gjøvik og Mjøsa. Foto: Bernt M. Tordhol

3.4 Inkludering

Et velutviklet og inkluderende arbeidsliv med plass til alle er nøkkelen til inkludering. Et av hovedprinsippene i bærekraftsmålene er at ingen skal utelates. Gode kollektivtilbud og mulighet til å gå og sykle trygt er viktig for innbyggernes livskvalitet, fordi det gjør det enklere å være både i arbeidslivet, på fritidsaktiviteter, i sosiale sammenkomster og å benytte kulturtilbudet.

Universell utforming

Strategien *Innlandet universelt utformet 2025* ble vedtatt av fylkestingene i Hedmark og Oppland i 2016. Målet innenfor samferdsel er universell utforming av hele reisekjeden. Universell utforming er et viktig bidrag for å legge til rette for inkludering. En forutsetning for deltakelse er at transportsystemet er tilgjengelig for alle. Investeringene innen samferdsel må derfor legge prinsippene for universell utforming til grunn.

Folketall i Innlandet

Innbyggere i Innlandet

370 603

pr. 1. jan. 2021

Folketallsvekst siste ti år

2,2 %

Norge 4,8 % etter tall fra SSB 07459

Forventet folketallsvekst neste ti år

1,9 %

Norge 4,8 % etter tall fra SSB: 12882 - hovedalternativet

3.5 Innovasjon

Arbeidsplasser er en viktig forutsetning for å beholde og rekruttere innbyggere. Våre forpliktelser knyttet til en bærekraftig utvikling stiller krav til nytenking knyttet til produkt- og tjenesteutvikling. Innovasjon i offentlig sektor er et satsingsområde for å gi best mulig tjenester og service til innbyggere og næringsliv. God infrastruktur som støtter opp under dette er viktig.

Klimaendringene er dramatiske, og omstilling er nødvendig for å begrense framtidige utfordringer knyttet til endret klima. I Innlandet er det jordbruk, reiseliv og vegtrafikk som er de største utslippskildene til klimagasser. Hvis man ser på utslippene fra vegtrafikk pr. person har Innlandet de høyeste utslippene i Norge. Dette er knyttet til vår geografi, med spredt bosetting, mindre kollektivtilbud og dermed økt behov for bil, men også til vår funksjon som transittfylke for person- og godstransport. Innovasjon og samarbeid for å finne gode løsninger innen infrastruktur og mobilitet vil derfor bli svært viktig for Innlandet.

Teknologi i rask utvikling

Transportsektoren står framfor teknologiske endringer som vil kunne endre transport av personer og gods på en grunnleggende måte. Fire hovedtrender trekkes fram av Ekspertutvalget[2]: Elektrifisering, selvkjørende transport (automatisering/autonomi), samhandlende intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller. (delingsmobilitet).

Salget av elsykler er et godt eksempel på at ny teknologi bidrar til å endre måten vi reiser på. Tall fra Norsk sportsbransjeforening viser at det på landsbasis ble solgt om lag 20 000 elsykler i 2015, mens tallet i 2019 var økt til 55 000. Flere og flere i Innlandet bruker også elsykler. Undersøkelser viser at folk som bruker elsykkel sykler hyppigere og lengre, og ofte er elsykkelen erstatning for bil nr. 2 i familien.

Teknologi og et mer intelligent transport-system er virkemidler som må tas i bruk for å bidra til å nå Innlandets mål innen blant annet trafikksikkerhet, mobilitet og reduksjon i klimautslipp. Innlandet er spredtbygd, har et omfattende vegnett, landets eldste bilpark og en lav andel elbiler. Virkemidlene varierer derfor i styrke mellom områdene. Der for eksempel delingsmobilitet vil kunne få økt betydning i innlandsbyene, vil nullutslipps-teknologi bety mer for hele Innlandet, også i spredtbygde strøk. Ladeinfrastruktur og evne til nytenkning og innovasjon er avgjørende for at vi kan henge med på den teknologiske utviklingen som pågår.

3.6 Infrastruktur

God infrastruktur er en forutsetning for bosetting og arbeidsliv i hele Innlandet, og det er derfor viktig å sikre god framkommelighet både på veg og bane. Klimaendringer skaper utfordringer for infrastrukturen i fylket, der blant annet flom og skred påvirker drift, vedlikehold og beredskap. Det er behov for betydelige investeringer for å skape et mer robust fylkesvegnett som er rustet for framtiden.

Det skal legges til rette for at framtidig transportvekst i persontrafikken kan tas med

[2] Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet, Rapport fra Ekspertutvalget, juni 2019

kollektivtrafikk, gange og sykkel. Muligheten for å ferdes trygt og effektivt til fots og på sykkel, også for mennesker med ulike funksjons- og ferdighetsnivå, er avgjørende for at flere skal unngå å ta bilen på de korteste turene. Et lønnsomt og bærekraftig næringsliv i Innlandet er avhengig av gode veg- og transportforbindelser for å få tilgang til markeder, råvarer og arbeidskraft.

Digital infrastruktur

Tilgang til høyhastighets bredbånd er en forutsetning for å kunne ta del i den tekno- logiske sam- og framtida. Samfunnet blir i stadig større grad avhengig av formidlingstjenester og ulike typer velferds-teknologi som krever slik tilgang, og bredbånd er i dag å se på som basisinfrastruktur på linje med veg/ bane, strøm, vann og avløp. Høyhastighets bredbånd er viktig for å øke konkurranse- kraften og verdiskapingen i næringslivet i hele fylket. Innlandet er blant fylkene med dårligst bredbåndsdekning i Norge.

Næringslivets transporter

Store deler av industrien/næringslivet er plassert i distriktene nær råvarene og er avhengig av god framkommelighet. Fylkes-vegene, herunder Randsfjordferja, har stor betydning for næringslivet, og er med på å binde de store riksvegene, nord-sør og øst-vest – sammen. Flere fylkesveger fungerer også som omkjørings- og beredskapsveger for gjennomgående riksveger.



Lastebil på vegen. Imageshop

Utbygging av riksvegnettet har ført til at forskjellen i standard mellom riks- og fylkesvegnettet har økt. For å utvikle arbeidsmarkeder er reisetid og antall arbeidsplasser avgjørende. Statistikk over yrkesaktive med heltidsarbeid etter reisetid fra bosted til arbeidssted, viser at antall yrkesaktive faller raskt når reisetiden fra bosted til arbeidssted øker. God transportinfrastruktur som reduserer reisetiden, er viktig for å redusere avstandsulempene.
Godstransport og varelevering i byer og tettsteder er stedvis utfordrende og det er nødvendig å finne hensiktsmessige løsninger for å sikre vareleveringen og ivareta både funksjonalitet og attraktivitet i Innlandets byer og tettsteder.

Skog- og tømmernæringen

Et aktivt og lønnsomt skogbruk og konkurransedyktig skogindustri er av stor betydning for utviklingen av regionen. Hele 40 % av avvirkningen i Norge skjer i Innlandet, som er tyngdepunktet i skog-Norge med både skogressursene og landets sterkeste tremekaniske miljø.

Fylkesvegene er viktige for tømmertransporten, men dårlig standard på flere bruer og restriksjoner på fylkesvegnettet er flaskehalser i transportsystemet. Skognæringen har gitt en rekke innspill til bruer hvor det er viktig å gjøre tiltak for å øke framkommeligheten for tømmervogntog. Disse ønskene dreier seg i hovedsak om å skrive opp bruer til 60 tonn totalvekt og det er gjennomført en betydelig jobb med klassifisering av bruer for å øke framkommeligheten for tømmertransporter. For endel bruer er det fortsatt nødvendig med ytterligere utredninger før en kan avklare tiltak og fastlegge kostnadene for tiltakene.

Sykkelruter i Innlandet

Mjøstråkk og Mjølkevegen de lengste skiltede sykkelrutene i Innlandet 250 km. Mjøstråkk går rundt Mjøsa og den østlige traseen er også del av nasjonal sykkelrute 7 Pilegrimsruta og europeisk sykkelrute 3 Pilgrim Route. Mjøstråkk er også lett tilgjengelig med kollektiv transport, spesielt tog da både Dovrebanen og Gjøvikbanen har flere stopp langs ruta. Det er også mulig å kombinere sykkelturen med Norges eldste hjuldamper M/S Skibladner. Mjølkevegen er en flott fjellrute og går mellom Vinstra-Valdres-Gol. Den er del av de nasjonale sykkelrutene 4 og 5. Mjølkevegen gir gode muligheter for fin fjellsykling i lettkupert høyfjellsområde. Tour de Dovre er en annen flott fjellrute som er en familievennlig rute på 130 km gjennom de tre nasjonalparkene Rondane, Dovre og Dovrefjell. Selv om ruta ikke er helt ferdig etablert så er den i ferd med å utvikle seg til en attraktiv rute for både lokalbefolkningen og tilreisende. Det er økning i antall syklister som overnatter langs ruta og dagstursyklister. To andre populære fjell- og sætersykkelruter er Peer Gynt-vegen og Sæterveien Røros – Alvdal. Nasjonal sykkelrute 9 Villmarksruta passerer går også gjennom Innlandet.

Nasjonale turistveger

Innlandet fylke er vertskap for 4 av landets 18 nasjonale turistveger: fv.55 Sognefjellet, fv.258 Gamle Strynefjellsvegen, fv.51 Valdresflye og fv.27/219 Rondane. Nasjonal turistveg er 18 utvalgte strekninger i Norge som har fått offisiell status som veger hvor det skal investeres ekstra for å få en infrastruktur som passer turistnæringen og reisende langs disse vegene. Vegene forsterkes med arkitektur og kunst på tilrettelagte utsiktspunkt og rasteplasser. Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle attraksjonen Nasjonale turistveger.
Les mer på:
www.nasjonaleturistveger.

Reiseliv

For store deler av Innlandet er turistnæringen svært viktig. Innlandet har rundt fire millioner gjestedøgn i kommersielle senger pr år. Dette gjør Innlandet til det fjerde største hotell- og campingfylket i Norge. Med 85 000 fritidsboliger er Innlandet Norges største hytte-fylke, og desidert det største når det gjelder fjellhytter.

Sykkelturisme

Innlandet egner seg godt til sykling og vandring, det er tilrettelagte regionale og lokale ruter og stier som egner seg både på lange turer fra sted til sted, og rundturer med et fast utgangspunkt. I tillegg er europeiske sykkel- og vandreruter som Pilgrimsleden og Pilegrimsruta skiltet gjennom fylket. Økt sykling og vandring bidrar også til lokal verdiskaping.

Mange aktører har etablert sykkelprodukter som tilbys i kombinasjon med blant annet overnatting, lokal mat og bagasjetransport. Dette har bidratt til å trekke både turister og lokalbefolkningen til å sykle på tur i fritid og på kortere og lengre turer. Denne formen for sykling bidrar også til at flere sykler i hverdagen.



Sykkeltur. Illustrasjonsfoto

3.7 Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) ble lagt frem våren 2021. Her presenteres Regjeringens samferdselspolitikk de neste 12 årene. Innspillet til NTP har vi vektlagt bl.a. klima, vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger, næringslivets transportbehov, utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og by- og tettstedsutvikling.

NTP signaliserer at det skal etableres en tilskuddsordning for fylkeskommunene med formål om å redusere forfallet. Ordningen er pr oktober 2021 ikke konkretisert. Fylkeskommunedirektøren vil følge dette opp, med mål om å søke midler til aktuelle prosjekter/tiltak i Innlandet.

3.8 Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet

Vegdirektoratet er gitt i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede behovet for nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet som følge av overføringen av vegadministrasjon til fylkeskommunene. Dette arbeidet pågår og vil definere fylkeskommunens handlingsrom over eget vegnett. Innlandet fylkeskommune har gitt følgende innspill til rapporten fra arbeidets første fase (Fylkestingsvedtak 20.10.2020, sak 119/2020):

En innføring av mer omfattende nasjonale føringer for fylkesvegnettet vil kunne gi Innlandet fylkeskommune mindre handlefrihet over eget vegnett. Avhengig av modell som blir valgt, vil dette også kunne føre til økte kostnader for fylkeskommunen.

Areal- og transportstrategier
Innlandet fylkeskommune har samarbeidsavtaler med byene Otta, Fagernes/Leira, Lillehammer, Gjøvik, Vinstra, Raufoss og Kongsvinger om et forpliktende samarbeid innen samordnet areal- og transportplanlegging.

Fylkestinget mener at en innføring av sterke nasjonale føringer for fylkesvegnettet vil gå på tvers av målene for regionreformen, som skulle styrke lokaldemokratiet og den lokale handlefriheten.

Fylkestinget mener at nasjonale føringer for fylkesvegnettet ikke kan vurderes uten at en samtidig utreder ansvars- og myndighetsforholdet for forvaltning etter Vegtrafikkloven, og ser disse i sammenheng. Fylkestinget mener dagens situasjon (modell 0) bør videreføres, alternativt at det velges en modell som gir størst mulig handlefrihet for fylkeskommunene. Dersom det likevel innføres nasjonale føringer som medfører økte utgifter for fylkeskommunene, må dette kompenseres fullt ut gjennom økte statlige rammer.

Fylkeskommunen avventer p.t. videre prosess.



Fv. 55 Sognefjellsvegen. Foto: Steinar Svensbakken

3.9 Lovverk

Vegloven

Vegloven regulerer planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger med mål om at trafikken på de kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet er tjent med. Vegloven gir fylkeskommunen myndighet over eget vegnett.

Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven regulerer all trafikk med motorvogn, herunder for eksempel fartsgrenser og skilting. Forvaltning etter Vegtrafikkloven er lagt til Statens vegvesen, også for fylkesveg.

Forskrifter og vegnormaler

Vegloven definerer ansvarsområdet fylkeskommunen har for eget vegnett. Loven følges av flere forskrifter som også gir Vegdirektoratet myndighet på fylkeskommunalt vegnett, for eksempel knyttet til bru og tunnelforvaltning, jfr. pkt. 3.7

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente, kvalitetssikre og formidle data som gjelder fylkesveg og trafikken der Vegdirektoratet bestemmer nærmere hvilke formater som skal benyttes, og i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles, jf. Vegdataforskriften. Denne er til revisjon.

Vegnormaler er en samlebetegnelse for normaler i Statens vegvesens håndbokserie som inneholder krav til bl.a. vegbygging, vegutforming, tunneler, bruer og ferjekaier, rekkverk og trafikksikkerhetsutstyr. Vegnormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlige veg- og trafikkanlegg.

Vegnormalene er kravdokumenter som har hjemmel i forskrift etter Veglovens § 13 for anlegg av all offentlig veg. Fylkeskommunen har fraviksmyndighet fra disse vegnormalene på eget vegnett.

Skilt-, oppmerkings- og signalnormalene er hjemlet i skiltforskriftens § 35 etter Vegtrafikkloven.



Fv. 187, v/Glasshuset, Ringgata, Hamar. Foto: Kine Skarstein

4. Klimagassutslippene skal reduseres

Det er store klimagassutslipp knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av veg. Fylkeskommunens klimagassregnskap (2020) viser at utslipp fra «bygg og infrastruktur» innenfor virksomhetsområdet «fylkesveg» utgjør nærmere en tredjedel av totalutslippene fra Innlandet fylkeskommune. Dette kapittelet beskriver hvordan Innlandet fylkeskommune skal arbeide for å redusere utslippene innenfor fylkesvegområdet, i tråd med internasjonale, nasjonale og regionale mål. Tiltak for økt andel sykling, gåing og kollektivtiltak, samt utvikling av attraktive byer og tettsteder vil også være viktige klimatiltak. Dette er omtalt i andre kapitler i dokumentet.

4.1 Ambisiøs klimapolitikk

Innlandet skal bidra til at Norge når klimalovens mål om minst 50 prosent reduksjon av klimagasser innen 2030, og blir et lavutslippssamfunn innen 2050.

Som et bidrag skal Innlandet samlet kutte 50 prosent i direkte klimagassutslipp innen 2030 (FU-sak 217/2020). Det vil si at det må kuttes over 1,1 millioner tonn CO2-ekvivalenter over en 10 års-periode. Innlandet fylkeskommune har mål om å bli en fossilfri virksomhet innen 2025 (FT-sak 159/19).

Disse målene legges til grunn for drift, vedlikehold og investeringer i fylkesvegnettet.

Mål om klimagassreduksjon

Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050 iht. klimaloven. Norges forpliktelse i Parisavtalen er å kutte nasjonale klimagassutslipp med 50 -55 prosent innen 2030.

Innlandet fylkeskommune har et samfunnsansvar og kan bruke sin innkjøpsmakt for å stille krav til klimavennlige materialer, metoder og utstyr. Dette kan være et betydelig bidrag til omstilling til det grønne skiftet.

4.2 Bevisst forbruk

Klimafotavtrykk til virksomhetsområdet fylkesveg vil i all hovedsak bestå av utslipp fra anleggsmaskiner, massetransport og materialproduksjon. Ved utbygging av et vegprosjekt vil en tredjedel av klimagassutslippet vanligvis komme fra bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialer og masser, mens to tredjedeler kommer fra produksjon av materialene som benyttes (for eksempel betong, stål og asfalt). Det er derfor helt sentralt å redusere utslippene fra anleggsmaskiner og materiell.

I tillegg vil vi legge vekt på å redusere klimagassutslipp ved effektiv utnyttelse og godt vedlikehold av *eksisterende* infrastruktur. Det vil redusere behovet for å bygge nytt og dermed redusere både direkte utslipp fra anleggsmaskiner og indirekte utslipp fra byggemateriale.

4.3 Hvordan skal vi arbeide?

Arbeid for reduksjon av klimagassutslipp fra vegutbygging, vedlikehold og drift i fylkeskommunen er et stort og omfattende fagområde som er i utvikling, både nasjonalt og internasjonalt.

I handlingsprogramperioden skal vi sikre at flere klimaprosjekter blir gjennomført. Deretter, vil vi ved bruk av klimabudsjetter/

-regnskap beregne hvilke tiltak som gir best resultat. Vi har pr. i dag ikke kunnskap om hvilke merkostnader dette ev. kan medføre, men det er forutsatt at investeringsposten «åpen post», se omtale i kapittel 11, kan benyttes til å finansiere ev. merkostnad for noen utvalgte klimaprosjekter.

Gang- og sykkelprosjektet fv. 1758 Knut Alvsons gate i Hamar kommune, er utpekt som det første klimaprosjektet for Innlandet fylkeskommune (prosjektet ligger i Handlingsprogrammet 2018-21 (Hedmark). Arbeidet i dette prosjektet vil danne et verdifullt erfaringsgrunnlag for det videre arbeidet med klimavennlige løsninger i alle anskaffelser.

Vi jobber mot å stadig forbedre alle kontraktene vi har med entreprenørene slik at de kan bidra til å redusere klimagassutslipp på en kostnadseffektiv og formålstjenlig måte. Målet er å fremme kreativitet, velge kontraktsformer og bruke virkemidler i kontrakter bevisst ved anskaffelser. Dette gjelder f.eks. tildelingskrav, kontraktskrav og incitamentsordninger.



Klima/miljø. Illustrasjonsfoto

Videre jobber vi med å øke intern kompetanse, samarbeid med andre store samferdselsaktører, for eksempel gjennom deltakelse i nettverket Grønn Anleggssektor (se faktaboks) og samarbeid med bransjen (entreprenører- og leverandørmarkedet). Dette vil gjøre oss i stand til å følge med og drive utviklingen framover.

Vi trenger bedre data

Det må understrekes at datagrunnlaget for bygge- og anleggsvirksomhet på kommune- og fylkeskommunenivå per i dag er svært mangelfullt. Dessverre finnes det lite faktiske måledata og erfaringstall, og manglende kunnskap om fordeling av klimagassutslippene på næring, aktiviteter og maskintyper. Dette er en også utfordring på nasjonalt nivå.

For å forbedre datagrunnlaget har vi startet fortløpende implementering av rapporteringskrav om drivstoffforbruk i driftskontraktene. I tillegg er det vesentlig å få et bedre datagrunnlag av CO2-utslipp fra ulike materialer og produkter. Dette gjøres ved blant annet innhenting av EPD-er (miljødeklarasjoner). Det vil gjøre oss i stand til å styre klimakrav om drivstofftype og materialbruk til rett nivå i kommende kontrakter.

4.4 Klimatiltak, kunnskap og merkostnader

Det er gjennomført et arbeid for å identifisere direkteutslipp fra virksomhetsområdet fylkesveg fra anleggsplassen. Forskningsinstituttet Cicero har bidratt til arbeidet.

Cicero-rapporten (Fossilfri anleggsvirksomhet, Innlandet fylkeskommune, 2021) beskriver direkte utslipp fra anleggsmaskiner på anleggsplass og omtaler bærekraftsutfordringer, kostnader og barrierer for biodrivstoff og for utslippsfrie løsninger.

Cicero konkluderte med at målet om fossilfri virksomhet i 2025 kan oppnås ved bruk av biodrivstoff, men biomasse er en knapp ressurs og utstrakt bruk kan være problematisk fra et bærekraftperspektiv. Videre kan det føre til en årlig merkostnad i handlingsprogramperioden av minst 60-80 millioner kroner (dette tallet er kun basert på anleggsmaskiner innenfor anleggsplassen og ikke transport til og fra, noe som tilsvarer en betydelig andel av anleggsmaskinbruk). Cicero er tydelig på at disse tallene er kun å betrakte som et grovt overslag med stor usikkerhet knyttet til seg.

Cicero trekker også frem andre tiltak som f.eks. krav om utslippsfrie anleggsmaskiner (el- eller hydrogen). Merkostnaden for utslippsfrie tiltak er høyere enn fossilfrie tiltak, samt avhenger av flere faktorer og vil ikke være aktuelt overalt i Innlandet.

Samtidig signaliserer bransjen at de er klare til å konkurrere på klima. Innlandet fylkeskommune skal være en pådriver for å utvikle markedet for nye innovative løsninger.

Nettverket Grønn Anleggssektor
NCC og SINTEF har, sammen med transportetatene og flere andre leverandører til byggenæringen, gått sammen om å etablere nettverket «Grønn Anleggssektor». Nettverket skal jobbe konkret med hvordan anleggsbransjen kan bidra til klimakutt og bli grønnere.
(kilde: Annleggsmaskinen.no)



Knut Alvsonsgate, Hamar
Foto: Google maps

5. Fylkesvegnettet i Innlandet

Innlandet fylkeskommune har ansvaret for forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av et vegnett på om lag 6800 kilometer kjøreveg, noe som gjør oss til landets største fylkesvegeier. Fylkesvegene binder Innlandssamfunnet sammen, og er av stor betydning for innbyggere, næringsliv, besøkende og gjennomgangstrafikk. Fylkesvegene varierer mye med tanke på standard og trafikkmengde. Dette kapittelet gir en oversikt over situasjonen på fylkesvegnettet pr. januar 2021. Kapittelet oppsummeres ved å peke på hovedutfordringene i arbeidet med å ta vare på vegkapitalen i Innlandet.

5.1 Fylkesvegnettet[3]

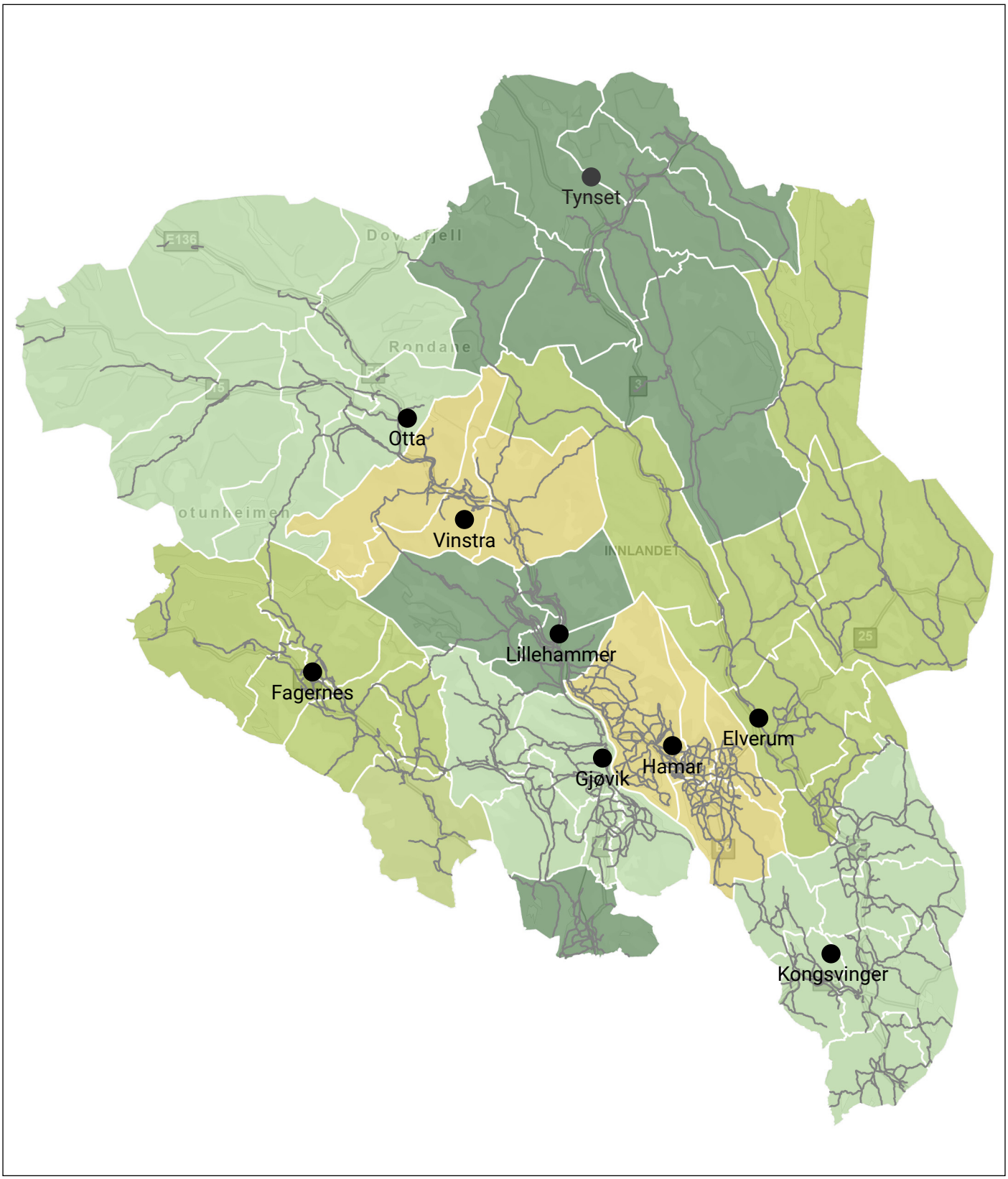
Antall kilometer kjøreveg

Fylkesvegnettet i Innlandet fylkeskommune utgjør til sammen 6812 km kjøreveg. I tillegg kommer en fergestrekning over Randsfjorden på 1 km og 483 km gang- og sykkelveg langs fylkesveg. Tabellen under viser omfanget av fylkesveg i hver region i Innlandet.

Tabell 5.1: Antall km fylkesveg pr region:

Region	Antall km fv	Prosentvis fordeling
Fjellregionen	651 km	10 %
Gjøvikregionen	828 km	12 %
Hadelandregionen (kun Gran kommune)	186 km	3 %
Hamar-regionen	990 km	15 %
Kongsvinger-regionen	1000 km	15 %
Lillehammer-regionen	433 km	6 %
Midt-Gudbrandsdalregionen	365 km	5 %
Nord-Gudbrandsdalregionen	507 km	7 %
Sør-Østerdalsregionen	1229 km	18 %
Valdresregionen	623 km	9 %
Sum fylkesveger i Innlandet	**6812 km**	**100 %**

[3] Informasjon om vegnettet er hentet fra vegkart.no (NVDB)



Kart over Innlandet som viser regionene og fylkesvegnettet.

Forfall

Statens vegvesen kartla forfallet på fylkesvegene i Norge i 2012, og kom da fram til et samlet forfall for Innlandet (Hedmark og Oppland) på 3,7 milliarder kr.

Vista Analyse[4] beregnet i 2018 forfallet i Hedmark og Oppland til å være på rundt 4,4 milliarder kr.

Vi har nå kartlagt forfallet på nytt. Den nye kartleggingen bygger på de samme prinsippene som i 2012, men er noe forenklet. Vår analyse av forfallet samsvarer med Vista Analyse sin rapport fra 2018, men det er knyttet stor usikkerhet til hvor stort forfallet er på bruer og det totale forfallet på vegnettet er trolig enda større enn 4,4 milliarder kr.

Oppsummert betyr det at forfallet på fylkesvegnettet har økt fra 2012 og fram til i dag. Det er imidlertid beheftet stor usikkerhet knyttet til både tidligere og oppdatert beregning av forfallet.

Funksjonsklasse

Det omfattende fylkesvegnettet er delt inn i funksjonsklasser. Bakgrunnen for inndelingen er hvilken type trafikk som er hovedbruker av vegen og hvilken funksjon vegen har. Dette er nyttig informasjon til strategiske diskusjoner om prioritering av prosjekter og valg av standard, i tillegg til å være et forvaltningsmessig verktøy for byggegrense- og avkjørselsaker.

Det er definert fem funksjonsklasser, fra A til E, men funksjonsklasse A gjelder nasjonale hovedveger og dette er riksvegene. Den inndelingen av fylkesvegnettet som foreligger er beskrevet i Vegnettsplanen[5].

Tabell 5.2: Prosentvis fordeling pr. funksjonsklasse:

Funksjonsklasse	Prosentvis fordeling
B, regionale hovedveger	13 %
C, lokale hovedveger	19 %
D, lokale samleveger	34 %
E, lokale adkomstveger	34 %



Fv. 2534 Kongsvegen før utbedring. Foto: Anders Fosse Skjåk

[4] Vista Analyse 2018, "Hva har skjedd med fylkesveiene etter Forvaltningsreformen?"
[5] Vegnettsplan for Innlandet ble vedtatt i fylkestinget juni 2021

Gang- og sykkelveger

Gang- og sykkelvegnettet langs fylkesvegnettet i Innlandet er totalt 483 km. Fylkeskommunen eier 262 km og kommunene 221 km. Det er stort behov for vedlikehold og utbedring av gang- og sykkelveger, og det er et generelt behov for utbygging av nye gang- og sykkelveger. Flere gang- og sykkelanlegg, spesielt inn til og gjennom byer/ tettsteder, har en utforming som ikke bygger opp om målene om økt sykkel og gange i byer og tettsteder. Det er også utfordringer knyttet til trygg og sikker skoleveg.

Vegdekke

Fylkesvegnettet består av både grusveg og veg med ulike typer fast dekke.

Tabell 5.3: Fordelingen mellom grus- og fast dekke:

Vegdekke	Prosentvis fordeling
Grusdekke	16 %
Fast dekke (ulike typer)	84 %

Det er et stort forfall på både på vegdekker og vegfundament. Ca. 2700 km med veg har et dekke som har gått ut på alder (20 år), eller har en levetidsfaktor som er lavere enn 1, det tilsvarer 46% av det asfalterte vegnettet



Gang- og sykkelveg i Lom. Foto: Kari Hermanrud

5.2 Trafikksikkerhet

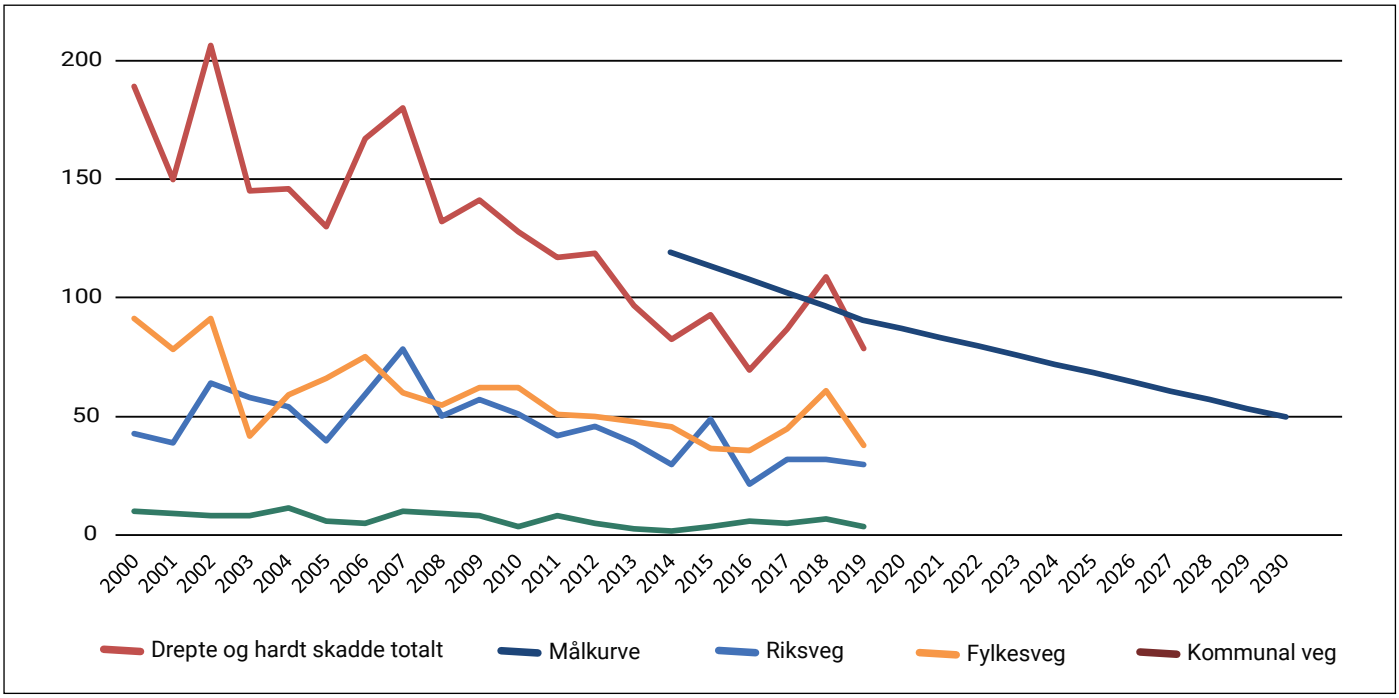
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Fylkeskommunene, Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk og sju storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen.

Innlandet fylkeskommune vil konkretisere og prioritere tiltak i henhold til føringer gitt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet som skal bidra til å nå Stortingets mål for 2030 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken per år.

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikk-sikkerhetsarbeidet i Norge. Visjonen, som ble vedtatt av Stortinget i 2002, innebærer ingen drepte eller hardt skadd i vegtrafikken.

Nullvisjonen er konkretisert i nasjonale etappemål for trafikksikkerhet, og for Innlandet fylke er det nasjonale målet maksimalt 50 drepte eller hardt skadde på Innlandsvegene i 2030. Målet gjelder for all trafikk på offentlige veger. Dette er illustrert med en målkurve for utviklingen, jfr figuren 5.1. Denne viser også etappemålet om maksimalt 70 drepte og hardt skadde i 2024.

Figuren viser at det var 70 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Innlandet i 2019, mens etappemålet var 80. Antall drepte og hardt skadde lå dermed på den rette siden i forhold til målkurven. Den viser også at antall ulykker med drepte og hardt skadde i Innlandet har, i likhet med resten av landet, hatt en klar

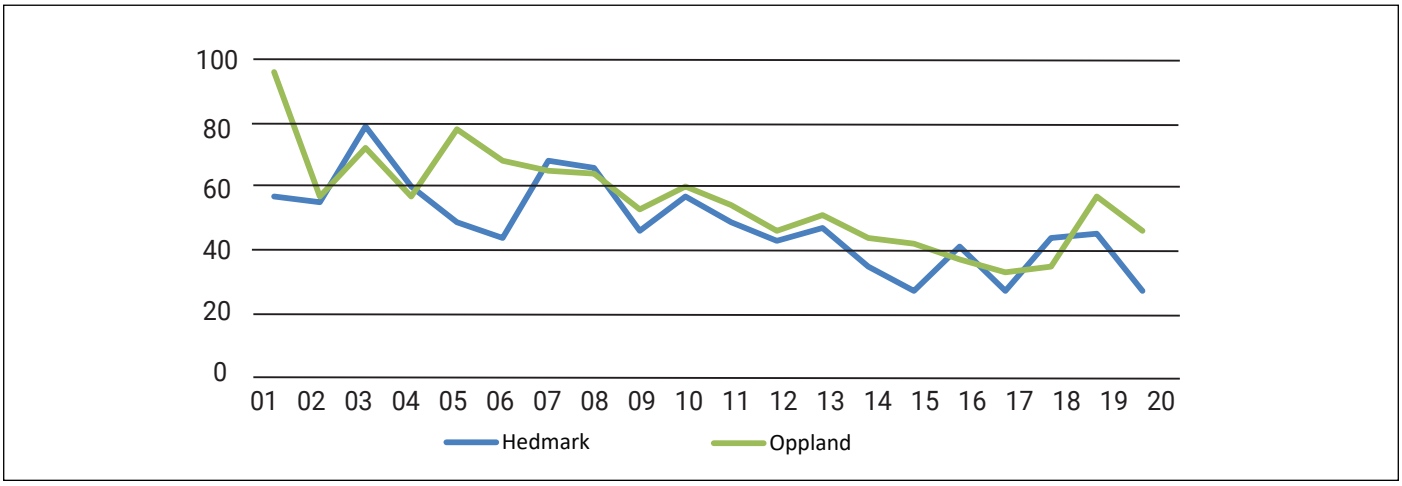


Figur 5.1: Utvikling i antall drepte og hardt skadde og målkurve for Innlandet fylke

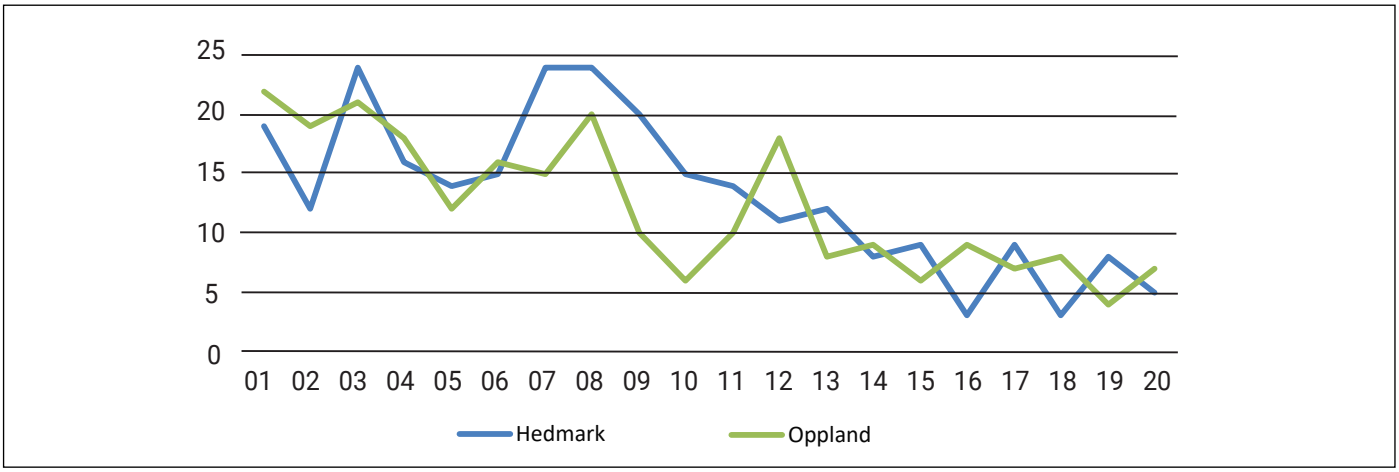
nedgang de siste 20 årene. Det er summen av alle trafikksikkerhetstiltak som har gitt denne nedgangen. Dette gjelder bl.a. bedre holdninger hos de unge, målrettet opplæring, trafikksikkerhetstiltak på vegene, bedre kvalitet på kjøretøyene samt et helsevesen som berger liv etter ulykker i langt større grad enn tidligere.



Veltepetter. Foto: Torild Svendsen



Figur 5.2: Antall hardt skadde i trafikken 2001 - 2019. Tall hentet fra: https://www.ssb.no/statbank/table/12044/



Figur 5.3: Antall døde i trafikken 2001 - 2019. Tall hentet fra: https://www.ssb.no/statbank/table/12044/

Ulykkesrisiko

Innlandet er fylket med flest trafikkulykker med drepte og hardt skadde pr. innbygger. Fylkesvegnettet utgjør 56 % av det offentlige vegnettet i Innlandet fylke. 55 % av ulykkene på offentlig veg med drepte og hardt skadde skjer på fylkesvegnettet. Vi ser at utforkjøringsulykker på lavtrafikkert vegnett er en spesielt stor utfordring på fylkesvegene i Innlandet. 48 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i Innlandet er utforkjøringsulykker.

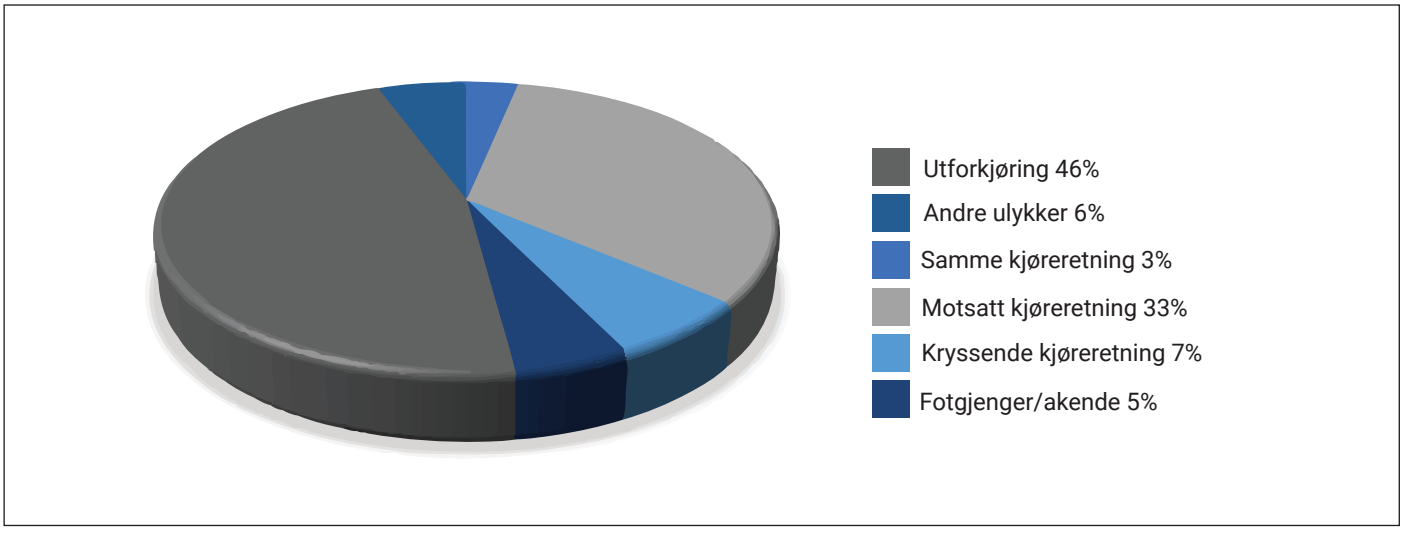
Aldersgruppen 16-17 år er en ulykkesbelastet gruppe. Dette skyldes hovedsakelig bruk av lett motorsykkel, men også moped og som bilpassasjer. Den eldste aldersgruppen (over 75 år) blir også ansett som en risikogruppe i trafikken.

Gjennomsnittlig er det 92 drepte eller hardt skadde i trafikken hvert år i Innlandet.

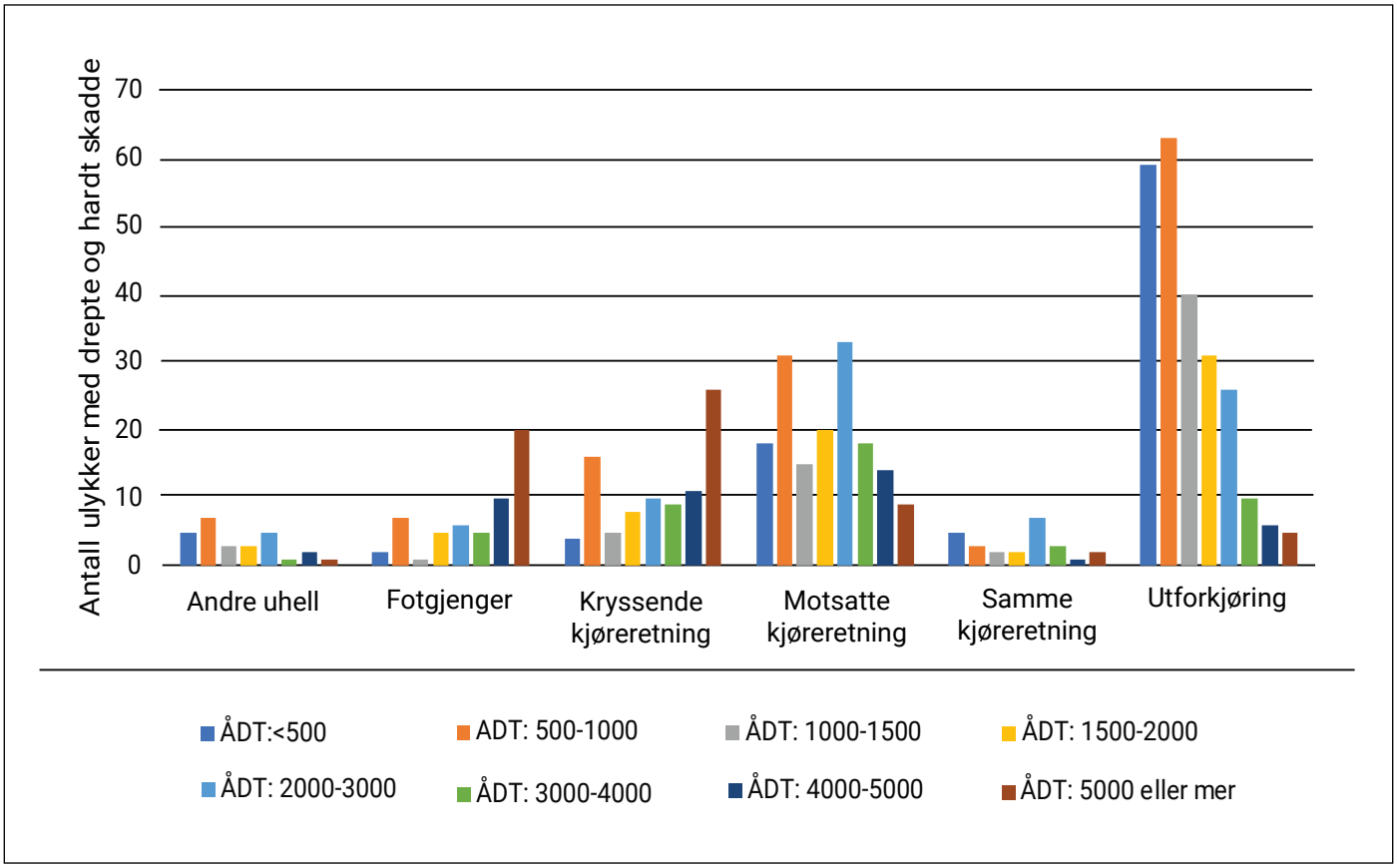
Innlandet er det fylket i landet hvor det kjøres mest per innbygger og fylket med høyest gjennomsnittsalder på bilparken.



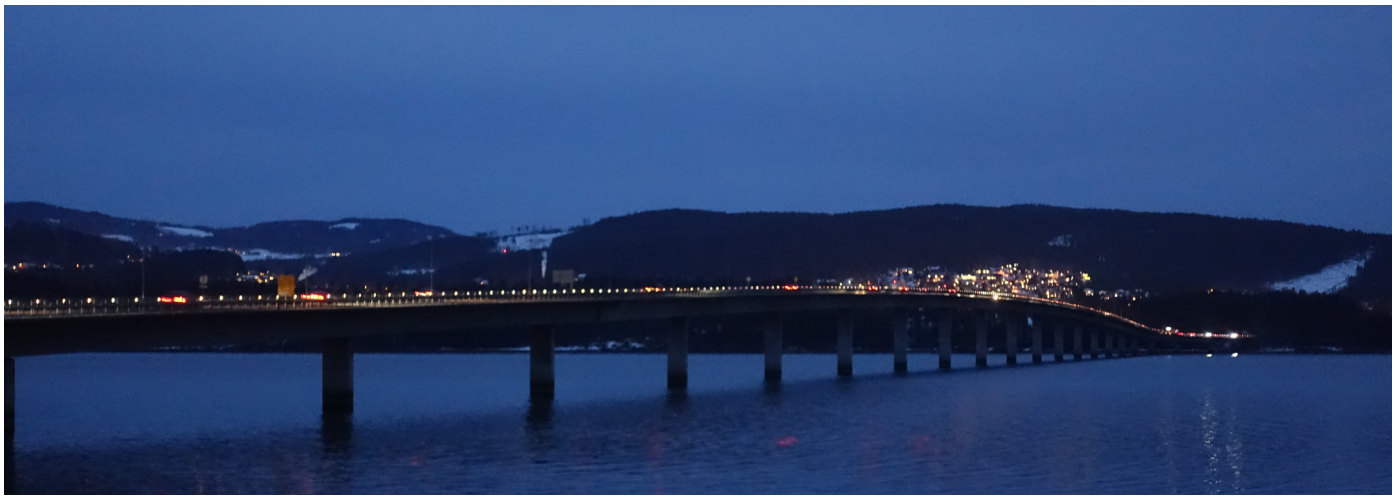
Fakler tennes til minne om de som har omkommet i trafikken
Foto: Kathrine Lunde Halvorsen



Figur 5.4: Antall drepte og hardt skadde i ulykker på fylkesveger i Innlandet i perioden 2015 til 2019.



Figur 5.5: Antall drepte og hardt skadde på fylkesveger i Innlandet fordelt på uhellstype og ÅDT - gruppe, 2009 - 2018



Lys på Mjøsbrua, minnesmarkering 2020. Foto: Svensbakken

5.3. Bruer, konstruksjoner og vegutstyr

Bru
Innlandet eier 1233 bruer. Dette omfatter trafikkerte vegbruer, gang/sykkelbruer, bruer i fylling og fergekaier.

Rundt halvparten av fylkesvegbruene i Innlandet er over 50 år gamle. Generelt er disse bruene karakterisert ved at kapasiteten/bæreevnen er fullt utnyttet, utforming og detaljering er ikke optimal for å begrense vedlikeholdskostnadene, og bestandighet mot salt er ikke tilfredsstillende. Disse utfordringene gjelder også i stor grad for bruer bygd i perioden 1970 til 1990; altså er denne situasjonen beskrivende for til sammen bortimot 80 % av bruene.

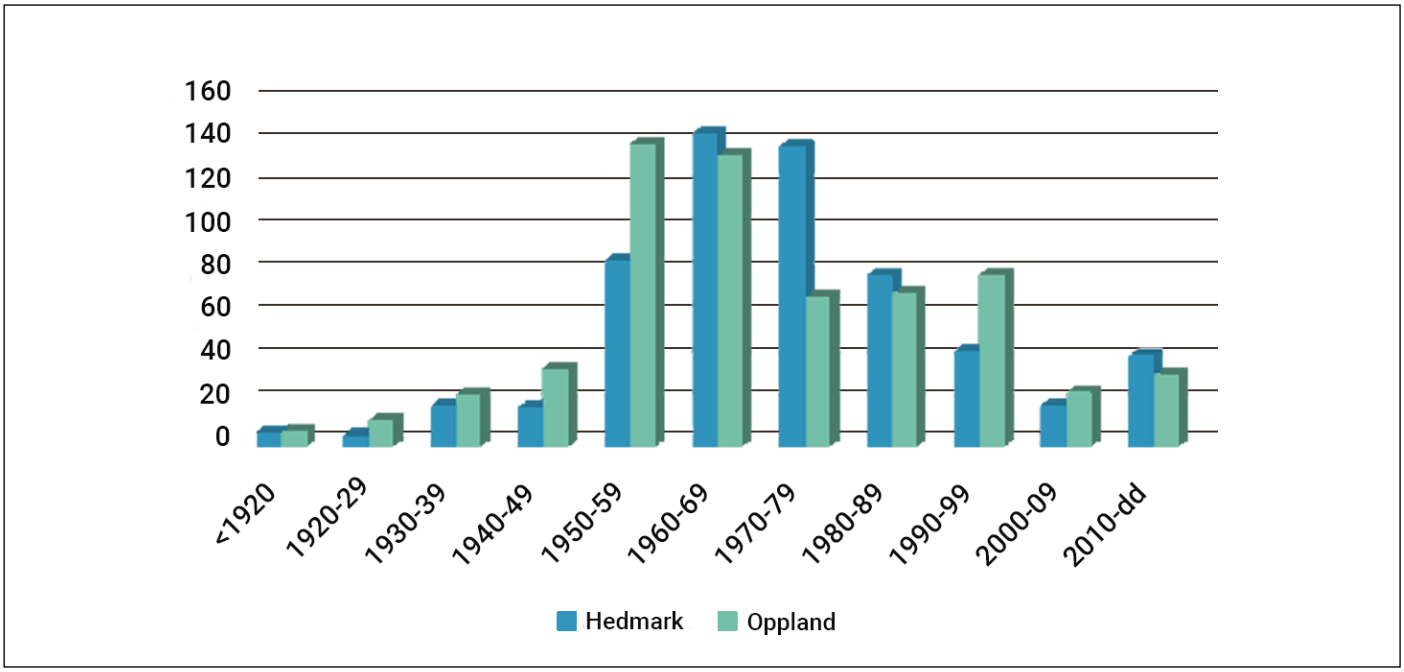
På bakgrunn av alder må man forvente at uforutsette forhold kan oppstå, og at man på relativt kort varsel kan bli tvunget til omprioriteringer for å gjennomføre akutte tiltak. Det registreres stadig oftere skader knyttet til flom, og da spesielt knyttet til manglende vannføringskapasitet, massetransport og erosjonsskader. I tillegg til endringer i klima, skyldes undergravingskader blant annet at eldre bruer ofte ble fundamentert direkte på løsmasser, med begrenset erosjonssikring.

Mange eldre bruer er også bygd for korte til å håndtere de økte vannmengdene. Bruene har et stort vedlikeholdsbehov, og i tillegg er det også et stort standardetterslep som betyr at de ikke tilfredsstiller dagens regelverk. Standardetterslep kan være smalere føringsbredde, begrensning på frihøyde eller eldre standard på rekkverk. Det blir etter hvert behov for å utbedre eller skifte ut en rekke av de eldre bruene i fylket, fordi normalt vedlikehold ikke lenger er tilstrekkelig.

Gamle brurekkverk tilfredsstiller ikke lenger dagens regelverk, og bør byttes ut. Status etter bruinspeksjoner i 2020 viser at ca. 50 % av alle mangler eller skader på bruer, er knyttet til brurekkverk.



Randklev bru, Ringebu. Fv.2532 Foto: Ingrid Rindal Øvsteng



Figur 5.6: Bruer fordelt pr. byggeår


Fv.222 Vik bru, Stange. Foto Brutus

Tunneler

Innlandet fylkeskommune har fire tunneler. Det er fv. 213 Jernbanetorget tunnel på 258 meter i Lillehammer kommune, fv. 255 Høgbergtunnelen på 269 meter i Nord-Fron kommune, fv. 2560 Hafjelltunnelen på 181 meter i Øyer kommune, og tilslutt én tunnel med lengde over 500 meter, fv. 33 Falkentunnelen på 920 meter i Østre Toten kommune. Kontrollregimet er betydelig mer omfattende for tunneler lengre enn 500 meter.

Støyskjermer

Fylkeskommunen eier om lag 14 km av totalt 32 km med støyskjermer langs fylkesvegnettet i Innlandet. Noen støyskjermer er av nyere dato. Det er ikke foretatt vesentlig vedlikehold av støyskjermer de siste 10-15 år, utenom nødreparasjoner. Forfallet er derfor stort.

Skilt

Totalt er det 68 700 skiltpunkter og 105 000 skiltplater i Innlandet. For å holde tritt med forfallet må det skiftes ut 3000-4000 skilt årlig, det er ikke utført nødvendig utskifting av skilt de siste 10-15 årene, utenom nød-reparasjoner. Forfallet her er stort, noe som gir utslag i mange skilt med dårlig lesbarhet.

Rekkverk

Det er 1271 km med rekkverk langs fylkesveg i Innlandet fylkeskommune. Tall utarbeidet fra Statens vegvesen tilsier at 40 % av rekkverkene har behov for utskifting og oppgradering.



Tunnelen langs fv.255 Skåbuvegen.. Foto: Per Kollstad

Veglys

Det er 722 km med veglys langs fylkesvegnettet i Innlandet med til sammen ca. 16 700 lyspunkt. Av disse har fylkeskommunen ansvar for ca. 6 000 lyspunkt, mens kommunene (og også private lyslag) har ansvar for ca. 9700 lyspunkt. Lyspunktene langs fylkesvegene er gamle og mange tilfredsstiller ikke dagens krav og regelverk.

Grøfter og stikkrenner

Det er ca. 8800 km med grøfter og 70 000 stikkrenner i Innlandet. Normalt må disse renskes ved jevne mellomrom, minimum hvert 5 år, dette utgjør ca. 1000 km med rensk årlig. For stikkrenner er det også regelmessig behov for utskifting og standardheving av hensyn til begrenset levetid og behov for økt kapasitet. Tilstanden på grøfter og stikkrenner er en av de viktigste årsakene til at forfallet på vegstrukturen, med bæreevne og dekke, øker.

Knutepunkt og holdeplasser for kollektivtransporten

Innlandet fylke har flere kollektivknutepunkt, derav er 9 definert som regionale (Otta, Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Fagernes, Gran, Kongsvinger, Elverum og Tynset). Alle kollektivknutepunktene betjenes av Innlandstrafikk. Kvalitetssikring av kategoriseringen pågår.

Innlandet har ingen nasjonale knutepunkt slik de er definert i Nasjonal Transportplan (2018-29).

Knutepunktene i fylket har varierende kvalitet og det er omfattende behov for oppgradering og vedlikehold. I mange av knutepunktene er kun deler av de samlede knutepunktene utbedret med universell utforming. Ansvarsforholdene rundt knutepunktene er ofte komplekse.

I Innlandet er det registrert i overkant av 3500 bussholdeplasser langs fylkesvegnettet. Bussholdeplassene er bygd over mange år med ulike standarder, og framstår med et rikt mangfold av løsninger. Holdeplassutformingene spenner fra et enkelt holdeplasskilt i grøfta, via smale og korte lommer med og uten skilt, til nyere holdeplasser bygd etter dagens håndbøker.

Randsfjordferja mellom Horn og Tangen i Gran kommune er også en del av kollektivtilbudet i Innlandet, og korresponderer med buss på østsiden av fjorden. Dagens ferje er over 70 år gammel og må skiftes ut. Høsten 2021 blir ei ny ferje, som skal gå på strøm, satt inn i ferjesambandet.

Tømmertransport og modulvogntog

Det har gjennom flere år vært arbeidet systematisk med å tilrettelegge fylkesvegnettet for 60 tonn totalvekt for tømmertransporten. I denne sammenheng er som regel bruene en begrensende faktor. I dag er 70 % av vegnettet (4740 km av 6800 km) i Innlandet åpnet for 60 tonn totalvekt for tømmertransport.

Fra og med desember 2020 har Statens vegvesen åpnet for å gi tillatelse til å kjøre med såkalte modulvogntog type 1 og 2 på inntil 25,25 meter, samt ordinære vogntog inntil 24 meter på den delen av fylkesvegnettet som er godkjent for 60 tonn. Innlandet fylkeskommune har, som det første fylket i landet, benyttet muligheten til å åpne ca. 330 km med fylkesveger for slike kjøretøy.

Flere fylkesveger vil bli vurdert med tanke på å kunne bli åpnet opp for modulvogntog, og da først og fremst fylkesveger som er viktige omkjøringsveger for riksveg, samt fylkesveger som gir tilkomst til viktige næringsområder/ bedrifter.

Transittfylke med lang grense til Sverige

Innlandet har lang grense mot Sverige og flere grensekryssende veger. Innlandet har en strategisk og viktig plassering når det gjelder å fremme bærekraftig samferdsel og har viktig nasjonal infrastruktur. For å utvikle god samferdsel og infrastruktur vil samarbeid med andre regioner nasjonalt og internasjonalt være et viktig bidrag. Innlandet har en sterk base i samarbeidet på Østlandet, og fylket har i tillegg tette bånd og gode samarbeidsstrukturer, bygd opp over lang tid, med Värmland og Dalarna. Grensekrys-sende, nordisk samarbeid er også viktig for utviklingen av infrastrukturen, næringslivet og lokal og regional verdiskapning.

5.4. Mobilitet

Mobilitetsstrategi

Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil, velge når og hvordan reisen skal være, og om å gjennomføre reisen. I fylkeskommunens mobilitetsstrategi beskrives mål, strategier og tiltak for innlandssamfunnets mobilitet. Alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i Innlandet. God bevegelsesfrihet for alle er en forutsetning for næringsutvikling, bosetting og trivsel i Innlandet. Handlingsprogram for fylkesveger beskriver infrastrukturtiltak som støtter opp under dette.

Prøveordning for 74 tonn tømmervogntog
I det videre arbeidet for denne tilretteleggingen har Innlandet fylkeskommune, sammen med Statens vegvesen, tilrettelagt for en prøveordning for 74 tonn tunge tømmervogntog i 11 kommuner på den delen av riks- og fylkesvegnettet som er åpnet opp for 60 tonn. Gjennom dette prosjektet ønsker man å se på bl.a. hvordan bæreevne og slitasje blir påvirket av større totalvekt, mens aksellasten fortsatt er maks 10 tonn, samt samfunnsøkonomiske konsekvenser av dette.



Prøvekjøring med 75t vogntog i Våler. Foto: Statens vegvesen

Trafikkmengder

Trafikkmengdene på vegnettet i Innlandet varierer, både geografisk og gjennom året. Tabellen nedenfor viser trafikkmengden på fylkesvegnettet. I Innlandet har hele 85% av fylkesvegnettet en årsdøgnstrafikk (ÅDT)[6] lavere enn 1500. Over halvparten av fylkesvegnettet har en trafikkmengde lavere enn 500 i ÅDT.

85% av fylkesvegnettet har en årsdøgnstrafikk (ÅDT)[6] lavere enn 1500. Over halvparten av fylkesvegnettet har en trafikkmengde lavere enn 500 i ÅDT.

Tabell 5.4: Trafikkmengde (ÅDT) på fylkesvegnettet:

Trafikkmengde (ÅDT)	Prosentvis fordeling
Mindre enn 500 kjøretøy	58 %
500 – 1500 kjøretøy	27 %
1501 – 5000 kjøretøy	13 %
Mer enn 5000 kjøretøy	2 %



Fv.30 Utbedringsarbeid sommeren 2021 Foto: Kjetil Strømshoved

[6] Årsdøgntrafikk (ÅDT) angir den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året.

Reisevaner

Reiser med privatbil er det eneste praktiske alternativet for mange reiser i Innlandet, og tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at personbil er den reisemåten innlendingene benytter mest. Kollektivtransport, sykkel og gåing er mest utpreget i byer og tettsteder, men også her dominerer bilen. I byene og randsonene, samt i tettbygde strøk er det potensial for å endre reisemiddelfordelingen til mer grønn mobilitet. Å foreta mer miljø- og helsevennlige hverdagsreiser i Innlandet byr på utfordringer for mange av fylkets innbyggere.
Reisevaner til befolkningen i Innlandet fylke er basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018 og 2019, stilt til rådighet fra Statens vegvesen[7].

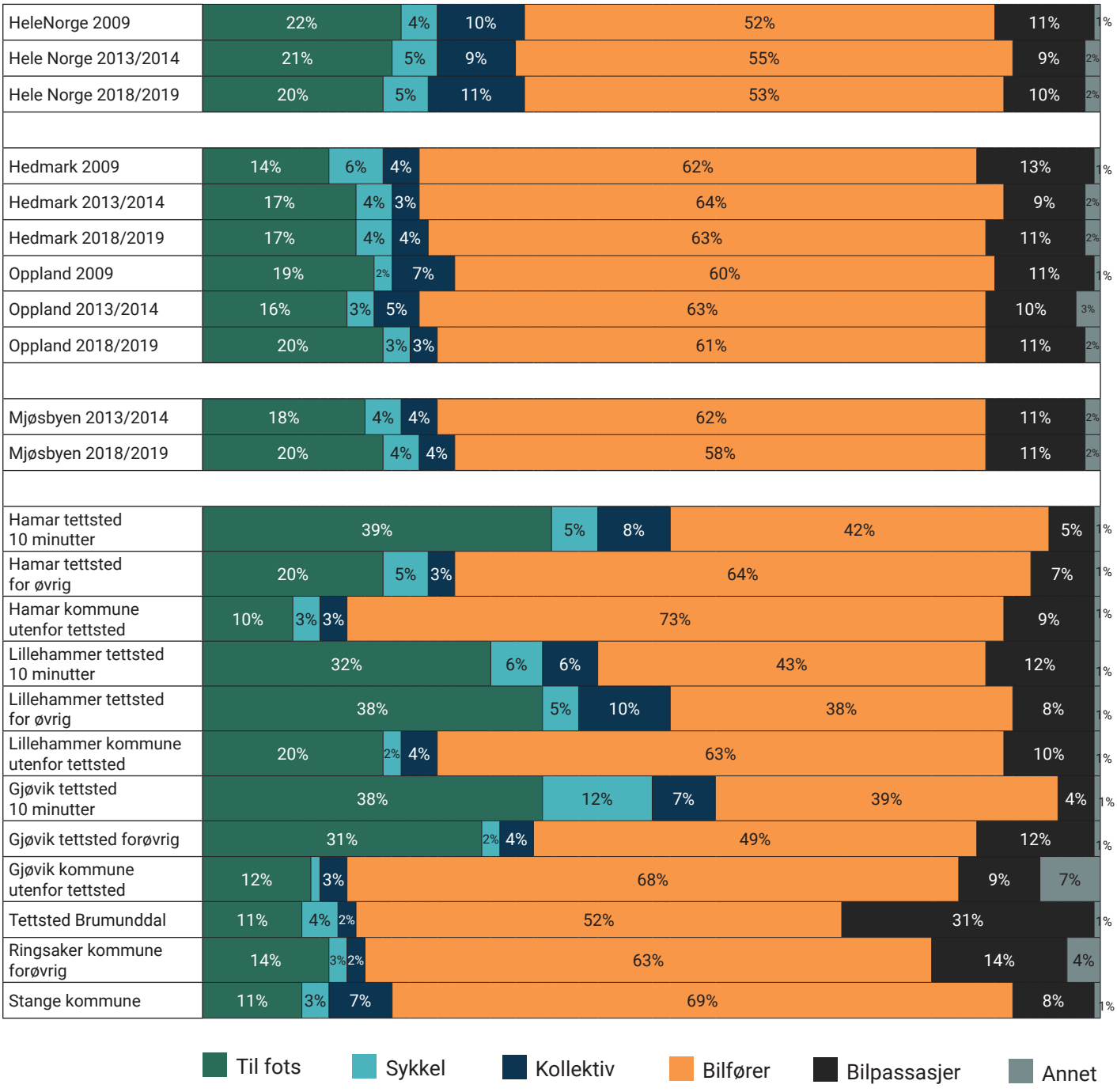
Reisevanene kan for Innlandet oppsummeres i noen hovedpunkter:

- Bilandelen i Norge er på 63%, mens tidligere Hedmark og Oppland har en bilandel på henholdsvis 74 og 76%.
- Hver tredje reise i tidligere Oppland og Hedmark er under 3 km lang.
- Jo mer sentralt man bor, dess mer miljøvennlig (sykkel, gange, kollektiv) reiser man.
- Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, men andelen som har gratis parkering er lavere i byene, enn i Innlandet for øvrig.
- Bilreiser står for nesten 75 % av transportarbeidet (antall kjørte km) i Mjøsbyen.

Innlandets byer har hatt en god utvikling i kollektivtransportandelen de siste årene. Spesielt er det stor vekst i Hamar, men Lillehammer har fortsatt den høyeste andelen bussreiser av totalt reisevolum. Skoleskyssen utgjør om lag 60 % av de totale bussreisene i Innlandet (2019). Den delen av skoleskyssen som foregår med buss, er også ordinære ruter som er åpne for øvrige reisende.
Det blir gradvis flere og flere nullutslippsbusser i drift, blant annet ble alle bybussene på Hamar elektriske i 2020 og i 2021 ble 15 av 18 bybusser på Lillehammer byttet ut til elektriske busser.

Distriktene har hatt klar tilbakegang i kollektivtilbud og -bruk, hvor lite benyttede ruter og avganger har blitt nedlagt. Dette kan forklares med demografiske endringer, nedlagte asylmottak, og høyere bil- og førerkortandel sammenlignet med byene. Bestillingstransport benyttes i liten grad, selv om tilbudet målt i antall avganger ofte er vel så godt som tidligere bussruter.

[7] Data som er benyttet er hentet fra den «Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19». Undersøkelsen er finansieres av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor og Epinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.



Tabell 5.5: Transportmiddelfordeling på daglige reiser blant befolkningen i Mjøsbyen Figuren viser utvikling i Norge, Hedmark, Oppland og Mjøsbyen for RVU 2018/19 sammenlignet med tidligere RVUer, og fordeling i ulike soner i Mjøsbyen fra RVU 2018/19.

Skolereiser

I et spredtbygd fylke som Innlandet er det mange barn som har lang veg til skolen, og dermed har skoleskyss med buss. Om lag 40% av elevene i grunnskolen har rett til fri skoleskyss, 13% av disse på grunn av farlig skoleveg. Mer enn halvparten av elevene i de 28 videregående skolene i fylket har rett til fri skoleskyss. Totalt har 17324 grunnskole-elever og 7668 elever i videregående skole i Innlandet rett til fri skoleskyss skoleåret 2019/2020. At så stor andel av elevene bor langt unna skolen, gjør også at flere kjører med privatbil.

Skoleveg

Skoleveg har vært en prioritert satsing i mange år. I byer og tettsteder finnes det i dag i hovedsak tilbud for å gå og sykle trygt til skolen. Mange av gang- og sykkelvegene ble bygget på 1990-tallet som del av Aksjon skoleveg-satsing. Flere av disse anleggene er gamle og kravet til vedlikehold og ombygging er omfattende.

Hjertesone

Hjertesone er et samarbeidsprosjekt på nasjonalt nivå mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, FUG, Syklistenes landsforening, Miljøagentene og politiet. Prosjektet er etablert i flere fylker og også i kommuner og på skoler landet rundt. «Hjertesone» skal bidra til å etablere tryggere og sikrere soner rundt skolene slik at flere vil gå og sykle til skolen, eventuelt til og fra skoleskyss. Prosjektet er under oppstart i Innlandet.

Endrer vi reisevanene våre på grunn av pandemien?

Korona-pandemien som rammet Norge og verden i 2020 medførte drastiske tiltak for å begrense smitten. Tiltak som begrenser befolkningens mobilitet, oppfordring til redusert reiseaktivitet, særlig med kollektivtransport, og en generell oppfordring til mindre sosial kontakt, har påvirket trafikken (Urbanet Analyse, 2020).

En mindre studie fra TNS Kantar (2020) viser at 1 av 3 har endret reisevaner som følge av pandemien. 19% oppgir at de bruker bilen mer enn før og 46% sier at de bruker kollektiv-transport mindre enn tidligere. Videre oppgir 14% på landsbasis at de tror de kommer til å endre reisemåte permanent (TNS Kantar, NAF, 2020).

Pandemien kan gi en langvarig effekt på befolkningens reisevaner. Flere vil trolig benytte seg av hjemmekontor og digitale møter også når korona-pandemien er over. Færre vil kanskje reise med kollektivtransport på grunn av økt generell smittefrykt, og enten la være å reise eller reise mer med andre transportmidler.
Det kan også være grunn til å anta at økt bruk av netthandel reduserer den daglige handelen



Foto: Yngve Ask / Innovasjon Norge

i byer og tettsteder, men samtidig vil dette kunne føre til permanent økning i varetransport. Det er imidlertid svært vanskelig per nå å anslå det eksakte omfanget av hvordan pandemien, og andre trender, påvirker transportarbeidet i Innlandet på lang sikt.

Bilparken i Innlandet

Bilparken i Innlandet er stor og gammel. Innlandet er det fylket med flest personbiler per innbygger, og ved utgangen av 2019 var det registrert 616 biler per 1000 innbyggere (229 000 biler pr desember 2019). For hele landet var antallet 521 per 1000 innbygger. Vi har også landets eldste bilpark: I 2019 var gjennomsnittsalderen på personbiler i Innlandet over 13 år, mens landsgjennomsnittet var på 10,7 år. Andelen elbiler er økende, men fortsatt lav. Høy alder på bil øker sannsynligheten for å være innblandet i trafikkulykke med alvorlig skadegrad.

5.5 Miljø

Kulturmiljø

Langs vegene ligger mange kulturminner som er fredet etter Kulturminneloven, eller har høy verneverdi. Disse kan være utsatt for skader ved utbedring, vedlikehold og tiltak. Data om fredete kulturminner er tilgjengelig gjennom kulturminnebasen Askeladden og www.innlandsgis.no . Store deler av fylket er ikke kartlagt, og det kan derfor ligge både synlige og ikke-synlige kulturminner langs vegen. Fylkeskommunen har ansvar for registrering og å oppdatere basen. Fylkeskommunen må gjennom sin vegforvaltning sørge for at verneverdige kulturminner ikke skades.

De viktigste nasjonale vegminnene er utpekt i Nasjonal verneplan Veger - Bruer - Vegrelaterrte kulturminner. Flere fylkesveger og bruer i Innlandet har nasjonal verneverdi. Av disse er fv. 258 Gamle Strynefjellsveg i Skjåk,



Utsnitt av fv 258 Gamle Strynefjellsveg. Foto: Vegard Moen / Statens Vegvesen

fv. 213 Mesnadalsarmen i Lillehammer og fv. 251 Lunde bru i Etnedal fredet etter lov om kulturminner §§ 15 eller 22, med egne fredningsbestemmelser. Eksempelvis gjelder fredningen av Gamle Strynefjellsveg blant annet grusdekket, og på Mesnadalsarmen alle eksisterende strukturer. De øvrige strekningene i verneplanen har høy nasjonal verneverdi, men har ikke et formelt vern i dag. En samlet oversikt over strekningene finnes som vedlegg bakerst i dokumentet.

Flere strekninger inngår i kommunenes kulturminneplaner eller er utpekt som regionalt verneverdige av fylkeskommunen. Blant annet er flere kulturminner knyttet til samferdsel trukket frem i Fylkesdelplan for Hedmark (2005). Noen av disse kommunalt og fylkeskommunalt prioriterte kulturminnene er tilgjengelige i Askeladden, men her gjenstår fortsatt arbeid, samarbeid er derfor viktig for at disse skal kunne ivaretas.
Mange fylkesveger berører landskap av nasjonal verdi, slik som nasjonalt utvalgte kulturlandskap, nasjonalt verdifulle kulturlandskap og Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA). Særlige hensyn må utvises når man vurderer tiltak på og langs vegene. De to førstnevnte er tilgjengelige som kartlagt i Innlandsgis, mens KULA-områdene vil bli lagt inn i Askeladden ved vedtak i løpet av 2021/22.

Naturmangfold

Artsrike vegkanter er kartlagt med grunnlag i naturmangfoldloven, Stortingets politikk, internasjonale konvensjoner og mål. Registreringene er basert på plantesamfunn og truede plantearter, samt delvis på rike insektsbiotoper. Disse revideres ca. hvert femte år. Registreringene oppdateres i nasjonal vegdatabank og framgår i vegkart.no.



Dragehode (Dracocephalum ruyschiana)

Tabell 5.6: Status for artsrike vegkanter i Innlandet i perioden 2015-2019.

Status 2015-2019	Ant. km	Ant. lokaliteter
Svært høy verdi	148,7	128 (67*)
Høy verdi	115,9	247
Noe høy verdi	49,8	287
Totalt	**314,4**	**662**

*) Antall registreringer av den prioriterte plantearten dragehode (underlagt vern)

Av prioriterte arter i Norge er det kun planten dragehode *(Dracochephalum ruyschiana)* som er registrert i veggrøftene våre per i dag.

Verdifulle tre-rekker og alléer er kartlagt og beskrevet i rapportene "Alléer og trerekker i Hedmark" og "Alléer og trerekker i Oppland". Oversikt over den utvalgte naturtypen "hule eiker" er registrert i Miljødirektoratets databaser. En del av disse trærne, inkludert tre-rekker og alléer, står langs med og nær vegene våre. Enkelte av disse har vernestatus. For fremmede arter er vi, med grunnlag i Forskrift mot fremmede organismer, pålagt å gjøre økologiske risikovurderinger og finne tiltak mot å spre artene videre. Statens vegvesen har utarbeidet en tolkning av forskriften i rapporten Fremmede skadelige arter - oppfølging av lovverk (2016). Vår oppfølging og våre kartlegginger er basert på denne.

Støy

Fylkeskommunen plikter å gjennomføre støytiltak for boliger/aktuelle bygg som kommer over tiltaksgrensen gitt i forurensningsforskriften. Hvert femte år skal det gjennomføres vurderinger av hvilke boliger/aktuelle bygg, som har innestøy som overskrider grensen for tiltaksplikt gitt i forurensningsforskriften. Innen juni 2022 skal neste kartlegging være ferdigstilt. Deretter gjennomføres detaljerte støyvurderinger samt tiltaksutredninger og ev. gjennomføring av tiltak.

Vann

I arbeidet med aktuelle tiltak relatert til vannforvaltning, er det tatt utgangspunkt i Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma og Regional plan for vannforvaltning i de norske delen av vannregion Västerhavet (Grensevassdragene). De regionale planene er utarbeidet på grunnlag av Vannforskriften og EUs Vanndirektiv og dekker det meste av fylket. Planene med tilhørende tiltaksprogrammer er vedtatt i fylkestingene i hhv. Hedmark og Oppland. Fylkeskommunen er ansvarlig for koordinering og oppfølging av tiltakene, og gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet. Fra gjeldende tiltaksprogram gjenstår 13 tiltak.

Lokal luftkvalitet

Det finnes seks målestasjoner for luft i Innlandet fylke. Disse er plassert i Lillehammer (2 stk.), Gjøvik, Brumunddal, Elverum og Hamar. Statistikken for perioden 2015-2019 viser at grenseverdiene for lokal luftkvalitet i hovedsak overholdes i Innlandet.

Målestasjonene i Innlandet er i hovedsak plassert svært nær veg, med unntak av i Lillehammer, som både har en inntil veg og en bakgrunnsstasjon. Det gir Lillehammer mer representative data for luftkvaliteten i bymiljøet generelt.

Innlandet fylkeskommune har et ansvar for oppfølging av lokal luftkvalitet. Kommunen som forurensningsmyndighet kan pålegge fylkeskommunen som anleggseier/vegeier å gjennomføre tiltak når tiltaksgrensene for lokal luftkvalitet overskrides. Tiltakene kan gjelde ekstra renhold eller salting for å redusere svevestøv m.m. Fylkeskommunens ansvar framgår i § 7-3 i forskrift om luftkvalitet. Fylkeskommunen kan også pålegges å bidra økonomisk til tiltaksutredninger knyttet til lokal luftkvalitet.

Mikroplast

Hvert år slippes det ut 10 000 tonn mikroplast på land i fra norske kilder[7]. Det er vegtrafikk og bildekk som er desidert største kilder. Plastpartikler fra dekkslitasje ender opp sammen med vegstøvet. Vegstøvet består også av mikroplast fra asfaltslitasje og vegmarkeringer, og fraktes videre gjennom avrenning til vassdrag og hav. Omtrent halvparten av all mikroplast, som slippes ut fra norske kilder, havner i havet.

5.6 Samfunnssikkerhet og beredskap

Fylkesvegnettet har en sentral beredskaps-funksjon for innlandssamfunnet. En stor andel av fylkesvegene er beredskapsveg og definert som omkjøringsveg ved hendelser på riksvegnettet.

Fylkesvegnettet er ikke dimensjonert for riksvegtrafikk, og funksjonen som omkjøringsveg fører til stor belastning på fylkesvegnettet. Mange av de definerte omkjøringsrutene ligger på veger med lav funksjonsklasse. Vegeier er selv ansvarlig for drift og vedlikehold av omkjøringsvegene. Det er behov for en gjennomgang av hvilke veger som er definert som omkjøringsveg. Videre må det jobbes for at fylkeskommunens kostnader ved å stille fylkesveger til disposisjon som omkjøringsveg for riksveg skal dekkes av staten.

Flere punkter på fylkesvegnettet er utsatt for hendelser som flom og skred og omkjøringsrutene ved slike hendelser er ofte lange og med varierende standard.

Innlandet fylkeskommune har ansvar for å ha oversikt over sårbarheter på eget vegnett, samt for risikoer som kan true eksisterende eller planlagt vegnett. Det skal gjennomføres VegROS på alle fylkesveger i funksjonsklasse B. Kartleggingen skal synliggjøre vegnettets risiko og sårbarhet og danne grunnlag for videre arbeid med tiltak og kostnader, og danne grunnlag for utarbeidelse av beredskapsplaner knyttet til restrisiko.



Utbedring av flomskader. Foto: Sissel B. Ingvaldsen

[7] Miljøstatus Norge - www.miljostatus.no

Klimaendringer

Vegnettet i Innlandet påvirkes av klima-endringene. Endringene varierer i fylket, men mer nedbør og økt fare for skred og flom, er noen av konsekvensene vi må ta hensyn til i planlegging, utbygging og drift.

5.7 Eierskap og omklassifisering

Vegloven § 7 gir Samferdselsdepartementet rett til å gjøre vedtak om omklassifisering til fylkesveg, kommunal veg eller nedlegging av riksveg. Departementet har delegert myndighet til Vegdirektoratet til å fatte vedtak om omklassifisering etter vegloven § 7. Fylkeskommune/kommune har uttalerett før omklassifisering skjer. Tilsvarende myndighet har fylkeskommunen til å omklassifisere fra fylkesveg til kommunal veg.

Vedtak om omklassifisering skal ikke iverk-settes før vegen oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet. Det er Vegdirektoratets rundskriv nr. 97/13 som gir retningslinjer og krav til veg som skal omklassifiseres.

Sideanlegg til fylkesvegnettet

I dag er eierskapet for fortau, gang- og sykkelveger og veglys delt mellom fylkes-kommunen, kommuner og enkelte private lyslag. Av totalt ca. 480 km med separat gang- og sykkelveg langs fylkesveg er ca. halvparten klassifisert som kommunal veg, det samme gjelder for 23 km med fortau. Kommuner og private lyslag har ansvar for ca. 60% av lyspunktene langs fylkesveg.

Det er ikke optimalt med forskjellige vegholdere for kjøreveg og anlegg for gående og syklende og veglys langs fylkesvegene.

Det er krevende å gjennomføre koordinerte tiltak, særlig i vinterdriften. Ofte er det framkommeligheten for gående og syklende det går ut over. Det kan dessuten stilles spørsmål ved totaløkonomien ved delt eierskap.

Fylkeskommunal overtakelse av gang- og sykkelveger, fortau og veglys langs fylkesveg vil medføre økte drifts- og vedlikeholds-kostnader for fylkeskommunen.

Det er beregnet at det vil koste ca. 260 millioner kroner å oppgradere de kommunale og private lyspunktene. De årlige kostnadene til strøm og drift vil øke med 14 millioner kroner og kostnadene knyttet til vedlikehold av stolper, armatur, styringssystem mm. vil øke med 26 millioner kroner. Overtakelse av drifts- og vedlikeholdsansvaret for gang- og sykkelveger og fortau vil øke de årlige kostnadene med ca. 15 millioner kr.

Fylkeskommunen vil iverksette et prosjekt for å avklare videre muligheter og kostnader ved overføring av gang- og sykkelveger, fortau og veglys fra kommuner og private til fylkes-kommunen. Nye gang- og sykkelveger, fortau og veglys langs fylkesveg bygges, driftes og vedlikeholdes av Innlandet fylkeskommune.



Fylkesveg 2368 Hans Mustads gate i Gjøvik har fått egne felt for syklister og gående. Foto: Werner Harstad

Omklassifisering av riksveg til fylkesveg

Riksvegutbyggingene i Innlandet har positive effekter i form av blant annet økt trafikksikkerhet og framkommelighet på riksvegnettet gjennom fylket. Samtidig fører dette med seg diskusjoner om omklassifisering av dagens riksveger til fylkesveger. Det pågår nå konkrete prosesser rundt Rv3/25 (Statens vegvesen), E6 Kolomoen - Moelv og E6 Moelv- Øyer (Nye Veier as). Det er å forvente tilsvarende prosesser knyttet til kommende utbygginger langs E16 fra E6 til Slomarka (Kongsvinger), E6 Gudbrandsdalen og E16 Kvamskleiva.

Omklassifisering medfører flere km «ny» fylkesveg med tilhørende konstruksjoner, som blant annet bruer og tunneler. Dette vil gi økte drifts- og vedlikeholdskostnader for Innlandet fylkeskommune og et investeringsbehov på sikt. Det er beregnet og forventet at mye av det avlastede vegnettet fortsatt vil ha stor trafikk. Flere av strekningene har konstruksjoner som krever omfattende drift/vedlikehold, særlig bru og tunnel. Avlastet vegnett vil ha utfordringer knyttet til trafikksikkerhet og framkommelighet, for eksempel for modulvogntog. Det er utfordrende å håndtere et økt antall kilometer fylkesveg, uten at fylkeskommunen kompenseres økonomisk for dette.

Omklassifisering fra fylkesveg til statlig eller kommunal veg

Vegnett med lite trafikk kan være aktuell for omklassifisering til kommunal veg og fylkesveger med stor nasjonal betydning og høy trafikk kan være aktuell for omklassifisering til riksveg.

Veger som kan være aktuelle å omklassifisere til kommunal veg er veger med lokal betydning og lite næringsmessig betydning. Ofte er dette lokal veg til/fra bebyggelse, gårder, hytteområder o.l. Den lave trafikkmengden medfører også at dette vegnettet har lav prioritet innenfor vedlikehold. Tilsvarende kan veger med stor trafikk og nasjonal betydning, vurderes omklassifisert til riksveg.



Veglys på Kapp. Foto: Ole Einar Fossen

5.8 Hovedutfordringer for et fylkesvegnett med stort forfall

Utviklingen av fylkesvegnettet står foran flere store utfordringer framover. Basert på situasjonsbeskrivelsen og behovsvurderingen over, er det definert noen hovedutfordringer, der den største er behovet for vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet. Dette gjelder alle vegelementer, som vegkropp og vegdekke, rekkverk, bruer, gang- og sykkelveger mm.
Det er ikke samsvar mellom disse behovene og tilgjengelige økonomiske midler.

I tillegg angis følgende hovedutfordringer:

- Klimaendringer, som gir mer krevende værforhold, øker utfordringene og usikkerheten knyttet til drift og vedlikehold av vegnettet og behovet for fornyings- og utbedringstiltak.
- Innlandet skal bidra til at Norge når klimalovens mål om minst 50 % reduksjon av klimagasser innen 2030 og blir et lavutslippssamfunn innen 2050.
- Innlandet er fylket med flest trafikkulykker pr innbygger. 55% av ulykkene med drepte og hardt skadde i Innlandet skjer på fylkesvegnettet.
- Innlandet har 6800 km fylkesveg, 262 km gang- og sykkel og en rekke andre vegobjekter. Forfallet på fylkesvegnettet er beregnet til å være omlag 4,4 mrd. kr. Det er stort behov for å ivareta eksisterende infrastruktur, samtidig som det er behov for nye prosjekter for å bygge opp om regionale og nasjonale mål.
- Nasjonalt og internasjonalt er det klare forventninger til mer kompakt by- og tettstedsutvikling for å bidra til mer klimavennlige og attraktive byer/steder. Dette krever både endring i reisemiddelvalg og innføring av ny teknologi. Tilbud til gående og syklende, samt kollektivtilbud, må bedres.
- Å foreta mer miljø- og helsevennlige hverdagsreiser i Innlandet byr på utfordringer for mange av fylkets innbyggere. Fylket vårt er stort og til dels spredtbygd, og for mange reiser er privatbil det eneste praktiske transportmiddelet. Teknologisk utvikling innen kjøretøyteknologi (herunder elsykkel) og utbredelse av denne er derfor et tiltak som har stor betydning for hvordan Innlandet kan bidra til å nå nasjonale og regionale klimamål.
- Et betydelig omfang av sideanlegg (gang- og sykkelveger og veglys) langs fylkesveg eies og driftes i dag av kommunene med en varierende standard.

6. Mål for utvikling - ta vare på vegkapitalen

Hovedutfordringene på fylkesvegnettet er beskrevet i kapittel 5. Fylkestinget vedtok i juni 2021 ny målstruktur for Innlandet fylkeskommune. Målstrukturen har ni hovedmål som går på tvers av rammeområdene og bygger opp om de fire innsatsområdene fra Innlandsstrategien og derigjennom FNs bærekraftsmål. Målene presenteres her i kapittel 6 og legges til grunn for prioritering av tiltak i handlingsprogramperioden.

Utviklingen av fylkesvegnettet påvirker flere av fylkeskommunens ni hovedmål, men handlingsprogram for fylkesveg har pekt ut fire av hovedmålene som spesielt viktige, og utarbeidet delmål ut ifra disse. De fire hovedmålene som er valgt her, er:

- ***Høy sikkerhet, god fremkommelighet og bærekraftige løsninger i trafikken.***
- ***Fremme god helse og høy livskvalitet.***
- ***Levende, trygge og inkluderende byer og tettsteder.***
- ***Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp.***



Forsterkningstog. Foto: Kari Svingheim

6.1 På vei mot bærekraftige løsninger

Flere av bærekraftsmålene er relevant i Handlingsprogram for fylkesveg (se figur 6.1, der de mest relevante er markert med blå ramme). Det er krevende å balansere mellom disse målene og det er målkonflikter mellom flere av dem.

Handlingsprogrammet støtter i større grad opp om sosial og økonomisk bærekraft, enn miljø og klima. Dette er særlig utfordrende idet klimaendring og tap av naturmangfold har bidratt til en tyngdeforskyvning, hvor klimadimensjonen må vektlegges mer enn de to andre dimensjonene dersom en skal nå bærekraftsmålene. I handlingsprogrammet er det derfor også lagt vekt på å arbeide for å få på plass tiltak som kan bidra til å nå målet om reduksjon i klimagassutslippene, jf. kapittel 4.

I tillegg vil vi legge vekt på å redusere klimagassutslipp ved effektiv utnyttelse og godt vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Å ivareta eksisterende infrastruktur bidrar til en bærekraftig tilnærming, og er i tråd med nasjonale føringer og fylkeskommunens klimamål, samt et av Innlandsstrategien langsiktige mål; bærekraftig ressursforvaltning. Redusert nybygging vil kunne redusere både direkte utslipp fra anleggs-maskiner og indirekte utslipp fra byggemateriale.



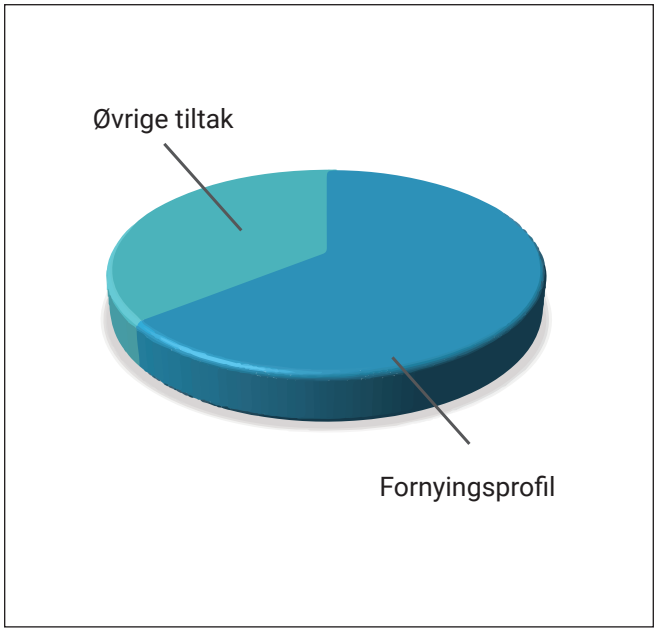
Figur 6.1: FNs bærekraftmål som i større eller mindre grad påvirkes av handlingsprogrammet. Mål 16 og 17 ligger også inne i hovedmålstrukturen til Innlandet fylkeskommune.

6.2 Profil, vi skal ta vare på det vi har - fornyingsprofil

Handlingsprogrammet er basert på en fornyingsprofil. Profilen innebærer å ta vare på eksisterende infrastruktur på bekostning av nye, store investeringer.

Ambisjonen er å ta igjen forfall på alle typer vegelementer, for eksempel vegfundament og vegdekke, gang og sykkelveg, bruer og støyskjermer, samt noe standardheving. Den økonomiske ramma tilsier at det i første rekke handler om å stoppe forfallet. Det vil fortsatt være noe, om enn lite, rom for øvrige investeringstiltak (jf. figur 6.2). Dette omfatter gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak (oppgradering av holdeplasser, knutepunkter mm), kryssutbedring, miljøtiltak mv.

Trafikksikkerhetshensyn og miljøhensyn, som er pålagt i lov og forskrift (vann og støy), inngår som et grunnlag i profilen.



Figur 6.2: Fornyingsprofil for infrastruktur og vegnettet

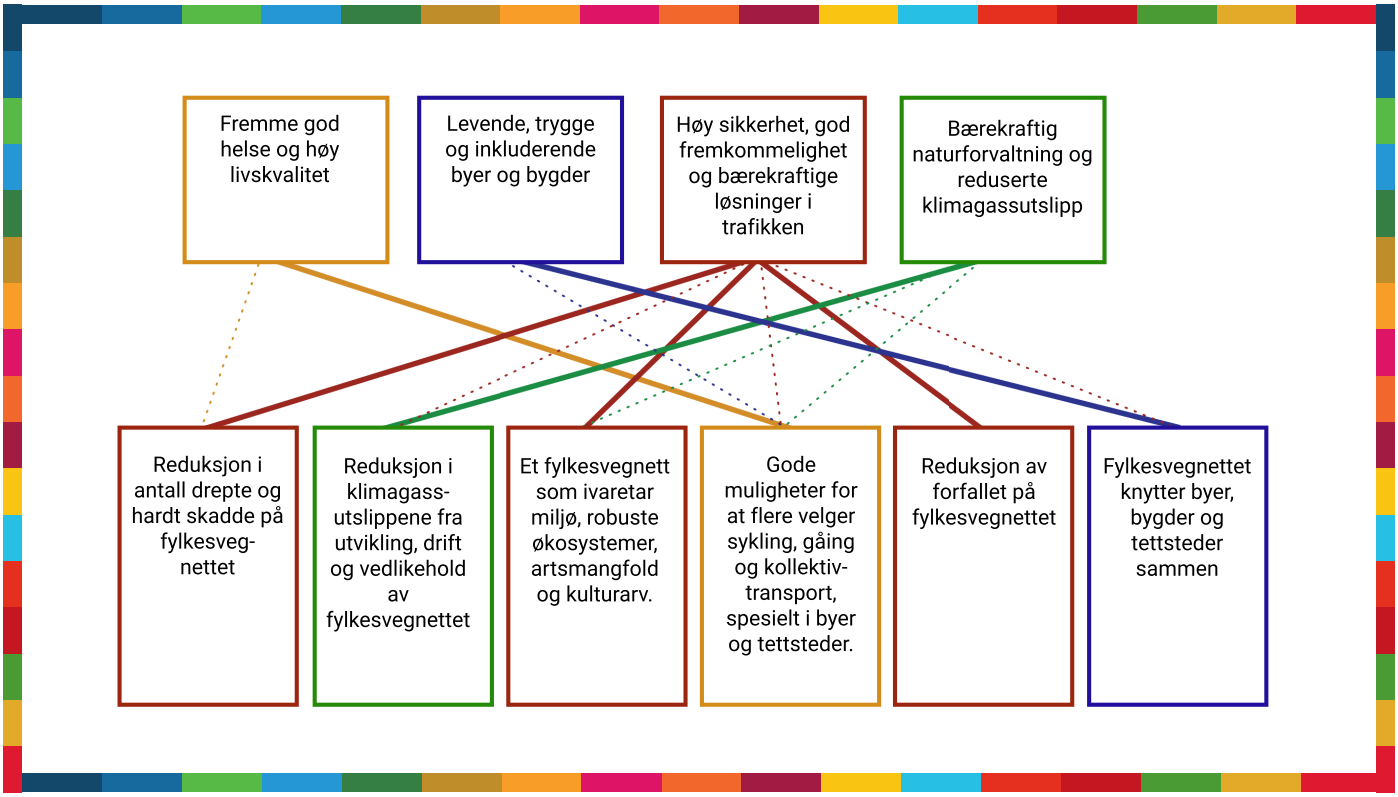


Ny gang- og sykkelveg F. Colletts veg. Foto: Stig Floberghagen

6.3 Hoved- og delmål

Med utgangspunkt i ny målstruktur for Innlandet fylkeskommune, er det utviklet 6 delmål for innretningen av aktiviteten på rammeområdet fylkesveg de neste 6 årene. Disse legges til grunn for prioritering av tiltak i handlingsprogramperioden.

Hoved- og delmålene med tilhørende strategier legger opp til en ambisiøs samferdselspolitikk framover. Det økonomiske handlingsrommet til fylkeskommunen vil ikke gi mulighet for å oppfylle alle delmål og strategier i like stor grad, og det vil være ulik måloppnåelse på det enkelte mål. Det er målkonflikter mellom enkelte hovedmål, delmål og strategier. Det skal senere utarbeides indikatorer for å kunne måle graden av måloppnåelse. I dette arbeidet vil også ambisjonsnivået innen det enkelte temaet fastsettes nærmere.



Figur 6.3: Målstruktur for Innlandet fylkeskommune med de fire utvalgte hovedmålene og delmålene for fylkesvegene. Heltrukne linjer viser hvilket hovedmål delmålene hører til. Stiplede linjer viser hvilke andre hovedmål delmålene påvirker. Rammen rundt illustrerer FNs bærekraftsmål.

6.4 Delmål og strategier – vegen til målet

Utviklingen av fylkesvegnettet krever bevisste valg og et godt samarbeid mellom fylkeskommune, kommuner, statlige instanser og næringslivet.

Handlingsprogrammet fastsetter delmål og strategier, eller angrepsmåter. Strategiene legges til grunn for prioriteringen mellom prosjekter og satsningsområder (se videre kapitler). Delmål og strategier legger til rette for en langsiktig utvikling av fylkesvegnettet. Det skal senere utarbeides indikatorer for å kunne måle graden av måloppnåelse.

1. Reduksjon i antall drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet.

- Fylkesvegnettet skal ivareta trafikantens behov for en god og enhetlig standard med hensyn til sikkerhet. Det gjennomføres systematisk kartlegging av fylkesvegnettet for å avdekke mulige faremoment (TS-inspeksjoner). Funn skal utbedres systematisk.
- Antall utforkjørings- og møteulykker skal reduseres ved å blant annet utbedre kurver og sideterreng, forsterke midtoppmerkinger, skifte rekkverk, gjøre vilttiltak og utbedre kryss.
- Skolevegene skal være sikre slik at barn og unge kan gå/sykle til skolen.
- Økt andel gående, syklende og kollektivreisende skal gjennomføres uten flere drepte og skadde.
- Innlandet fylkeskommune skal koordinere trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

***2.* Reduksjon i klimagassutslippene fra utvikling, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.**

- Klimakostnader skal sees i sammenheng med livsløpsanalyse (LCA), og legges til grunn i alle faser ved planlegging, utvikling og ivaretagelse av fylkesvegnettet («føre-var-prinsippet»). I løpet av perioden skal klimabudsjett/-regnskap innføres i investeringsprosjektene.
- Vi skal spesifisere og velge leverandører, produkter og løsninger som bidrar til å redusere klimautslipp og dermed bidrar til det grønne skiftet.
- Klimagassutslipp fra fossile kilder i vår egen virksomhet skal reduseres.

3. Et fylkesvegnett som ivaretar miljø, robuste økosystemer, artsmangfold og kulturarv.

- Miljøkostnader skal sees i sammenheng med livsløpsanalyse (LCA), og legges til grunn i alle faser ved planlegging, utvikling og ivaretagelse av fylkesvegnettet («føre-var- prinsippet»).
- Vi skal spesifisere og velge leverandører, produkter og løsninger som bidrar til å redusere miljøbelastningen og ivaretar naturmangfoldet.
- Ivareta kulturhistoriske fylkesveger i Innlandet.
- Samferdselsprosjekter skal utvikles, planlegges og bygges slik at behovet for støytiltak reduseres langs fylkesveg.

4. Reduksjon av forfallet på fylkesvegnettet.

- Prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende veg og anlegg foran nybygging.
- Bruer utbedres eller byttes ut iht. tilstand, funksjon og restlevetid.
- Vegdekkesyklusen skal være utløsende faktor for vedlikehold av vegkroppen/-konstruksjon. Før dekkelegging skal vegkropp og drenering være i en slik forfatning at asfaltdekket får lengst mulig levetid.
- Prioritere tiltak som bidrar til økt robusthet og god samfunnssikkerhet.
- Kostnadseffektiv gjennomføring skal sikres gjennom godt samspill i alle faser av prosjektet/tiltaket. Tiltak utføres i sammenheng og strekningsvis der dette er hensiktsmessig i forhold til type tiltak, tilstand og skadeutvikling.
- Gang- og sykkelanlegg skal utbedres for å møte framtidens gang- og sykkel-transport. Ved utbedring av bruene, vurderes også tilrettelegging for samtidig eller framtidig bygging av løsning for gående og syklende.
- Innlandet fylkeskommune skal arbeide for en effektiv, sikker og mer miljøvennlig godstransport, varelevering og bylogistikk.

5. Gode muligheter for at flere velger sykling, gåing og kollektiv-transport, spesielt i byer og tettsteder.

- Tilrettelegge manglende gang- og sykkel-vegforbindelser langs skoleveger.
- Tilrettelegge sammenhengende infrastruktur og innfartsårer for gående og syklende i byer og tettsteder.
- Tilrettelegge sammenhengende reisekjeder slik at flere kan kombinere kollektivtransport med gåing, sykling og privatbil i hele fylket.
- Tilrettelegging for at gående og syklende prioriteres der det er størst potensial slik at flere velger dette framfor privatbil.
- Tilrettelegge kulturhistoriske veger og anlegg som gang- og sykkelveger. Dette skal skje på en måte som ivaretar de kulturhistoriske kvalitetene og vernet av disse.
- Tilrettelegge for sykkelturisme på steder med potensial for økt turisme og lokal næringsutvikling.

6. Fylkesvegnettet knytter byer, bygder og tettsteder sammen.

- Kommunikasjonsforbindelser som knytter Innlandet sammen prioriteres. Dette inkluderer også forbindelser til nabofylker og internasjonale forbindelser.
- Kollektivtransporten (buss) skal sikres god framkommelighet mellom, inn mot og i byene.
- Innlandet fylkeskommune skal bidra til samordnet bolig, areal og transportplan-legging i Innlandsbyene og Mjøsbyen.

7. Krav i utbyggingsprosjekter, drift og vedlikehold

Vegnettet er omfattende, med stor variasjon i standard, trafikkmengde og funksjon. For å ivareta vegkapitalen, bidra til størst mulig grad av måloppnåelse og få mest mulig veg for pengene, er fylkeskommunen som vegeier avhengig av handlingsrom og fleksibilitet med tanke på standard og løsninger. Dette kapittelet omhandler krav til prosjektene, utover lov og forskrifter.

7.1 God nok vegstandard

Vegstandard og behov for avvik

For dimensjonering av fylkesveger gjelder i utgangspunktet Statens vegvesens håndbøker og vegnormaler. Disse vil ikke alltid være tilpasset behovet og situasjonen for fylkesvegene i vårt fylke. Dette betyr at valg av løsning krever fravik fra vegnormalene. Innlandet fylkeskommune legger til grunn følgende minimumsstandarder (tabell 7.1) for utbedring av vegnettet. Denne kan avvike fra Statens vegvesens håndbøker. Standarden er veiledende for investeringstiltak på fylkesveg. Valgt standard for det enkelte investeringstiltak vil framgå av prosjektomtalene.

Det skal i perioden gjennomføres et arbeid for å klargjøre utfordringene knyttet til valg av løsninger for gående og syklende langs fylkesveg og å avklare handlingsrommet vegnormalene gir. Formålet er bedre og mer tilrettelegging for pengene, samtidig som nødvendige krav til trafikksikkerhet, universell utforming, drift og attraktivitet ivaretas.

Tabell 7.1: Minimumsstandard for utviklingen av fylkesvegnettet i Innlandet:

	ÅDT < 500		**ÅDT 500 - 1000**	**ÅDT > 1000**
	Funksjonsklasse D og E	Øvrige funksjonsklasser	Alle funksjonsklasser	
Vegbredde	Eksisterende	5,5 m	6,0 m	i ht. N100
Vegdekke	Grus	Fast dekke (1.lag asfalt, vedlikehold, overflate behandling)		Fast dekke
Bæreevne	Bk10			
Horisontal kurvatur	Beholdes i størst mulig grad			
	Farlig horisontal kurvatur skiltes			
Vertikal kurvatur	Eksisterende		Vurdere sikt i forhold til endret fartsnivåvå	
Vegutstyr	Moderniseres i.h.t. N101			
Trestolper	Alle innenfor sikkerhetssonen flyttes/erstattes med jordkabel			
Avkjørsler	Beholde eksisterende			Regulering
	Trafikkfarlige avkjørsler vurderes utbedret			

7.2 Digital infrastruktur

Innlandet er i dag ett av fylkene med dårligst bredbåndsdekning. Se kapittel 3.6.

Fylkeskommunen benytter hvert år store summer på drift, vedlikehold og bygging av fylkesvegnettet, hvor ulik infrastruktur legges i veggrunnen. Behov for etableringen av trekkerør langs fylkesvegnettet må sjekkes mot fylkeskommunens øvrige behov og strategier. Det må videre utarbeides rutiner vedr. drift, vedlikehold, økonomi mm. som ivaretar fylkeskommunens og private aktørers rolle og ansvar i utbygging av digital infra-struktur.



Vegarbeid. Foto: Leila Øvreseth

8. Økonomiske rammer

De økonomiske rammene i handlingsprogrammet bygger på fylkesbudsjett 2021-24, som ble vedtatt i fylkestinget i desember 2020.

8.1 Investeringsramme for 2022 – 25 og sluttføring av handlingsprogram for 2018-21

Den økonomiske ramma som stilles til disposisjon til investeringer i fylkesvegnettet for hele perioden er 1,9 milliarder kr.

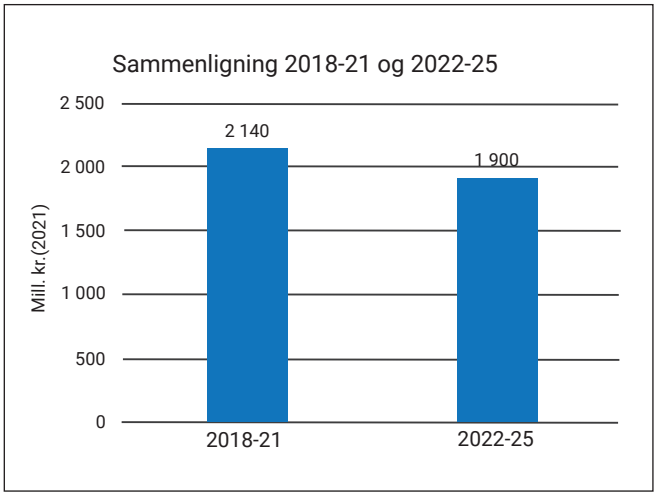
I årene 2022 og 2023 har vi i tillegg restbevilgning fra inneværende handlingsprogram på til sammen 180 millioner kr. Disse prosjektene er omtalt i handlingsprogrammene for hhv. Hedmark og Oppland 2018-21. Prosjektene vil bli gjennomført i samsvar med tidligere handlingsprogram.

Figur 8.1 viser at tilgjengelig investeringsramme sammenlignet med forrige handlingsprogramperiode vil gå noe ned. Nedgangen er på om lag 240 millioner kr eller drøyt 11 %. I totalsummen for handlingsprogrammet for 2018-21 inngår ca 175 millioner kr i bompenger. Disse gikk til finansiering av prosjektet på fv. 33 på Tonsåsen.

Investeringsprosjektene er nærmere omtalt i kapittel 11.



Rekkverksplanlegging. Tonsåsen. Foto: Steinar Svensbakken



Figur 8.1: Total tilgjengelig ramme til investering i handlingsprogramperiodene 2018-21 og 22-25 millioner kr (2021).

8.2 Rammer til drift og vedlikehold for 2022-25

Tabell 8.1 viser det totale drifts-budsjettet (drift, vedlikehold og administrasjon) for fylkesvegområdet.

Tabellen er basert på at den årlige totalramma holdes stabilt i perioden. Dette er beheftet med usikkerhet og avklares i årlige budsjettprosesser. Dette vil både være avhengig av de generelle rammevilkårene for fylkeskommunene og de samlede prioriteringene i fylkesbudsjettet.

Tabellen er basert på erfaringstall, samt forventninger til de fremtidige kostnadsbildet på nye driftskontrakter. Det må påregnes at fordelingen mellom drift og vedlikehold kan variere betydelig ut ifra hvordan bl.a. vintersesongen forløper.

Ut fra den kunnskapen vi har nå, ligger det an til at kostnadene til nye driftskontrakter vil øke betydelig i årene fremover. Dette er også situasjonen for de øvrige fylkene. Tabellen viser at utgiftene ligger an til å øke fra 490 millioner kr i 2022 til ca 535 millioner kr i 2025. I 2020 var totalkostnaden for driftskontraktene på 400 millioner kr.

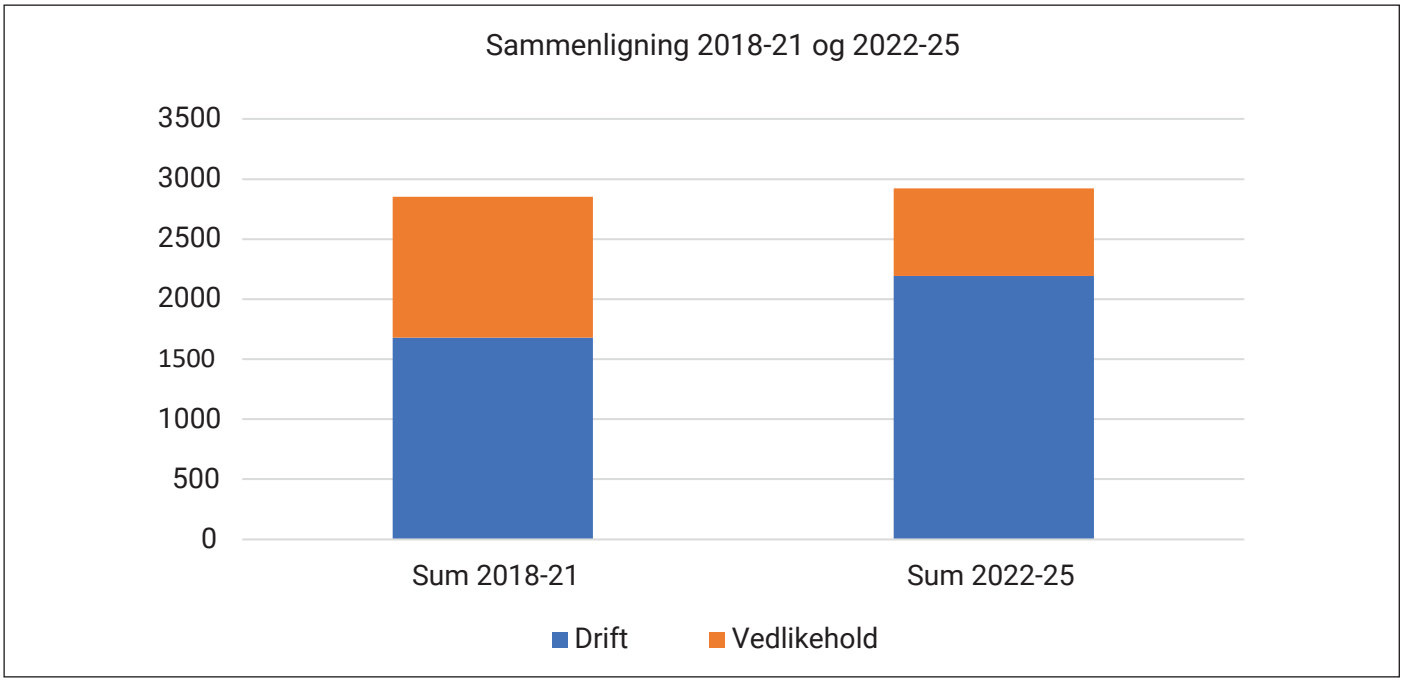
Tabell 8.1: Samlet driftsbudsjett (drift, vedlikehold og administrasjon) for fylkesvegområdet, mill kr eks. mva.(2021)

År	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Sum 2022-25**
Administrasjon	115	112	111	111	449
Driftskontrakter	490	530	534	534	2088
Drift øvrig	18	18	17	17	70
Randsfjordferja	9	9	9	9	36
Sum drift og adm.	**632**	**669**	**671**	**671**	**2643**
Bruvedlikehold	24	25	25	25	99
Dekkelegging og vegoppmerking	113	64	60	60	297
Ordinært vedlikehold	75	84	85	85	329
Sum vedlikehold	**212**	**173**	**170**	**170**	**725**
Sum ramme	**844**	**842**	**841**	**841**	**3368**

De framtidige kostnadene til drifts-kontraktene er beheftet med mye usikkerhet og er nærmere omtalt i kapitel 9. Der går vi også grundigere gjennom driftsområdet.

Driftsramma ble økt med 45 millioner kr i 2021-budsjettet, denne økningen er forutsatt videreført i handlingsprogramperioden. Ramma til vedlikehold ligger an til å bli redusert utover i perioden pga. de økte utgiftene til driftskontraktene. I 2020 var det ca 160 millioner kr til dekkelegging, tabell 10.1 viser mer enn halvering av denne innsatsen fra 2023 og de følgende årene. I kapittel 10 er vedlikeholdet nærmere omtalt.

Figur 8.2 viser totalramma til drift og vedlikehold for handlingsprogramperiodene 2018-21 sammenlignet med kommende periode. Tallene er basert på fylkesbudsjettet for 2021-24 og erfaringstall for nye driftskontrakter.



Figur 8.2: Total tilgjengelig ramme til drift og vedlikehold i handlingsprogramperiodene 2018-21 og 22-25, millioner kr (2021).



Flomskader på fv.55. Foto: Statens vegvesen

9. Drift av fylkesvegene

Drift er nødvendig på vegnett for å ivareta fremkommelighet og sikkerhet, samt kontroll med alle de ulike vegobjektene. Alt dette 24 timer i døgnet, 365 dager i året i all slags vær, spesielt ved uvær og værhendelser. Dette kapitlet beskriver økonomiske rammer i perioden og hoved-oppgaver framover. Utredningsoppgaver finansieres av driftsramma og er også omtale i dette kapitlet.

9.1 Budsjettrammer drift

Omtale av samlet ramme for drift og vedlikehold framgår i kapittel 8.

Tabell 9.1: Ramme til driftsområdet 2022-25 (2021-kr) mill. kr. eks. mva (eks. administrasjonsutgifter)

	2022	2023	2024	2025	2022-25
Driftskontrakter	490	530	533	533	2086
Drift øvrig og utredningsoppgaver	5,5	5,5	5,5	5,5	22
Fylkes-trafikksikkerhetsutvalget (FTU)	12,5	12,5	12,5	12,5	50
Randsfjordferja	9	9	9	9	36
Total ramme	517	557	560	560	2194

9.2 Driftskontrakter

Innlandet fylkeskommune har ansvaret for drift av det fylkeskommunale vegnettet i Innlandet. Vegnettet i Innlandet har, som beskrevet i kapittel 5, store mangler og et stort vedlikeholdsetterslep, som gir utfordringer og er krevende for driften. Det samme gjelder ved hendelser på vegnettet, som eksempelvis skred og flom.

Markedet for driftskontrakter, både på riks- og fylkesveg, har de siste årene vært ustabilt. Det har vært store forskjeller i pris og prisnivået har vært høyt og sterkt stigende. Drifts-kontraktene rulleres i hovedsak hvert femte år.

Driften blir utført av innleide entreprenører etter anbud. For å få ned kostnadene, samt for å få med flere lokale entreprenører, har det blitt utarbeidet en ny kontraktsmal for driftskontraktene sammen med en ny «operativ standard for Innlandet fylke». Den nye kontraktsmalen er i stor grad bygget opp slik at byggherren (dvs. Innlandet fylkeskommune) tar større risiko. Alle prosesser er derfor bygget opp med kostnad for tilgjengelighet og timebetaling for utførelse. Materiell som grus, salt m.m. til utførelse av oppgavene blir dekket i sin helhet etter regning. I den nye kontraktsmalen er det satt utslippskrav til maskiner og utstyr. På tross av endret kontraktsmal ser vi en betydelig kostnadsøkning for de

fornyede kontraktene. Det er flere årsaker til dette. Avvikling av felleskontraktene med Statens vegvesen (opphør av sams vegadministrasjon), generell økning i prisnivå og økte helse-, miljø- og sikkerhetskrav (HMS) er de viktigste årsakene. HMS-kravene innebærer økning i bemanning på vinterdrift og beredskap.

Vi følger denne utviklingen nøye og ser om det er mulig å gjøre ytterligere tiltak for å få ned kostnadene.

Innlandet er delt inn i 13 ulike driftskontrakter som dekker ulike geografiske områder og tre fagkontrakter/avtaler som dekker hele fylket.

Tabell 9.2: Driftskontrakter i Innlandet

Kontrakt nummer / navn	Kommuner/område	Veglengde	Varighet
3401 Nordre Hedmarken	Hamar sentrum, Ringsaker.	560 km	2022-2028*
3402 Sør-Østerdalen	Elverum, Åmot, Stor-Elvdal, Trysil, Våler	534 km	2021-2024
3403 RenEngTry	Rendalen, Engerdal og Trysil	508km	2020-2024
3404 Søndre Hedmarken	Stange, Hamar, utenom sentrum, Løten	472 km	2021-2026
3405 Nord Østerdalen	Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal, Rendalen, Stor-Elvdal, Engerdal og deler av Dovre og Ringebu	730 km	2020-2026
3406 Solør	Våler, Åsnes, Grue og deler av Kongsvinger	673 km	2021-2027*
3407 Kongsvinger	Kongsvinger, Sør-Odal, Nord-Odal og Eidskog	669 km	2017-2022*
3408 Gjøvik/Toten	Gjøvik og Toten	538 km	2023-2028*
3409 Valdres	Vang, Vestre Slidre, Øystre Slidre, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Etnedal, Nordre Land og Gausdal	629 km	2021-2027
3410 Land -Hadeland	Gran, Søndre Land og Nordre Land	534 km	2022-2028**
3411 Nord-Gudbrandsdalen	Ringebu, Sør-Fron, Nord Fron, Sel, Dovre og Lesja	499 km	2021-2025
3412 Sør-Gudbrandsdalen	Lillehammer, Gausdal, Øyer og Ringebu	502 km	2020-2025
3413 Ottadalen	Sel, Vågå, Lom, Skjåk	416 km	2022-2028*
Elektriske anlegg Innlandet («elektrokontrakten»)	Hele Innlandet fylke		2021-2026
Strøm på veg «Ishavskraft»	Hele Innlandet fylke		Løpende
Tellepunkter, værstasjoner m.m.	Hele Innlandet fylke		Løpende

*Driftes sammen med Statens vegvesen frem til september 2022.

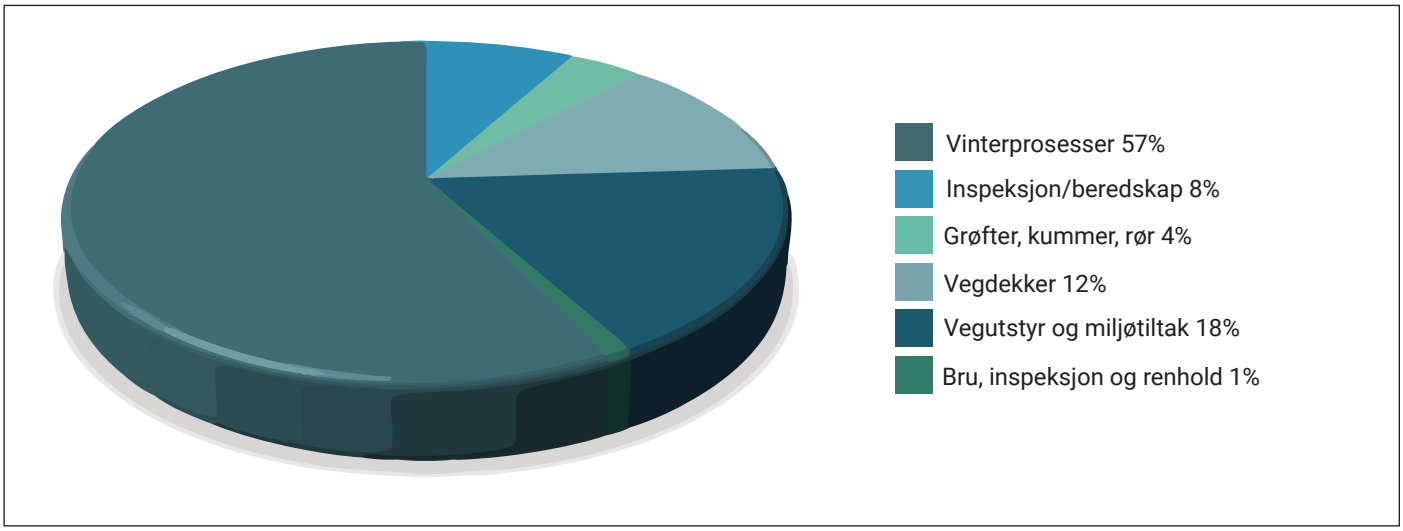
**Driftes sammen med Statens vegvesen fram til 1. september 2023

Elektrokontrakten omfatter prosessene i forbindelse med tunneler, veglys og andre elektroinstallasjoner med tilhørende årskontroller iht. til regelverk. Det er mye gammelt utstyr og armatur som gir utfordringer. Kontrakten inneholder også kontroll av varmekabler, tellepunkter, værstasjoner og servicebygg/rasteplasser.

Dagens driftskontrakter kan i store trekk deles inn i aktiviteter beskrevet som 6 hovedprosesser. Prosessene som utføres gjennom driftskontraktene vises i diagrammet under med kostnadsmessig prosentvis fordeling mellom prosessene. Dette er et gjennomsnitt ut fra Innlandet fylkeskommune sine nåværende kontrakter. Utfordringene er størst om vinteren, og varierer ut fra lokale forhold. Valdres, Nord Gudbrandsdalen, RenEngTry og Nord-Østerdalen vil ha større prosentvis andel vinter, helt opp mot 70-75%.



Kantslått Foto: Svensbakken



Figur 9.1 : Kostnadsmessig fordeling av prosessene som utføres i driftskontraktene, tall fra SVV i 2018/2019.

Inspeksjon/beredskap

Dette er en heldøgnsprosess. Alle driftskontrakter, inkl. elektro har minst en person på vakt for uforutsette hendelser på vegnettet, det er også eget publikumsnummer som kan benyttes. De nyeste kontraktene har to personer med nødvendig utstyr tilgjengelig pr. kontrakt.

Grøfter, kummer, rør

Dreneringssystemet skal holde vegbanen fri for vann samt at det til enhver tid er fritt vannløp i grøfter, kummer og rør.

Vegdekker

Her inngår høvling, grusing og støvbinding av grusveger, samt lapping av slaghull og tetting av sprekker i asfaltdekker. Utbedring av svanker og setninger inngår ikke, bare registrering av tilstanden.

Vegutstyr og miljøtiltak

Dette er et samlebegrep for mange ulike prosesser, de største er drift av grøntarealer, renhold av objekter, skilt, oppsett og supplering av brøytestikk/kantstolper og toaletter/rasteplasser.
Ingen av disse arbeidene inneholder vedlikehold/utbedring av objekter, eks rekkverk, støyskjermer, utskifting av slitte skilt m.m. Dette skal bestilles for utførelse. Trafikkskader skal utbedres fortløpende.

Bru

Her inngår inspeksjoner og renhold.

Vinterdrift

Oppsummert er dette brøyting, rydding og strøing av vegområdet. Herunder inngår beredskap, brøyting og høvling, snø- og isrydding og strøing med sand og salt. Rydding inkluderer blant annet kosting, måking, hakking, fresing og opplasting/ bortkjøring til deponi.

Beredskapsperiode er noe forskjellig fra sør til nord i Innlandet, men er fra rundt 15.okt til 1 mai. Det er totalt ca. 250 brøyteenheter med nødvending bemanning som til enhver tid er i beredskap i Innlandet i denne perioden.

Fjelloverganger

- Fv. 27 Venabygdsfjellet: I tidsrommet ca. 1. desember til ca. 1. april gjennomføres nattestenging fra kl. 22.00 til kl. 07.00. mens vegen søkes holdt åpen på dagtid. I perioder med gode værforhold kan vegen holdes oppe om natten.
- Fv. 2442 Værskei- Oppsjøen er vinterstengt. Vegen stenges for vinteren i november i forbindelse med snøfall som utløser behov for brøyting. Vegen åpnes i slutten av mai eller tidlig juni.
- Fv. 2204 Friisvegen, Øksendalsseter-Storefjellseter har har samme åpningstid som fv. 2442. Fjellstyret i Ringebu vurderer hensynet til villreinen før stenging og åpning av vegen.
- Fv. 55 Sognefjellsvegen: Strekningen mellom Rustadsæter - Turtagrø vinterstenges normalt fra november – mai. Som regel blir det i perioder gjennomført nattestenging både vår og høst ved åpning/stenging.

- Fv. 51 Valdresflya: Strekningen mellom Maurvangen og Garli vinterstenges normalt fra desember - april. Som regel blir det i perioder gjennomført nattestenging både vår og høst ved åpning/stenging.
- Fv. 63 Langevatnet – Geiranger: Strekningen vinterstenges normalt fra desember – mai.
- Fv. 258 Gamle Strynefjellsvegen: Strekningen vinterstenges normalt fra oktober – juni.

Miljø

Alle kontrakter har gode instrukser for overvåking og for iverksetting av tiltak for bekjempelse av uønskede arter og behandling av truede arter innenfor vårt eiendomsområde.

Renhold har de siste årene fått mer fokus som følge av registrering av luftkvalitet i Gjøvik, Lillehammer, Elverum, Brumunddal og Hamar. Disse har vist til dels store konsentrasjoner på svevestøv.

Det er pr. d.d. totalt ca. 20 mil med fylkesveg veg som saltes i større eller mindre grad.



Fv. 2522 i Øyer. Foto: Steinar Svensbakken

9.3 Utredningsoppgaver og andre driftsoppgaver («drift øvrig»)

Innlandet fylkeskommune gjennomfører en rekke utrednings- og utviklingsoppgaver innenfor samferdselsområdet. Det er stor spennvidde i disse oppgavene, fra lovpålagte utredninger om kartlegginger om vann og støy, til Mjøsbysamarbeid.

Nedenfor er en del av disse oppgavene omtalt. En del av oppgavene er pålagt i statlige lover og forskrifter. For de øvrige foreligger det enten allerede fylkespolitisk vedtak, eller er oppgaver som det er aktuelt å gjennomføre de neste årene.

Lista er ikke uttømmende, vi har lagt vekt på å få med oppgaver der vi allerede nå forventer utgifter utover ordinære lønnsmidler. Vi har flere andre områder for innovasjon og utvikling, bl.a. klima, miljøvennlig transport, kulturminner og digitalisering, som vil bli nærmere konkretisert i handlingsprogram-perioden.

Lovpålagte utredningsoppgaver

Naturmangfold

Artsrike vegkanter og fremmede arter langs fylkesveier kartlegges med grunnlag i Naturmangfoldloven, forskrift mot fremmede organismer, forskrifter om prioriterte arter, Stortingets politikk, konvensjoner og mål. Det er behov for revidering minst hvert femte år for at dataene skal være oppdatert. I tillegg må kartleggingen kompletteres, situasjoner risikovurderes, og det må utformes tiltak og systemer som ivaretar oppfølging på en sikrere måte.

Støy

Fylkeskommunen plikter å gjennomføre støytiltak for boliger/aktuelle bygg langs fylkesvegnettet, som kommer over tiltaksgrensen gitt i forurensningsforskriften. Hvert 5. år skal det gjennomføres kartlegging og vurderinger av støynivået. Neste kartlegging skal være ferdigstilt innen juli 2022 og deretter gjennomføres detaljerte støyvurderinger og tiltaksutredninger. Basert på tiltaksutredningen utarbeides det byggeplaner som grunnlag for utføring av støytiltak, som bør ferdigstilles så raskt som mulig, senest innen neste rullering (2027). Det er satt av midler til gjennomføring av tiltak innenfor ramma til miljøtiltak.

Vann – oppfølging av EUs vanndirektiv

Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) ivaretar EUs vanndirektiv, i norsk rett. Vannforskriften skal sikre at det utarbeides og vedtas regionale forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogram. Den som forårsaker belastning på miljøet, er ansvarlig for å gjennomføre og finansiere tiltak. Det vil si at fylkeskommunen har ansvar for å gjennomføre tiltak på fylkesvegnettet.

I løpet av handlingsplanperioden skal fiskevandringshindre, og andre tiltak knyttet til oppfyllelse av vannforskriften, registreres og utbedringstiltak må gjennomføres. Det er satt av midler til gjennomføring av tiltak innenfor ramma til vanntiltak.

Luftkvalitet

Innlandet fylkeskommune har et ansvar for oppfølging av lokal luftkvalitet. Kommunen som forurensningsmyndighet kan pålegge fylkeskommunen som anleggseier/vegeier å gjennomføre tiltak når tiltaksgrensene for lokal luftkvalitet overskrides. Tiltakene kan gjelde ekstra renhold eller salting for å redusere svevestøv m.m. Fylkeskommunens ansvar framgår i § 7-3 i forskrift om luftkvalitet. Fylkeskommunen kan også pålegges å bidra økonomisk til tiltaks-utredninger knyttet til lokal luftkvalitet.

Andre utrednings- og utviklingsoppgaver

Mjøsbysamarbeidet

Mjøsbyen er et samarbeid om en felles areal- og transportstrategi for kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa. Samarbeidet skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går. Strategien ble vedtatt av fylkestinget den 29. april 2020. Areal- og transportstrategien vil være en felles plattform for fylkeskommunen, samarbeidende kommuner, staten og andre aktører for hvordan areal og transport skal samordnes bedre i regionen framover.

Areal- og transportstrategien innebærer at nasjonale mål og føringer for areal- og transport- planlegging er gitt en regional konkretisering og tilpasning. Areal- og transportstrategien er ikke juridisk bindende,

men skal legges til grunn for arbeid med samordnet areal-, bolig- og transport-planlegging i regionen. Strategien opphever ingen gjeldende planer etter plan- og bygningsloven, men gir føringer for framtidige revisjoner. Areal- og transportstrategien støtter opp under klima- og miljøplanarbeidet i Innlandet og skal bidra til omstillingen til et lavutslippssamfunn innenfor areal- og transportområdet.

For å kunne utvikle Mjøsbyen i tråd med strategien, har partene foreslått å etablere en samarbeidsavtale for perioden 2022-26, som sikrer fortsatt dialog og forpliktende samarbeid mellom aktørene. Samarbeidsavtalen skal avklare nærmere organisering, økonomi, mandat og roller for samarbeidet.

Avtalen legger fra 2022 opp til at kommunene og fylkeskommunen skal finansiere driften av samarbeidet. Statsetatene forventes å bidra gjennom medvirkning i dialogsamlinger som bidrar til faglig utvikling, og eventuelt gjennom medfinansiering av utredninger som er relevant for egen part.

Videre vil avtalen legge grunnlag for oppfølging av handlingsprogrammet i Mjøsbystrategien, og gir forventninger om økt og målrettet arbeid for regionalt gjennomslag i forhold til statlige samferdselsprioriteringer og tilgang til statens tilskuddsordninger for mellomstore byområder. Alle kommunene har gitt sin tilslutning til avtalen gjennom vedtak i kommunestyrene i perioden mai/juni 2021. Statsetatene, ved Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Innlandet, har også gitt sin tilslutning til avtalen gjennom sin ledelsesbehandling. Avtalen skal behandles i fylkestinget i oktober 2021.

Attraktive byer og tettsteder (samordnet bolig-areal og transportplanlegging og tilrettelegging for miljøvennlige transporter)

Innlandet fylkeskommune har samarbeidsavtaler med byene Otta, Fagernes/Leira, Lillehammer, Gjøvik, Vinstra, Raufoss og Kongsvinger om et forpliktende samarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging (ATP-samarbeid) Samarbeidsavtalene har en varighet ut 2021. Fylkeskommunen tar sikte på å videreføre dette samarbeidet i perioden og vil bidra med kompetanse og ressurser for å bidra til at byene når sine mål om økt bruk av miljøvennlige transportformer og reduserte klima- og miljøbelastninger.
Det er igangsatt et evalueringsarbeid for å konkludere om og hvordan dette skal gjøres.

I perioden må det også vurderes om det skal inngås samarbeidsavtaler med de øvrige regionsentrene i fylket og hvordan en bedre kan koordinere arbeidet for å øke bruken av miljøvennlige transportformer i byer og tettsteder. Drift av ATP-nettverkene er finansiert fra Samfunnsutviklingsavdelingen.



Sykling langs Mjøsa i Hamar. Foto: Marit Espeland

Det er satt av 10 millioner kr til investeringstiltak i byene med formaliserte avtaler under programområde miljø. Dette skal benyttes til tiltak på fylkesvegnettet i de respektive byene. Innlandet fylkeskommune vil også bidra med fag- og prosesskompetanse i utviklingen av de øvrige tettstedene i Innlandet. Dette forutsetter lokale initiativ og tilgjengelige ressurser.

Sykkelbyer

Sykkelby er et nasjonalt forankret trepartssamarbeid med mål om økt sykling i prioriterte byer og tettsteder. Innlandet har satset på 6 sykkelbyer siden 2010. I forbindelse med regionreformen og tilpasning av sektoransvaret til Statens vegvesen, pågår det en diskusjon om hvordan dette arbeidet skal videreføres. Det nasjonale nettverket for sykkelbyer blir nå et nasjonalt fagnettverk for sykkel og gange. Innlandet fylkeskommune har en intensjon om å videreføre satsing på sykkel og oppfatter at Statens vegvesen og kommunene har samme holdning. Innlandet fylkeskommune vil følge opp dette arbeidet videre. Det må i perioden arbeides med å koordinere sykkelarbeidet med fylkeskommunens øvrige arbeid for å øke bruken av miljøvennlige transportformer i byer og tettsteder.

"Smaken av sykling", Nasjonal sykkelkonferanse 2022

Innlandet fylkeskommune er valgt som vertskap for Den nasjonale sykkelkonferansen i 2022. Konferansen arrangeres annethvert år av Syklistenes landsforening i samarbeid med en vertskommune eller et vertsfylke. I mai 2020 søkte Innlandet fylkeskommune om å være vertskap for Den nasjonale sykkelkonferansen i 2022. Søknaden ble utarbeidet i samarbeid med Syklistforeningen Hamar, Hamarregionen reiseliv, Ottestad idrettslag Sykkel og Hamar kommune. Innlandet fylkeskommune, har gjennom søknaden forpliktet seg til å bidra i planlegging og gjennomføring av konferansen.

Trygge skoleveger

Trafikksikre skoleveger er viktig. For å få flere barn og unge til å gå eller sykle til skolen bør vi se på hvordan vi kan legge til rette for gode og attraktive løsninger som gjør en skoleveg trygg.

I samarbeid med kommunene ønsker vi i løpet av handlingsprogramperioden å ferdigstille påbegynt skolevegkartlegging for å:

- Synliggjøre hvor det finnes strekninger med et særlig behov for å legge til rette for trafikksikker skoleveg for barn og unge i Innlandet.
- Lage grunnlag for en 10-årsplan som et grunnlag for videre prioritering av slike tiltak i handlingsprogram for fylkesveg 2025-2029.

Se også omtale av skoleveg og hjertesone i kap. 5.4.

Omklassifisering og eierskap

I kapittel 5.5. har vi omtalt aktuelle utredningsoppgaver knyttet til omklassifisering og eierskap. Vi vil iverksette et prosjekt for å avklare videre muligheter og kostnader ved overføring av gang- og sykkelveger og veglys fra kommuner og private til fylkeskommunen, samt vurdere det fylkeskommunale eierskapet til lavtrafikkerte veger.

FOU-prosjekt - automatiserte tilstandsvurderinger på fylkesveg

Vurdering av tilstanden på vegnettet er svært ressurskrevende og mangelfull i forhold til de prioriteringene som må gjøres på drift og vedlikehold. Målsettingen er å automatisere dette ved å lage et system som daglig kan identifisere og klassifisere skader og slitasje på vegbane og rekkverk.

Innlandet fylkeskommune ble i desember 2020 tildelt 6,6 mill. kr. til et forsknings- og utviklingsprosjekt i samarbeid med NTNU. Tildelingen skjer gjennom Forskningsrådets ordning for innovasjon i offentlig sektor. Prosjektet har fått navnet "AutoRegFv" og målet er å lage og teste et system for automatiserte tilstandsregistreringer på fylkesveg. Dette skal gjøres ved hjelp av kunstig intelligens og kameraer montert i Innlandstrafikk sine busser som trafikkerer fylkesvegnettet.

Det er forventet at prosjektet når det er gjennomført vil gi en betydelig effektiviseringsgevinst. I tillegg kan systemet gi følgende effekter:

- Større pålitelighet på vegene til våre brukere.
- Høyere oppetid på vegene våre, gjennom mer proaktivt vedlikehold.
- Bedre grunnlag for budsjettforslag og dermed økt kontroll på kostnader og etterslep.
- Reduksjon i klimaavtrykk til tilstandsregistrering.
- Standardisert og objektiv kategorisering/ predikering av tilstandsregistrering og vedlikeholdsoperasjoner.
- Bedre og mer lik kontraktsgrunnlag i anbudskonkurranser.

Innlandet fylkeskommune egenandel i prosjektet er kr. 250.000,- pr. år over en 4-års periode. Dette vil bl.a. gå til innkjøp av utstyr. I tillegg er det lagt en egeninnsats tilsvarende ca. 0,4 årsverk pr. år.

Administrativ oppskriving av BK8T/50 vegnettet

Innlandet har ca 1500 km med fylkesveger som har såkalt sommerbruksklasse (BK 8T/50). Mye av dette vegnettet er grusveger med lav trafikk.

Skognæringen har spilt inn et ønske om å se på muligheter for å skrive opp en del av disse vegene med tanke på å kunne kjøre større lass, og dermed redusere transportkostnadene. For å imøtekomme dette innspillet, vil Innlandet fylkeskommune starte opp et arbeid med å vurdere muligheter og konsekvenser av en såkalt administrativ oppskriving av dette vegnettet i handlingsprogramperioden. Her vil bl.a. tømmernæringens ønsker og behov bli vurdert opp mot risikoen for økt slitasje og redusert levetid på fylkesvegene.

Hurtigbåt Hamar - Gjøvik

Innlandet fylkeskommune utreder muligheten for å etablere en helårlig nullutslipps hurtigbåtforbindelse mellom Hamar og Gjøvik. En hurtigbåtforbindelse mellom byene vil bety rundt 20 minutter i spart reisetid sammenlignet med å reise via Mjøsbrua.

Utredningen er politisk forankret med bakgrunn i å styrke øst-vest forbindelsen i aksen Elverum-Hamar-Gjøvik-Raufoss. I utredningen skal det belyses hvilke praktiske og tekniske løsninger som er mulige, samt hvilke lokale og regionale virkninger et slikt tilbud vil ha. I november 2020 fikk Innlandet fylkeskommune 2,1 millioner kroner i klimasatsmidler fra Miljødirektoratet. Midlene skal brukes til å få et godt kunnskapsgrunnlag om blant annet best egnet båttype og ladeinfrastruktur for Mjøsbåten.

Det forventes en politisk behandling i slutten av 2021. Videre oppfølging vil bli avklart når utredningen foreligger.

Risiko- og sårbarhetsanalyser for veg (VegROS)

Det vil bli gjennomført VegROS på alle fylkesveger i funksjonsklasse B i handlingsprogramperioden. Se omtale av dette i kapittel 5.6. Arbeidet vil også avdekke spesielt sårbare punkter langs øvrig fylkesvegnett.

Mange fylkesveger er definert som omkjøringsveg for riksveger. Gjennomgang av omkjøringsrutene er under oppstart og dette vil skje i samarbeid med Statens vegvesen. Se også pkt 5.6.

Trafikkregisteringspunkter for kjøretøy og sykkel

Totalt er det ca 1050 punkter for trafikktellinger langs fylkesveg i Innlandet. I 215 av punktene er såkalte nivå 1 målinger, med kontinuerlig måling. Dette er faste installasjoner som inneholder mye teknisk utstyr og må være tilkoblet mobil- og strømnett.
Nivå 2 og 3 er periodisk tellinger med laser eller annet mobilt utstyr. Disse krever enkelt utstyr, men mye ressurser til oppsett, nedtaking og innsamling av data.

Innlandsstandard for gang- og sykkelanlegg

Det skal i perioden gjennomføres et arbeid for å klargjøre utfordringene knyttet til valg av løsninger for gående- og syklende langs fylkesveg og å klargjøre handlingsrommet vegnormalene gir. Formålet er bedre og mer tilrettelegging for pengene, samtidig som nødvendige krav til trafikksikkerhet, universell utforming, drift og attraktivitet ivaretas.

Værstasjoner

På fylkesveg i Innlandet er det 14 værstasjoner som brukes til overvåking og innsamling av værdata. De har også webkamera. Disse brukes av våre entreprenører som grunnlag for utførelse av vinterdrift og data er tilgjengelig for metrologisk institutt. Dette er også faste installasjoner som inneholder mye teknisk utstyr, datatilkobling og strømtilkobling. De må ha kontinuerlig overvåking og faste serviceintervaller, som kan være krevende på vinterstid.

9.4 Fylkets trafikksikkerhetsutvalg

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) består av politikere og etater med ansvar for trafikksikkerhet. FTU skal medvirke til at det drives et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i fylket gjennom fysiske tiltak, kontrollvirksomhet, opplæring og holdningsskapende arbeid. Innlandet fylkeskommune skal også være en pådriver for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. FTU er en sentral aktør i dette arbeidet, spesielt knyttet til tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg må det være en god dialog direkte mellom de ulike delene av vegadministrasjonen i Innlandet og kommunene.

Økonomisk ramme: 12,5 millioner kr årlig.

9.5 Randsfjordferja

Ny, elektrisk ferje settes i drift høsten 2021. Det er satt av 9 millioner kr årlig til drift av Randsfjordferja.



Randsfjordferga II. Foto: Oppland fylkeskommune

10. Vedlikehold

Vedlikehold er arbeid som er nødvendig for å opprettholde kvaliteten på veg, bruer og vegutstyr på fastsatt nivå, dvs. de tiltak som er nødvendige for å sikre at vegnettet som helhet fungerer etter hensikten i forutsatt levetid. Når levetiden er utløpt, eller manglende vedlikehold har ført til et omfattende forfall, må dette tas igjen ved ekstraordinært vedlikehold, eller med investeringsmidler for å øke standarden opp til dagens krav.

10.1 Budsjettramme vedlikehold

Tabell 10.1: Samlet ramme til vedlikehold, mill. kr eks. mva. (2021)

	2022	2023	2024	2025	2022-25
Bru	24	25	25	25	99
Dekkelegging og vegoppmerking	113	64	60	60	297
Vedlikehold	75	85	85	85	329
Sum vedlikehold	**212**	**173**	**170**	**170**	**725**

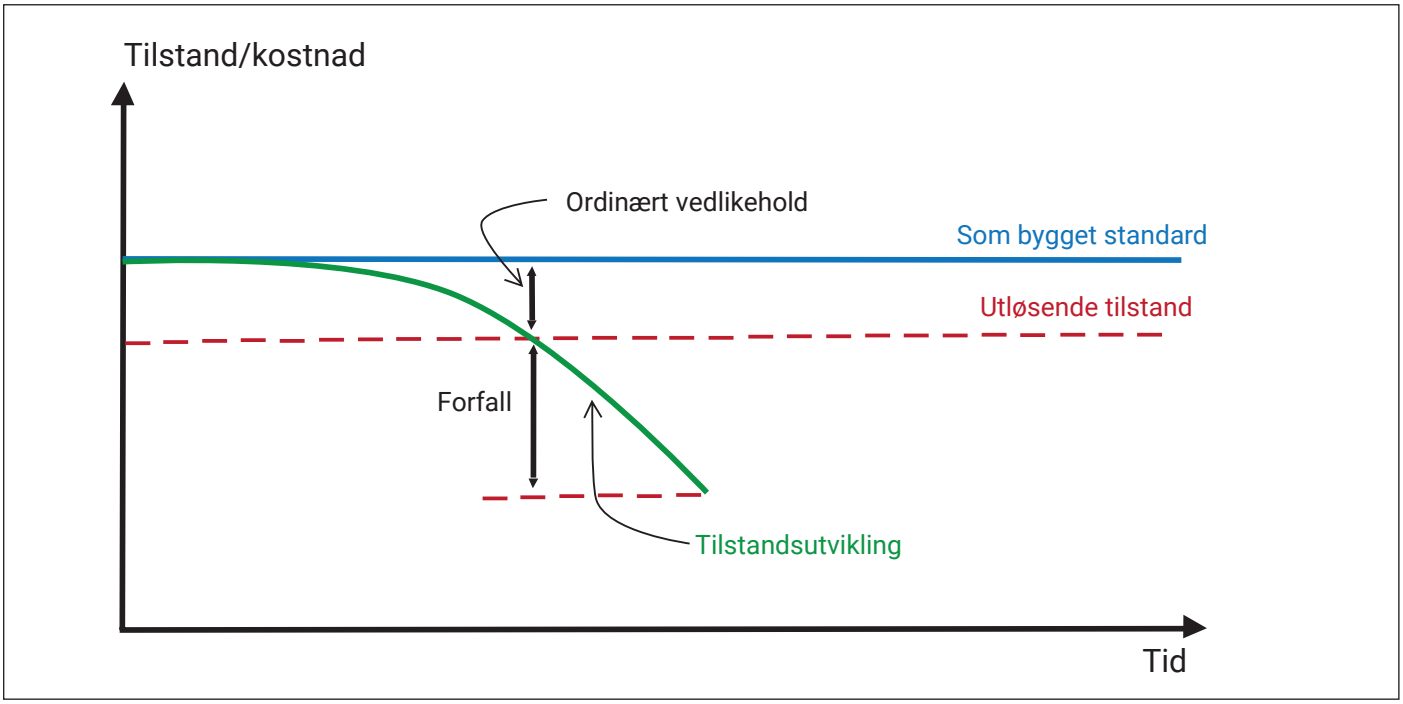
Det ligger an til å bli reduserte rammer til vedlikehold framover. Dette skyldes i første rekke kostnadsutviklingen til driftskontraktene, og er nærmere omtalt i kapittel 8 og 9. Det er en stor utfordring å håndtere dette i forhold til utviklingen av forfallet på vegnettet.



Ny asfalt på fv. 34 i Røykenvika i Brandbu
Foto: Kari Hermanrud

10.2 Situasjonsbeskrivelse og utfordringer

Vegnettet er av variert standard og tilstand. Forfallet er stort på vegnett og tilhørende vegobjekter, dette skyldes både alder, endret bruk, endret klima og manglende vedlikehold. Figuren viser hvordan tilstandsutviklingen på vegnettet over tid reduseres.



Figur 10.1: Forfall oppstår over tid når vedlikeholdet ikke klarer å opprettholde tilfredsstillende standard.

Gjennom ordinært vedlikehold korrigeres denne utviklingen opp mot opprinnelig standard. Dersom rammene til vedlikehold ikke er i samsvar med beregnet behov, vil tilstandsutviklingen reduseres utover utløsende tilstand og det oppstår et forfall I tillegg til å ivareta forfallet er det ofte behov for oppgradering og standardheving som følge av trafikkutviklingen og må kontinuerlig vurderes slik at krav til framkommelighet, trafikksikkerhet og andre forhold kontinuerlig ivaretas på en tilfredsstillende måte. Dette krever mer omfattende tiltak og kategoriseres som investeringstiltak.

Over tid vil ikke vedlikeholdet være tilstrekkelig til å opprettholde den opprinnelige kvaliteten på vegnettet. Dette utløser et behov for mer omfattende tiltak for å opprettholde

riktig standard. Når det blir funnet riktig å gjennomføre en standardheving av vegen (økt bæreevne, breddeutvidelse, omlegging o.l.) blir tiltaket mer omfattende og det må investeres i en vegutbedring. Endrede behov eller funksjonalitet for en veg, vil også kunne gi behov for en vegutbedring. En slik standardheving kan være breddeutvidelse, økt bæreevne, fast dekke og lignende.

Vegutstyr (for eksempel skilt, lysarmatur) vil i varierende grad ha behov for kontinuerlig vedlikehold for å ivareta sin opprinnelige funksjon. Det meste av dette gjennomføres som ordinært vedlikehold gjennom reparasjon av mindre skader, slitasje og punktvis utskifting som følge av ulike forhold. For noe vegutstyr vil det også kunne være aktuelt å investere i en gjennomgående/ strekningsvis utbedring for å opprettholde tilfredsstillende estetisk og funksjonell standard.

10.3 Vedlikeholdsoppgaver

Bruvedlikehold

De rutinemessige inspeksjonene av bruene har over tid vist at tilstanden har hatt en negativ utvikling. På flere av de større fylkesvegbruene er det de siste årene gjort en forsterket innsats med investeringer der forfallet er reparert samtidig som det er foretatt standardforbedringer. Men, for et stort antall små og mellomstore bruer er etterslepet det samme eller større. På mange bruer er det av trafikksikkerhetsmessige årsaker behov for utbedring av rekkverk. Det er under utarbeidelse et bruprogram som skal avdekke flaskehalser og være grunnlag for prioritering av vedlikehold og investering. Dette vil bli en prioritert oppgave framover. Se nærmere omtale i kap. 11.6. om bru.

Dekkelegging og vegoppmerking

Fornyelse av fast dekke er en periodisk vedlikeholdsoppgave. Det utarbeides et program for fornyelse av de faste dekkene. Dekkeprogrammet utarbeides på grunnlag av måledata for spor og jevnhet på det faste dekke. Programmet settes opp over flere år slik at fornyelsen kan samordnes med behov for andre tiltak på de aktuelle strekningene. Det er særlig viktig å få god samordning mellom dekkeprogrammet og utbedringsprogrammet. Se nærmere omtale av utbedringsprogrammet i kap. 11.5.

Det er ca 5700 km med fast dekke i Innlandet fylkeskommune. Det er et stort etterslep på dekker og forarbeider. Ca. 2700 km med veg har et dekke som har gått ut på alder (20 år) eller har en levetidsfaktor som er lavere enn 1, det tilsvarer 46 % av det asfalterte vegnettet i Innlandet.

I forkant og da minst året før en dekkefornyelse er det viktig å utføre forarbeider knyttet til vegkroppen slik at det nye vegdekke får en optimal levetid. Dette gjelder spesielt for drenering (torvkanter, grøfter og stikkrenner) og ivaretagelse av bæreevne. I dette handlingsprogrammet legges det også opp til en god samordning mellom behovet for dekkefornyelse og utbedring av vegen slik at nødvendig oppgradering og utskifting av ulike elementer kan gjøres i forkant så en oppnår en optimal levetid på det nye dekke.

Det er beregnet et behov på 350 millioner kr. årlig til faste dekker for å beholde dagens standard på fylkesvegnettet. For å lukke forfallet i løpet av en 10-års periode er det beregnet et årlig behov på 750 millioner kr årlig. Forfallet på dekker er estimert til å være på 1 milliard kroner.

Vegoppmerking er viktig for trafikksikkerhet og framkommelighet. Det er derfor viktig at vegoppmerkingen er god og holder standardkrav. Vegmerking deles i to typer, langsgående merking som i stor grad gjøres maskinelt og tverrgående merking som i stor grad må utføres for hånd ved bruk av maler og sprøyteutstyr.

Vegoppmerking er en forskriftmessig opp gave på lik linje med skilt og håndheves ihht. til statens vegvesen sin håndbok N302 og gjøres etter at det er lagt nytt fast dekke. Men det er også nødvending med fornying der den opprinnelige merkingen er slitt bort. Omfang av vegmerking er i størrelsesorden 20-25 millioner kr årlig.

Grusveger og dekkefornyelse på lavtrafikkerte veger

På fylkesvegnettet er det ca 1100 km med grusveg. Alle kommuner har grusveg-strekninger. Det er det mest lavtrafikkerte vegnettet som har grusdekke. Ingen av grusvegene har en ÅDT over 500 kjøretøy pr. døgn.
De fleste av våre grusveger har dårlig fundamentering og det vil kreve omfattende og kostbart forarbeid før det er mulig å legge fast dekke. På grunn av knappe rammer vil dekkelegging på disse vegstrekningene ikke være noen prioritert oppgave i handlings-programperioden.

Forvaltning og ordinært vedlikehold

Forvaltning av fylkesvegene er oppgaver som nødvendig grunnerverv i forbindelse med vedlikehold, oppsetting av nye trafikkskilt og mindre trafikksikkerhetsmessige justeringer.

Når det gjelder grunnerverv og eiendomsgrenser har vi ambisjoner om å gjennomføre et målrettet og systematisk arbeid med å kvalitetssikre eiendomsgrensene, i første rekke der vi skal til med investerings- eller vedlikeholdstiltak. Noe av bakgrunnen er usikre eiendomsgrenser langs fylkesvegene, spesielt i gamle Oppland.

De løpende vedlikeholdsoppgavene for å holde tritt med slitasjen av vegnettet omfatter skiltfornying, signal- og belysningsanlegg, støyskjermer, tilførsel av banegrus på grusveger, rekkverk og øvrig vegutstyr. Periodevise vedlikeholdstiltak omfatter forsterkning av vegfundament, drenering med grøfting og utskifting av stikkrenner. Slike vedlikeholdstiltak utføres ofte som forarbeid for dekkelegging.

11. Investeringer

Innlandet fylkeskommunen vil i perioden gjennomføre tiltak for å bidra til å utvikle fylkesvegnettet i Innlandet slik at en bygger opp om vedtatte mål, strategier og profil. Prosjektene som skal gjennomføres, presenteres i dette kapittelet.

11.1 Økonomiske rammer – investeringer

Tabell 11.1: Fordeling av investeringsmidlene for 4-års-perioden 2022-25.

Programområde/rammer	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
Utbedring	186,2	243,8	305,4	259,7	995,1
Bru	11,5	59,2	86,0	77,1	233,8
Gang og sykkel	12,0	90,8	105,0	69,2	277,0
Trafikksikkerhet	19,5	22,5	20,5	22,5	85,0
Miljø	14,3	20,2	15,3	7,3	57,5
Kollektiv	12,3	0,0	10,0	49,3	71,6
Planlegging	25,0	25,0	25,0	25,0	100,0
Åpen post	10	30	20	20	80
TOTALT (mil kr)	**290,8**	**491,5**	**587,6**	**530,1**	**1900,0**

Totalramma på 1900 mill. kr har sin basis i fylkesbudsjettet for 2021. Rammefordeling er gjort med bakgrunn i mål, delmål og valgt profil. Dette innebærer at en relativt stor andel av midlene (65%) er satt av til å ivareta vegnettet (utbedring, bru og utbedringsprogram).

Omtale av programområdene og økonomiske rammer for øvrig framgår lenger ned i kapitlet.

Gjenstående prosjekter fra handlingsprogrammet for 2018-21 vil bli gjennomført. De resterende økonomiske rammene i handlingsprogrammet fra 2018-21 videreføres og fullføringen vil ikke gå bekostning av nye prosjekter i 2022-25.

Disse prosjektene framgår ikke i handlingsprogrammet for 2022-25.



Stabiliseringsarbeid på Fv 216. Foto: Arnfinn Trosterud

11.2 Prioriteringsarbeidet

Kommunene ble invitert til å komme med innspill til handlingsprogrammet våren 2020. Samtlige 46 kommuner responderte og vi fikk inn ca 430 forslag til prosjekter. I tillegg har vi hatt innspillmøte med næringslivet, som særlig pekte på behovet for å ivareta og utbedre eksisterende vegnett, samt forsterkning av bruer. I høringsperioden våren 2021 gjentok flere av kommunene sine innspill. Flere av kommunenes innspill tas med videre i konkretiseringen av samlepostene.

I prioritering av prosjekter har vi tatt utgangspunkt i de høyest prioriterte prosjektene fra kommunene (juni 2020) og en tverrfaglig vurdering av vegens tilstand og behov.

Den økonomiske ramma stiller store krav til prioritering og har kun gjort det mulig å ta med et fåtall av prosjektforslagene fra kommunene.

I tillegg til de eksterne innspillene har vi foreslått en del prosjekter basert på egen, faglig kunnskap. Dette omfatter bl.a. bruprosjekter og en del av miljøtiltakene, som er lovpålagte, og må prioriteres.

Vi har forsøkt å oppnå en viss regional fordeling (på tvers av programområder) og gjort en systematisk gjennomgang bl.a. i forhold til måloppnåelse, valgt profil, næringslivets behov og trafikksikkerhet.

Alle prosjektene som foreslås har gjennomgått kostnadsvurdering og ambisjonen er at vi skal ha robuste kostnader for investeringsprosjektene og få færrest mulig kostnadsoverskridelser.
Vi vil søke etter kostnadsreduserende tiltak, med fokus på ”godt nok”-standard.

11.3 Gjennomføring

Prosjektene er fordelt på de ulike årene i perioden basert på planstatus og tilgjengelige plan- og byggherreressurser i organisasjonen. Prosjekter som krever planavklaring ligger i slutten av perioden.

Det er satt av flere samleposter/tiltakspakker. Konkretisering av disse vil skje i dialog mellom aktuelle samarbeidspartnere (for eksempel kommuner) og fagmiljøer.

Status for gjennomføring av handlings-programmet legges fram for samferdsels-utvalget etter ca. to år. Denne vil bl.a omfatte bruk av «potter», f.eks. sykkelbymidler og midler til trafikksikkerhet.

11.4. Programområdene

Begrepet programområder omfatter følgende budsjettposter:

- Utbedring
- Bru
- Gang og sykkel
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Kollektiv

I de følgende kapitlene har vi konkretisert innholdet i de enkelte programområdene.



Fv.30 Rendalen Tynset
Foto: Liv Maren Mæhre Vold

11.5 Utbedringer

Ramma til utbedringsprosjekter er 296 millioner kr. I tillegg kommer utbedringsprogrammet på 700 millioner kr, slik at totalramma til utbedring er 996 millioner kr. Prosjektlista omfatter utbedringsprosjekter med varierende omfang, fra enkel oppgradering til full ombygging. Tiltakene er prioritert ut ifra vegens tilstand (forfall), kommunens prioritering, samfunnssikkerhet, trafikksikkerhet, betydning for næringsliv og trafikkmengde. Ambisjonsnivået framgår av beskrivelsen av prosjektet og oppsatt kostnad.

Noenav prosjektene er satt opp med ei fast kostnadsramme, men er foreløpig uten klart definert innhold. Det innebærer at det ikke er rom for sammenhengende utbedring og at utbedringen derfor vil bestå av punktutbedringer. Det framgår av prosjektbeskrivelsen hvilke prosjekter dette gjelder.

Utbedringsprogram
En relativt stor andel av totalramma er satt av til et såkalt utbedringsprogram med en samlet sum for alle årene på 700 millioner kr.

Utbedringsprogrammet begrunnes med det store behovet for å ta igjen forfall og utbedre eksisterende vegnettet. Mange fylkesveger er i dårlig forfatning. Disse vegene har ikke tilfredsstillende bæreevne, vannhåndteringsevne, trafikksikkerhetsløsninger eller er ikke tilpasset dagens trafikkbilde. Redusert ramme til vedlikehold pga. økte utgifter til driftskontraktene vil kunne øke forfallet og forsterke behovet for denne ekstrasatsingen. Ved å utnytte eksisterende vegkapital er det mulig å oppgradere vegnettet kostnadseffektivt. I mange tiltak vil det ikke være behov for grunnerverv eller ny reguleringsplan.

Tiltakene vil bli konkretisert i et flerårig utbedringsprogram, som rulleres årlig, der aktuelle tiltak vil bli lagt fram til politisk behandling høsten året før utførelse. Begrunnelsen for årlig rullering er muligheten til å følge med utvikling på vegnettet og sette inn tiltak der behovet er størst. Vurderinger knyttet til trafikkmengde, teknisk tilstand og de behov som vegen skal oppfylle, avgjør hvilke tiltak som settes inn. Innspillene fra kommunene vil være aktuelle tiltak i dette utbedringsprogrammet.

Utbedringsprogrammet vil bli sett i sammenheng med det ordinære dekkeprogrammet (vedlikeholdsmidler) og andre type investeringstiltak, inkludert trafikksikkerhetstiltak og mindre tiltak for å legge til rette for modulvogntog.

Oppgraderingene vil redusere, helt eller delvis, forfallet som har vært påvist på de strekningene som prioriteres.

Felles for disse tiltakene er at de har en investeringsmessig karakter som vil føre veganlegget til en annen stand, eller bedre standard enn da det opprinnelig ble anskaffet. Dette vil bety økt levetid på vegen eller økt bruksverdi i form av at vegen er tilpasset kapasitet og behov fra brukere eller myndigheter.

Tabell 11.2: Utbedringstiltak 2022-25. Kostnader i millioner kr (2021) - fortsetter neste side

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
U1	Fv. 255 Givra, kulvert (tilskudd)	Nord-Fron		4,4	4,4	4,4				4,4
U2	Fv. 2154 Jernbanegt. – Torggt.	Elverum		0,8	0,8	0,8				0,8
U3	Fv. 2060 Korsmo - Sjørbotten	Åsnes		12,3	12,3	6,0	6,3			12,3
U4	Fv. 198 Brugata (restfinansiering)	Kongsvinger		14,1	2,5		2,5			2,5
U5	Fv. 30 Tynset gr. - Åsheim	Rendalen		20,0	20,0	10,0	10,0			20,0
U6	Fv. 30 Tynset – Rendalen gr.	Tynset		20,0	20,0	10,0	10,0			20,0
U7	Fv. 2446 Smedsrud - Haug	Sør-Aurdal		25,7	25,7		25,7			25,7
U8	Fv. 2436 Fagerlund - Spåtind	Nordre Land		41,6	41,6		14,3	27,3		41,6
U9	Fv. 2142 Julussdalsvegen x fv. 215	Åmot		18,5	18,5			18,5		18,5
U10	Fv. 2482 Raneisvn. – Vånings-vn.	Nord-Aurdal		4,9	4,9			4,9		4,9
U11	Fv. 2638 Flå – Sygard Kvamme	Lom		4,2	4,2			4,2		4,2
U12	Fv. 2222 Telneset – Tolga stasjon	Tolga		36,7	36,7			36,7		36,7
U13	Fv. 2640 Søre Ulsand – Lom gr.	Vågå		18,3	18,3			18,3		18,3
U14	Fv. 27 Venabygd kirke	Ringebu		20,5	20,5			20,5		20,5
U15	Fv. 33 Svingvoll - Kronborg	Søndre Land		20,3	20,3				20,3	20,3
U16	Fv. 27 Øygardssætrin - Snødøldalen	Ringebu		16,7	16,7				16,7	16,7
U17	Fv. 2216 Hanestad vertshus - Brakka	Rendalen		12,9	12,9				12,9	12,9
U18	Fv. 210 Leirud	Kongsvinger		6,8	6,8				6,8	6,8
U19	Fv. 55 Røysheim - Repp	Lom		8,0	8,0				8,0	8,0
	Sum pr år 2022 - 2025					**31,8**	**68,8**	**130,4**	**64,7**	**295,1**

Fortsettelse neste side

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	HP 18-21 (22/23)	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
	Utbedringsprogram 2022-25									
U20	Fv. 2660 Prestgårdsbrue - Brustugu	Lesja	10,2		10,2	10,2				
U21	Fv. 2094 Gravbergsvegen	Våler	33,0		33,0	18,0	15,0			
U22	Fv. 2620 Vågårusten, Selsvatnet - Rustdalen	Sel	6,0		6,0	6,0				
U23	Fv. 2440 Kinn - Vinjar (Øvergjøvik)	Nordre Land	15,0		15,0	7,0	8,0			
U24	Fv. 2442 Stensetbygdvegen fra Raneisvegen (SUS-krysset) til Etnedal grense	Nord-Aurdal	24,5		24,5		12,5	12,0		
U25	Fv. 2474 Steinsetbygdvegen, Flatøydegard -Lundemokrysset	Etnedal	11,5		11,5	5,5	6,0			
U26	Fv. 21 Vestmarkvegen, Akershus gr. - Skotterud	Eidskog	33,5		33,5	18,5	15,0			
U27	Fv. 2364, x fv.33 - Kapp	Østre Toten	21,0		21,0	10,0	11,0			
U28	Fv. 53, Tyin - Tyinosen	Vang	30,5		30,5	15,5	15,0			
U29	Fv. 2370 Blili - Bøverbru	Vestre Toten	13,5		13,5	7,0	6,5			
U30	Fv. 27, Området rundt Enden i Sollia	Stor Elvdal	7,5		7,5	7,5				
U31	Fv. 2008 x fv.210 - x fv. 2010 (Odalsvegen)	Kongsvinger	12,0		12,0	6,0	6,0			
U32	Fv. 24 Starhellinga - Uthus	Stange	6,0		6,0	6,0				
U33	Fv. 244 X rv.4 v/Mjørlund - fv. 2552 (Vestvegen)	Ø. Toten/ V. Toten	8,5		8,5	8,5				
U34	Fv. 2434 Dokka - kryss fv.2434	Nordre Land	7,0		7,0	7,0				
U35	Fv. 2204 Friisvegen, 8 km fra x fv. 219 i Atna	Stor Elvdal	10,0		10,0	10,0				
U36	Fv. 184 Bergshøgda. Gang- og sykkelveg.	Ringsaker	2,3		2,3	2,3				
U37	Fv. 2502 Køllstadvegen	Ø. Slidre	15,0		15,0		8,0	7,0		
U38	Fv. 2524 Børkje - Saksum (Saksumdalsvegen)	Lillehammer	10,0		10,0	10				
	Utbedringsprogram 2022 2025, disponert på tiltak U22-U38	Innlandet			277,0	155,0	103,0	19,0	0,0	
	Utbedringsprogram 2022 - 2025, udisponert	Innlandet			423,0	0,0	72,0	156,0	195,0	
	Utbedringsprogram 2022 - 2025, total	**Innlandet**	**700**		**700,0**	**155,0**	**175,0**	**175,0**	**195,0**	**700,0**
	Programområde utbedring totalt:					**186,2**	**243,8**	**305,4**	**259,7**	**995,1**

2022-2025

U1 Fv 255 Skåbuvegen, ny kulvert under Givra
Stedfesting: Nord-Fron kommune
Funksjonsklasse C, ÅDT 1900
Kort beskrivelse: utskifting av kulvert under elva Givra. Tiltaket er gjennomført i regi av Nord-Fron kommune.
Kostnad: 4,4 mill kr

U2 Fv. 2154 Lundgaardvegen, Jernbanegata – Torggata
Stedfesting: Elverum kommune,
Funksjonsklasse D, ÅDT 5400, lengde 0,5 km
Kort beskrivelse: Utbedring ved oppgradering av kantstein og sluk
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 0,8 mill. kr.

U3 Fv. 2060 Stampavegen, Korsmo - Sjørbotten
Stedfesting: Åsnes kommune,
Funksjonsklasse E, ÅDT 100, lengde 4,9 km
Kort beskrivelse: Utbedring av bæreevne fra BkT8/50 til Bk10/60. Vegen skal fortsatt ha grusdekke.
Vurdering av planbehov: Trolig ilkke behov for reguleringsplan
Kostnad: 12,3 mill. kr.

U4 Fv. 196 Brugata (restbehov)
Stedfesting: Kongsvinger kommune,
Funksjonsklasse C, ÅDT 6700, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Utbedring av veg, fortau, overvannsystem, samt innstramming av krysset Brugata x Storgata. Utbedring av eksisterende holdeplaser i Storgata inngår i tiltaket.
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan
Kostnad: 2,5 mill. kr. Totalkostnad (fylkeskommunal andel): 14,1 mill kr.

U5 Fv. 30 Gamle Kongevei, Tynset grense - Åsheim
Stedfesting: Rendalen kommune,
Funksjonsklasse C, ÅDT 900, lengde opp til 42 km
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring av eksisterende veg. Tiltakene gjennomføres innenfor angitt kostnadsramme og lengde utbedret veg tilpasses denne.
Gjennomgående fornyelse av dekke på ferdig *strekning inngår.*
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: ramme 20,0 mill. kr.

U6 Fv. 30 Gamle Kongevei, Tynset – Rendalen grense
Stedfesting: Tynset kommune,
Funksjonsklasse C, ÅDT 700, lengde opp til 31 km
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring av eksisterende veg. Tiltakene gjennomføres innenfor angitt kostnadsramme og lengde utbedret veg tilpasses denne.
Gjennomgående fornyelse av dekke på ferdig strekning inngår.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: ramme 20,0 mill. kr.

U7 Fv. 2446 Reinlivegen, Smedsrud – Haug
Stedfesting: Sør-Aurdal kommune,
Funksjonsklasse D, ÅDT 600, lengde 1 km
Kort beskrivelse: Utbedring med noe kurvejustering og breddeutvidelse av strekning i sidebratt terreng med behov for rekkverk. Deponi med masser tilgjengelig.
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan
Kostnad: 25,7 mill. kr.

U8 Fv. 2436 Synnfjellvegen, Fagerlund – Spåtind
Stedfesting: Nordre Land kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 550, lengde 18 km
Kort beskrivelse: Utbedring ved forsterkning, oppgradering av drenering og rekkverk.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 41,6 mill. kr.

U9 Fv. 2142 Julussdalsvegen x fv. 215
Stedfesting: Åmot kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 150, lengde 0,8 km
Kort beskrivelse: Ny vegstrekning med nytt kryss til fv. 215
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan fra 2012, behov for oppdatering må avklares.
Kostnad: 18,5 mill. kr.

U10 Fv. 2482 Garlivegen, Raneisvegen – Våningsvegen
Stedfesting: Nord-Aurdal kommune,
Funksjonsklasse C, ÅDT 700, lengde 1,1 km
Kort beskrivelse: Utbedring ved forsterkning og oppgradering av vegbanen
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 4,9 mill. kr.

U11 Fv. 2638 Solsidevegen, Flå (x fv. 55) – Sygard
Kvamme
Stedfesting: Lom kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 80, lengde 3 km *Kort beskrivelse:* Utbedring av rekkverk langs elva Bøvre
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 4,2 mill. kr.

U12 Fv. 2222 Eidsvegen, Telneset – Tolga stasjon
Stedfesting: Tolga kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 550, lengde 10,6 km
Kort beskrivelse: Utbedring og forsterkning med delvis breddeutvidelse. Ny bru over Vesle-Tela
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 36,7 mill. kr.

U13 Fv. 2640 Nedre Nordheradsveg, Søre Ulsand– Lom grense
Stedfesting: Vågå kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 150, lengde 5,8 km
Kort beskrivelse: Utbedring av vegbredde og rassikring
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 18,3 mill. kr.

U14 Fv. 27 Venabygdvegen, Venabygd kirke
Stedfesting: Ringebu kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 1400, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Kryss- og kurveutbedring
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan fra 2008, behov for revisjon må avklares.
Kostnad: 20,5 mill. kr.

U15 Fv. 33 Gjøviklinna, Svingvoll – Kronborg
Stedfesting: Søndre Land kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 4500, lengde 3,5 km
Kort beskrivelse: Utbedring i samsvar med tilstøtende strekninger inklusive kurvejustering.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 20,3 mill. kr.

U16 Fv. 27 Rondevegen, Øygardssætrin – Snødøldalen
Stedfesting: Ringebu kommune,
Funksjonsklasse B, ÅDT 500, lengde 2,1 km
Kort beskrivelse: Etablering av el. bommer og ca 2 km freseveg.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 16,7 mill. kr**.**

U17 Fv. 2216 Hanestadveien, Hanestad vertshus– Brakka
Stedfesting: Rendalen kommune,
Funksjonsklasse D, ÅDT 100, lengde 6,1 km
Kort beskrivelse: Utbedring av grusveg til fast *dekke.*
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 12,9 mill. kr.

U18 Fv. 210 Vestre Solørveg, Leirud
Stedfesting: Kongsvinger kommune,
Funksjonsklasse C, ÅDT 1550, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Heving av vegen for å redusere sårbarheten ved flom.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 6,8 mill. kr.

U19 Fv. 55 Sognefjellsvegen, Røysheim-Repp
Stedfesting: Lom kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 700, lengde 0,2km Kort beskrivelse: Oppføring av fanggjerde og rensk for å hindre steinras
Vurdering av planbehov: Forprosjekt og omtale i skredsikringsrapport. Kommunen har gjort vedtak om dispensasjon fra kommune-delplanens arealdel.
Kostnad: 8,0 mill. kr.

Utbedringsprogram 2022 og 2023

U20 Fv. 2660 Prestegårdsbrue-Brustugu
Stedfesting: Lesja kommune,
Funksjonsklasse E, ÅDT 250
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring med masseutskifting,
utskifting av stikkrenner, grøfting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 10,2 mill. kr.

U21 Fv. 2094 Gravbergsvegen
Stedfesting: Våler kommune
Funksjonsklasse D, ÅDT 150
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring med forsterking,
utskifting av stikkrenner, grøfting, trafikksik-kerhetstiltak og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 33,3 mill. kr.

U22 Fv. 2620 Vågårustvegen, Selsvatnet-Rustdalen
Stedfesting: Sel kommune
Funksjonsklasse C, ÅDT 700
Kort beskrivelse: Utbedring av bæreevne og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 6,1 mill. kr.

U23 Fv. 2440 Kinn-Vinjar (Øvergjøvik)
Stedfesting: Nordre Land kommune
Funksjonsklasse E, ÅDT 150
Kort beskrivelse: Forsterking, utskifting av stikkrenner, grøfting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 15,0 mill. kr.

U24 Fv. 2442 Stensetbygdvegen, SUS-krysset-Etnedal grense
Stedfesting: Nord-Aurdal kommune
Funksjonsklasse D, ÅDT 700
Kort beskrivelse: Forsterking, masseutskifting, drenering, trafikksikkerhetstiltak og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 24,5 mill. kr.

U25 Fv. 2474 Stensetbygdvegen, Flatøydegard-Lundemokrysset
Stedfesting: Etnedal kommune
Funksjonsklasse D, ÅDT 150
Kort beskrivelse: Djupstabilisering, utskifting av stikkrenner, grøfting, TS-tiltak og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 11,6 mill. kr.

U26 Fv. 21 Vestmarkvegen, Akershus gr-Skotterud
Stedfesting: Eidskog kommune
Funksjonsklasse B, ÅDT 2000
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring med forsterking,
utskifting av stikkrenner, grøfting, trafikksikkerhetsiltak og nytt dekke
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering
Kostnad: 33,5 mill. kr.

U27 Fv. 2364 X Fv33-Kapp
Stedfesting: Østre Toten kommune
Funksjonsklasse E, ÅDT 650
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring med masseutskifting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 21,0 mill. kr.

U28 Fv. 53 Tyin-Tyinosen
Stedfesting: Vang kommune
Funksjonsklasse B, ÅDT 200
Kort beskrivelse: Forsterking med punktvis masseutskifting, utskifting av stikkrenner, trafikksikkerhetstiltak og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 30,4 mill. kr.

U29 Fv. 2370 Blili-Bøverbru
Stedfesting: Vestre Toten kommune
Funksjonsklasse D, ÅDT 1550
Kort beskrivelse: Punktvis massutskifting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 13,5 mill. kr.

U30 Fv. 27 Området rundt Enden i Sollia
Stedfesting: Stor-Elvdal kommune
Funksjonsklasse B, ÅDT 450
Kort beskrivelse: Punktvis massutskifting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 7,5 mill. kr.

U31 Fv. 2008 x fv210-xfv 2010 (Odalsvegen)
Stedfesting: Kongsvinger kommune
Funksjonsklasse E, ÅDT 650
Kort beskrivelse: Forsterking,
utskifting av stikkrenner, grøfting og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 12,0 mill. kr.

U32 Fv. 24 Starhellinga-Uthus
Stedfesting: Stange kommune
Funksjonsklasse B, ÅDT 3700
Kort beskrivelse: Sluttføring med legging av slitelag.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 6,0 mill. kr.

U33 Fv. 244 x rv 4 v/ Mjørlund – x fv 2352 (Vestvegen)
Stedfesting: Østre Toten og Vestre Toten kommuner
Funksjonsklasse C, ÅDT 500
Kort beskrivelse: Sluttføring med legging av slitelag.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 8,5 mill. kr.

U34 Fv. 2432 Dokka -x fv 2434
Stedfesting: Nordre Land
Funksjonsklasse E, ÅDT 600
Kort beskrivelse: Sluttføring med legging av slitelag.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 7,0 mill. kr.

U35 Fv. 2204 Friisvegen, x fv 219 i Atna og 8 km mot Ringebu
Stedfesting: Stor-Elvdal
Funksjonsklasse D ÅDT 250
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring og nytt dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 10,0 mill. kr.

U36 Fv. 2524 Børkje-Saksum (Saksumdalsvegen)
Stedfesting: Lillehammer
Funksjonsklasse D, ÅDT 550
Kort beskrivelse: Forsterking, nye stikkrenner, grøfting, nytt rekkverk og dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 10,0 mill. kr.

U37 Fv. 184 Bergshøgda. Gang- og sykkelveg
Stedfesting: Ringsaker
Funksjonsklasse C, ÅDT 7800
Kort beskrivelse: Forsterking og nytt dekke på gang- og sykkelveg, 1000m.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for *regulering.*
Kostnad: 2,3 mill. kr.

U38 Fv. 2502 Køllstadvegen
Stedfesting: Øystre Slidre
Funksjonsklasse D, og E, ÅDT 250
Kort beskrivelse: Forsterking, nye stikkrenner, grøfting og dekke.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for regulering.
Kostnad: 15,0 mill. kr.

11.6 Bru

Langsiktig arbeid er avgjørende for god bruforvaltning. Dette kan oppnås ved realisering av Bruprogram for Innlandet, slik at det blir gjennomført mulighetsstudier, plan- legging og prosjektering i forkant. De rutinemessige inspeksjonene av bruene har over tid vist at tilstanden har hatt en negativ utvikling. Mange bruer, inkludert de store bruene over Glomma, har så stort vedlikeholdsbehov at det ikke lenger er tilstrekkelig med normalt vedlikehold.
Det er avgjørende å få nok kunnskap til å kostnadsberegne og prioritere tiltak som f.eks. de store bruene over Glomma, opp mot akutte behov. Bruprogram for Innlandet vil gi mulighet for å møte andre aktører, f.eks. tømmernæringens innspill, med en planreserve. Samlet ramme for brutiltakene utgjør 234 millioner kr.



Fv. 217 Elvbrua. Foto: Innlandet fylkeskommune

Tabell 11.3: Brutiltak I perioden 2022-25.. Kostnader i mill. kr (2021)

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
B1	Bruprogram for Innlandet	Innlandet		50,0	50,0	5,0	15,0	15,0	15,0	50,0
B2	Fv. 2508 Nye Skolte bruer	Øystre Slidre		28,7	28,7	2,0	10,0	16,7		28,7
B3	Fv. 222 Vik bru	Stange		33,0	33,0	4,5	14,2	14,3		33,0
B4	Erstatning av 6 kritisk skade-de store stålrør.	Innlandet		60,0	60,0		20,0	20,0	20,0	60,0
B5	Fv. 24 Haug bru	Nord-Odal		30,8	30,8			10,0	20,8	30,8
B6	Fv. 2486 Sundheim bru	Nord-Aurdal		23,6	23,6			10,0	13,6	23,6
B7	Fv. 29 Djupdalsbekk bru	Alvdal		7,7	7,7				7,7	7,7
	Sum pr år 2022 - 2025					**11,5**	**59,2**	**86,0**	**77,1**	**233,8**

2022 – 2025

B1 Bruprogram for Innlandet
Stedfesting: Alle konstruksjoner definert som bru i Innlandet fylke
Kort beskrivelse: Bruprogram for Innlandet som en fleksibel pott, vil gi mulighet til at midlene kan benyttes der det til enhver tid er mest kritisk basert på kunnskaps-grunnlaget. Gjennomføre tilstandsvur-deringer, mulighetsstudier, planlegging og prosjektering, samt
utførelse av fornyingstiltak på eksisterende konstruksjoner
Vurdering av planbehov: ikke planbehov
Kostnad: 50 mill. kr.

B2 Fv. 2508 Nye Skolte bruer, Skolte 1 og Skolte 2
Stedfesting: Øystre Slidre kommune, funksjonskasse C, ÅDT 400
Kort beskrivelse: 2 stk. nye bruer i eksisterende trase
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 28,7 mill. kr.

B3 Fv. 222 Vik bru
Stedfesting: Stange kommune, funksjonskasse D, ÅDT 1800
Kort beskrivelse: Ny bru med gangbane og tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 32,8 mill. kr.

B4 Erstatning av kritisk skadede store stålrør
Stedfesting: Innlandet fylke
Kort beskrivelse: utskifting av 6 stk eksisterende skadede, korrugerte stålrør med annen type konstruksjon, inkluderer eventuelle nødvendige tiltak på tilknyttet vegnett
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 60,0 mill. kr.

B5 Fv. 24. Haug bru
Stedfesting: Nord-Odal kommune, funksjonskasse B, ÅDT 2600
Kort beskrivelse: Ny bru med gangbane og tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 30,8 mill. kr.

B6 Fv. 2486 Sundheim bru
Stedfesting: Nord-Aurdal kommune, funksjonskasse D, ÅDT 850
Kort beskrivelse: Ny bru med tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 23,6 mill. kr.

B7 Fv. 29 Djupdalsbekk bru
Stedfesting: Alvdal kommune, funksjonskasse B, ÅDT 1000
Kort beskrivelse: Ny bru med tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 7,7 mill. kr.

11.7 Gang- og sykkeltiltak

Programområdet innebærer tilrettelegging for gående og syklende både i og utenfor byer/tettsteder, herunder også skoleveg. Behovet er stort, og det kom et høyt antall innspill på gang- og sykkelprosjekter fra kommunene. Det er funnet rom for å prioritere 23 gang- og sykkelprosjekter i første periode. 13 av disse ligger i 2022-23 i handlingsprogrammene for 2028-21(23). I tillegg kommer midler til mindre tiltak i sykkelbyene. Ramme til gang- og sykkeltiltak er 277 millioner kr. Kriteriene som er lagt til grunn for prioritering er blant annet kommunens egen prioritering, skoleveg og potensiale for gang- og sykkeltrafikk.

Kostnadene for gang- og sykkelvegene er gjennomgått etter høringen, med mål om reduksjon i kostnader. Gjennomgangen viser at det er begrensede muligheter for å redusere totalkostnadene på gang- og sykkelprosjektene som ligger inne i forslag til handlingsprogram 2022-25. Mulighetsrommet må endelig avklares gjennom videre planlegging av tiltakene.

Tabell 11.4: Gang- og sykkeltiltak i perioden 2022-25. Kostnader i millioner kr (2021)

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
GS1	Fv. 24 Sand – Dagfinrud (rest-behov)	Innlandet	Ja	32,9	11,0		11,0			11,0
GS2	Fv. 175 Sandervegen, Konows veg - Skarnesbråten (restbe-hov)	Sør-Odal	Ja	25,7	6,2		6,2			6,2
GS3	Fv 213 Storgata, Skogvegen - Pinnerudvegen (restbehov)	Ringsaker	Ja	17,2	3,6		3,6			3,6
GS4	Fv. 1776 Fagerlundvegen, Skolevegen - Bekkevegen (restbehov)	Ringsaker	Ja	15,3	6,0		6,0			6,0
GS5	Fv. 1776 Nils Amblisv. x Ny-gata - Fagerlundv. x Skolegata (tilskudd)	Ringsaker	Ja	5,0	5,0	5,0				5,0
GS6	Fv. 2154 Lundgaardvn. og Jernbanegata	Elverum	Ja	3,0	3,0		3,0			3,0
GS7	Fv. 2150 Storgata	Elverum	Ja	3,0	3,0		3,0			3,0
GS8	Sum pr år 2022 - 2025	Ringsaker	Ja	43,8	22,2		22,2			22,2
GS9	Fv. 132 Prost Blomsgate (del-finansiering)	Gjøvik	Ja	40	40,0	7,0	10,0	23,0		40,0
GS10	Fv. 2330 Lynnebakka, Ringstad- Saugssvingen	Gran	Ja	15,6	15,6			15,6		15,6

Fortsettelse neste side

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
GS11	Sykkelbyen Hamar	Hamar		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS12	Sykkelbyen Brumunddal	Ringsaker		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS13	Sykkelbyen Elverum	Elverum		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS14	Sykkelbyen Kongsvinger	Kongsvin-ger		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS15	Sykkelbyen Gjøvik	Gjøvik		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS16	Sykkelbyen Lillehammer	Lilleham-mer		6,0	6,0			3,0	3,0	6,0
GS17	Fv. 210 Kavlerud- Vestmo	Våler	Ja	17,6	17,6		7,6	10,0		17,6
GS18	Fv. 2556 Sør-Trettenvegen (delfinansiering)	Øyer	Ja	13,2	13,2		13,2			13,2
GS19	Fv. 1908 Ilsengvegen x Linje-vegen – x Kongsvegen	Hamar	Ja	4,5	4,5			4,5		4,5
GS20	Fv. 2532 Liavegen, Snippe-rampa - Lidarende	Sør-Fron	Ja	9,0	9,0			9,0		9,0
GS21	Fv. 2182 Åsbygdsvegen, Grini-hagen - Sørhus	Åmot		2,3	2,3			2,3		2,3
GS22	Fv. 2482 Garlivegen, Vånings-vegen til Beinstigen	Nord- Aur-dal	Ja	34	34,0			22,6	11,4	34,0
GS23	Fv. 2228 x Fv. 29 Gjelten bru	Alvdal		1,0	1,0				1,0	1,0
GS24	Fv. 2670 Lesjaskog skole	Lesja	Ja	10,3	10,3				10,3	10,3
GS25	Fv. 2410, Kollsvegen, Bråstad-lia - Lundstein skole	Gjøvik		7,0	7,0				7,0	7,0
GS26	Fv. 213 Hamarvegen, Åretta til Åsmarkvegen	Lilleham-mer		5,0	5,0		5,0			5,0
GS27	Fv. 2354 Nordlivegen, Sve-omsvn. - Mekketvn.	Østre Toten		11,5	11,5				11,5	11,5
GS28	Fv. 187 Ringgata, x Furnesve-gen/Vangsvegen (oppstart)	Hamar	Ja	Ikke avklart	Ikke avklart				5,0	5,0
GS29	Fv. 1854 Kjonerudvegen, E6 - Stensbakkvegen (oppstart)	Stange	Ja	Ikke avklart	Ikke avklart				5,0	5,0
	Sum pr år 2022 - 2025					**12,0**	**90,8**	**105,0**	**69,2**	**277,0**



Gang og sykkelveg, Gjøvik kommune. Foto: Marit Espeland

2022 – 2025

GS1 Fv. 24 Sand – Dagfinrud (restbehov)
Stedfesting: Nord-Odal, funksjonskasse B, ÅDT 2750, lengde 2,3 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 11,0 mill. kr. Totalkostnad: 32,9 mill. kr.

GS2 Fv. 175 Sandervegen, Konowsveg - Skarnesbråten (restbehov)
Stedfesting: Sør-Odal, funksjonskasse C, ÅDT 1600, lengde 1,1 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 6,2 mill. kr. Totalkostnad: 25,7 mill. kr.

GS3 Fv. 213 Storgata, Skogvegen - Pinnerudvegen (restbehov)
Stedfesting: Ringsaker, funksjonskasse C, ÅDT 3500, lengde 1,3 km
Kort beskrivelse: Oppgradering av eksisterende gang- og sykkelanlegg til sykkelveg med fortau.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 3,6 mill. kr. Totalkostnad: 17,2 mill. kr.

GS4 Fv. 1776 Fagerlundvegen, Skolevegen - Bekkevegen (restbehov)
Stedfesting: Ringsaker, funksjonskasse C, ÅDT 3600, lengde 0,7 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg
Vurdering av planbehov: Teknisk-/byggeplan
Kostnad: 6,0 mill. kr. Totalkostnad: 15,3 mill. kr.

GS5 Fv. 1776 Nils Amblisv. x Nygata – Fagerlundv. x Skolegata (tilskudd)
Stedfesting: Ringsaker, funksjonskasse C, ÅDT 7800, lengde 0,2 km
Kort beskrivelse: Ny sykkelveg
Vurdering av planbehov: Teknisk-/ byggeplan
Kostnad: 5,0 mill. kr

GS6 Fv. 2154 - 210 Lundgaardvegen og Jernbanegata
Stedfesting: Elverum, funksjonsklasse D, ÅDT 5600, lengde 0,8 km
Kort beskrivelse: Nytt sykkelfelt i Jernbanegata og trafikal løsning for kollektivtrafikk og sykkel på Nybrua
Vurdering av planbehov: Trafikal løsning og byggeplan.
Kostnad: ramme 3,0 mill. kr.

GS7 Fv. 2150 Storgata
Stedfesting: Elverum, funksjonsklasse D, ÅDT 3900, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Utbedring av eksisterende gang- og sykkelanlegg og løsning i kryss med Kirkegata.
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan.
Kostnad: Ramme 3,0 mill. kr

GS8 Fv. 1780 Byflatvegen, Bjørgevegen - Byflaten 181 (restbehov)
Stedfesting: Ringsaker, funksjonsklasse D, ÅDT 1950, lengde 1,6 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan.
Kostnad: 22,2 mill. kr.Totalkostnad: 43,8 mill. kr.

GS9 Fv. 2388 Prost Blomsgate
Stedfesting: Gjøvik, funksjonskasse C, ÅDT 4300, lengde 1 km
Kort beskrivelse: Oppgradering av veg til gate med envegsregulert sykkelveg
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan.
Kostnad: 40,0 mill. kr. Fylkeskommunens andel av totalkostnad på 71,6 mill. kr

GS10 Fv. 2330 Lynnebakka, Ringstad-Saugssvingen
Stedfesting: Gran, funksjonsklasse E, ÅDT 600, lengde 0,5 km
Kort beskrivelse: Fortau.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 15,6 mill. kr

GS11-16 Sykkelbyene i Innlandet, mindre sykkeltiltak
Stedfesting: Hamar, Brumunddal, Elverum, Kongsvinger, Gjøvik og Lillehammer.
Kort beskrivelse: I samarbeid med kommunene utføre mindre sykkeltiltak på fylkesvegnettet som fremmer økt sykkelbruk og målsettinger om å få flere til å velge sykkel.
Vurdering av planbehov: Avhengig av type tiltak og omfang vil planbehovet variere.
Kostnad: Ramme 36,0 mill. kr som fordeles likt mellom hver sykkelby.

GS17 Fv. 210 Kavlerud - Vestmo
Stedfesting: Våler, funksjonsklasse C, ÅDT 1050, lengde 1 km
Kort beskrivelse: Nytt gang- og sykkelanlegg fra Vestsidevegen til bru over Glomma, inkl. trafikal løsning over brua.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan.
Kostnad: 17,6 mill. kr

GS18 Fv. 2556 Sør-Trettenvegen
Stedfesting: Øyer, funksjonskasse E, ÅDT 500, lengde 0,5 km
Kort beskrivelse: Nytt fortau
Vurdering av planbehov: Godkjent reguleringsplan
Kostnad: 13,2 mill.kr. Fylkeskommunens andel av totalkostnad på 25,7 mill. kr.

GS19 Fv. 1908 Ilsengvegen, x Linjevegen - x Kongsvegen
Stedfesting: Hamar, funksjonsklasse D, ÅDT 1700, lengde 2,7 km
Kort beskrivelse: Forbedret løsning for sykkel
Vurdering av planbehov: Uavklart, avhenger av løsningsvalg
Kostnad: Ramme 4,5 mill. Kr

GS20 Fv. 2532 Liavegen, Snipperampa - Lidarende
Stedfesting: Sør-Fron, funksjonsklasse D, ÅDT 1100, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Nytt anlegg for gående og syklende.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 9,0 mill. kr

GS21 Fv. 2182 Åsbygdsvegen, Grinihagen - Sørhus
Stedfesting: Åmot, funksjonsklasse E, ÅDT 1250, lengde 0,1 km
Kort beskrivelse: Forlengelse av gang- og sykkelveganlegg
Vurdering av planbehov: Ferdig regulert.
Kostnad: 2,3 mill. kr

GS22 Fv. 2482 Garlivegen, Våningsvegen - Beinstigen
Stedfesting: Nord-Aurdal, funksjonsklasse C, ÅDT 800, lengde 0,9 km
Kort beskrivelse: Fortau.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 34,0 mill. kr.

GS23 Fv. 2228 x Fv. 29 Gjelten bru
Stedfesting: Alvdal, funksjonsklasse E, ÅDT 400, lengde 0,1 km
Kort beskrivelse: Trafikal løsning på Gjelten bru
Vurdering av planbehov: Byggeplan/ Teknisk løsning for trafikkregulering
Kostnad: ramme 1,0 mill. kr.

GS24 Fv. 2670 Lesjaskog skole
Stedfesting: Lesja, funksjonsklasse E, ÅDT 200, lengde 0,5 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 10,3 mill. kr

GS25 Fv. 2410 Kollsvegen, Bråstadlia - Lundstein skole
Stedfesting: Gjøvik, funksjonsklasse E, ÅDT 450, lengde 0,4 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 7,0 mill. Kr

GS26 Fv. 213 Hamarvegen, Åretta - Åsmarkvegen
Stedfesting: Lillehammer, funksjonsklasse C, ÅDT 5200, lengde 0,9 km
Kort beskrivelse: Utbedring av eksisterende gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Uavklart.
Kostnad: ramme 5,0 mill. kr

GS27 Fv. 2354 Nordlivegen, Sveomsvn. – Mekketvn.
Stedfesting: Østre Toten, funksjonsklasse D, ÅDT 1100, lengde 0,5 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Uavklart
Kostnad: 11,5 mill. kr

GS28 Fv. 187 Ringgata, x Furnesvegen/ Vangsvegen (oppstart)
Stedfesting: Hamar, funksjonsklasse C, ÅDT 9000, lengde 0,8 km
Kort beskrivelse: Oppgradering av eksisterende gang- og sykkelveg
Vurdering av planbehov: Behov for regulering av deler av strekningen.
Kostnad: 5,0 mill. kr til oppstart. Totalkostnad er ikke avklart.

GS29 Fv. 1854 Kjonerudvegen, E6 – Stensbakkvegen (oppstart)
Stedfesting: Stange, funksjonsklasse D, ÅDT 1750, lengde 1,4 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg til x Stensbakkvegen.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: 5,0 mill. kr til oppstart. Totalkostnad er ikke avklart.



Gang og sykkelveg, Hamar kommune. Foto: Marit Espeland

11.8 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetssituasjonen i Innlandet er preget av at ulykkene skjer spredt over store deler av vegnettet. Det er nå færre steder enn tidligere hvor en ser oppsamlinger av ulykker og dette gjør at tiltakene for å forhindre nye ulykker også må fordeles mer spredt utover hele vegnettet i fylket.

Gjennom handlingsprogrammet har en systematisk gjennomgått ulykkesoversiktene for fylkesvegene i Innlandet. I en slik gjennomgang får en ikke fanget opp stedene hvor det ennå ikke har skjedd ulykker, eller de hendelsene som har skjedd og som har hatt har en relativ lav skadegrad.

Innlandet fylkeskommune får kontinuerlig innspill fra innbyggerne, politikere på ulike nivå, kommuner, skoler, FAU, velforeninger, Politiet, Trygg Trafikk, driftsentreprenører om punkter som oppleves som utrygge og der det er fare for at ulykker kan skje. Faglige vurderinger legges til grunn for å gjennomføre tiltak etter innspill og det er derfor av stor viktighet at det under handlingsprogrammets fireårsperiode finnes tilgjengelige midler til å utføre tiltak som oppstår underveis.

Vurderinger av fartsgrenser og skiltbehov etter fylkesvegene, blir kontinuerlig vurdert via ordinære forvaltningsprosesser etter innspill fra kommuner og publikum m. fl. Samlet ramme til trafikksikkerhet er 85 millioner kr.

Tabell 11.5: Trafikksikkerhetstiltak i perioden 2022-25 . Kostnader i mill. kr (2021)

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Totalkostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
TS1	Tiltakspakke mot utforkjørings-ulykker	Innlandet		41,0	41,0	10,0	10,0	10,0	11,0	41,0
TS2	Tiltakspakke fartsreduserende tiltak	Innlandet		4,0	4,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
TS3	Tiltakspakke sikring av skole-veg og krysningssteder	Innlandet		24,0	24,0	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0
TS4	Tiltakspakke skilt	Innlandet		10,0	10,0	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0
TS5	Fv. 24 Kjettingsplasser Vallsetvegen - Amundrudbakka	Stange		3,0	3,0		3,0			3,0
TS6	Fv. 33 og 34, Kryssutbedring	Innlandet		1,0	1,0				1,0	1,0
TS7	Fv. 51 Vargebakken - Valdresflye. Trafikksikkerhets- og fremkommelighetstiltak	Vågå		1,0	1,0			1,0		1,0
TS8	Fv. 55 Breiseterdalen - Krossbu. Trafikksikkerhets- og fremkommelighetstiltak.	Lom		1,0	1,0				1,0	1,0
	Sum pr år 2022 - 2025					**19,5**	**22,5**	**20,5**	**22,5**	**85,0**

2022 - 2025

TS1 Tiltakspakke mot utforkjøringsulykker
Kort beskrivelse: Det er gjort et systematisk arbeide med å avdekke risikoen i alle kurver på fylkesvegnettet i Innlandet. De strekningene med flest ulykkesutstatte kurver vil bli prioritert.
Det blir gjennom året spilt inn behov fra hele fylket på mindre tiltak på sideterrenget. Tiltak som kommer inn under denne kategorien er fjerning av steiner, berg og trær i sideterrenget. Sikring av kummer og fremstående installasjoner i sideterrenget samt etablering av sikring ved bekkeløp, vann, skråninger og stup. MC-skinner for å sikre motorsyklister ved utforkjøringer vurderes på utvalgte strekninger der det er rekkverk i dag eller hvor nytt rekkverk etableres.
Kostnad: ramme 41,0 mill. kr.

TS2 Tiltakspakke fartsreduserende tiltak
Ønske om reduksjon av fartsgrenser og tiltak for å få lavere hastighet nivå i lokalmiljøet blir ofte spilt inn til fylkeskommunen. Alle innspill blir faglig vurdert og der vi finner grunn til å redusere fartsgrensen, søkes det om dette hos Statens vegvesen. Innunder definisjonen fartsreduserende tiltak kommer tiltak som anlegning av fartshumper og fartsputer, opphøying av kryss, innsnevring av trafikken i form av innsnevring av kryss, anlegning av trafikkøy m.m. Der det blir endring på fartsgrense tilkommer også kostnad med omskilting av disse.
Kostnad: ramme 4,0 mill. kr.

TS3 Tiltakspakke sikring av skoleveg og krysningssteder
Tiltak som kommer inn under denne kategorien er mindre utbedringer av venteareal og busslommer, sikring av krysningspunkt ved skolene, fjerning av farlige moment langs skolevegen, utbedring av smale passasjer der hvor ungene går og sykler etter vegbanen, bidrag til etablering av droppsoner sammen med kommunene. Innunder området krysstiltak kommer tiltak som oppstramming av kryssområder, intensivbelysning, oppsett av bommer for å forhindre direkte utkjøring i krysningspunktet, utbedring av sikt inn til krysningssteder m.m. På det siste området blir ofte privat grunn berørt, da sikthinder er deler av private hager. Tiltakene koordineres sammen med Innlandstrafikk trafikk og kommunene.
Kostnad: ramme 24,0 mill. kr.

TS4 Tiltakspakke skilt
Denne tiltakspakken omhandler tre områder:

a) *Vilt*
For å få en god trafikksikkerhetseffekt av skiltene ved at de varsler der hvor faren er reel, er det behov for et systematisk arbeid med skilting av viltfare. Dette arbeidet vil skje i samarbeid med lokale viltnemder. Andre tiltak overfor vilt, som avskoging, blir behandlet gjennom den daglige driften av vegnettet.

b) *Forkjørsregulering*
Det er fremdeles mange viktige veger som ikke er forkjørsregulert. Kollisjon i kryss er en prioritert oppgave og her kommer skilting og noe ombygging av kryss inn. Det er ønskelig å ta en systematisk gjennomgang og finne vegene med størst trafikk og høyest risiko og å få disse forkjørsregulert.

c) *Gjentagende skilting*
på steder med redusert hastighet. Krav om maksimum 500 meter mellom hvert skilt.
Kostnad: ramme 10,0 mill. kr

TS5 Fv. 24 Kjettingsplasser Vallsetvegen – Amundrudbakka
Stedfesting: Stange kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 2800, 15 % tunge kjøretøy
Kort beskrivelse: Opparbeidelse av kjettingplasser på bunn og toppen av bakken med kapasitet for to modulvogntog.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres
Kostnad: 3,0 mill. kr

TS6 Fv. 33 og 34 Kryssutbedring
Kort beskrivelse: Aktuelle tiltak er kryssombygging og fjerning av avkjøringsfiler for å få fjernet blindsoner. Det settes av midler til å utbedre enkeltpunkter.
Vurdering av planbehov:
Kostnad: 1,0 mill. kr.

TS7 Fv. 51 Vargebakken, Valdresflye. Trafikksikkerhets- og fremkommelighetstiltak.
Stedfesting: Vågå kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 700
Kort beskrivelse: Tilrettelegging for sikker trafikkavvikling i perioder med stor turisttrafikk ved Vargebakken. Bidra til at fylkesvegen ikke blir blokkert av parkerte biler samt at risikoen for ulykker reduseres. Planlagt tiltak er utvidelse av vegskulder. Avhengig av medfinansiering fra kommune og næringsliv.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres
Kostnad: 1,0 mill. kr (tilskudd)

TS8 Fv. 55 Breiseterdalen – Krossbu. Trafikksikkerhets- og fremkommelighetstiltak.
Stedfesting: Lom kommune, Funksjonsklasse *B, ÅDT 369*
Kort beskrivelse: Tilrettelegging for sikker trafikkavvikling i perioder med stor turisttrafikk på Sognefjellet. Bidra til at fylkesvegen ikke blir blokkert av parkerte biler samt at risikoen for ulykker reduseres. Planlagt tiltak er tilrettelegging av oppstillingsområde på nedsiden av Krossbu. Avhengig av medfinansiering fra kommune og næringsliv.



Ved Reinli barnehage i Sør-Aurdal. Foto: Steinar Svensbakken

11.9 Miljø

Miljø favner flere fagområder: blant annet naturmangfold, støy, klima, kulturarv, luftkvalitet, vann og dyrka mark. Dette programmet tar inn investeringsprosjekter som omfatter oppretting av vassdrags-skader og vandringsveier for organismer i vassdrag, som er forårsaket av samferdselsutbygging. Dette er pålagte oppgaver gitt gjennom Vannregionutvalget, i tråd med Vanndirektivet.

Programområdet inkluderer et utvalg kulturhistoriske veger og vegelementer, underlagt vern etter kulturminneloven. I tillegg omfatter det miljøfaget støy. Dette består i hovedsak av helsefremmende skjermingstiltak mot støyforurensing langs utvalgte vegstrekninger med stor støybelastning, i tråd med forurens-ningsloven. Det er satt av 57,5 millioner kr til miljøtiltak.

Tabell 11.6: Miljøtiltak i perioden 2022-25 . Kostnader i mill. kr (2021)

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
M1	Fv. 258 Gamle Strynfjellsveg	Innlandet		1,6	1,6	1,6	1,6			1,6
M2	Fv. 224 Vien, støyskjerm	Hamar		3,5	3,5	0,5	3,0			3,5
M3	Fv. 186 Joker Ajer- Hesteskoen, støyskjerm	Hamar		7,9	7,9	1,9	6,0			7,9
M4	Vanntiltak, ikke stedfestet	Innlandet		7,0	7,0	1,7	1,8	1,7	1,8	7,0
M5	Fv. 2122 Den Østerdalske hovedveg, tre verneverdige bruer	Elverum		2,4	2,4		2,4			2,4
M6	Fv. 27 Langtjørna - Rundtjørna	Stor-Elvdal		1,5	1,5		1,5			1,5
M7	Fv. 201 Røgden - Sandsjøbekken	Grue		1,6	1,6		1,6			1,6
M8	Fv. 224 Rektor Jørgensens gate - Solvangvegen, støyskjerm	Hamar		18	18,0		10,0	8,0		18,0
M9	Tiltak etter støykartlegging	Innlandet		2,0	2,0		0,5	1,0	0,5	2,0
M10	Fv. 216 Messenlivegen, støyskjerm (øvre del)	Lillehammer		2,0	2,0	2,0				2,0
M11	Mindre tiltak på Fv i byer med ATP-avtale	Innlandet		10,0	10,0			5,0	5,0	10,0
	Sum pr år 2022 - 2025					**14,3**	**20,2**	**15,7**	**7,3**	**57,5**

2022 - 2025

M1 Fv. 258 Gamle Strynfjellsveg
Stedfesting: Skjåk kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 150
Kort beskrivelse: Vegen er fredet og det må gjennomføres grøfterensk og istandsetting av grøfter på innsiden av vegen for å drenere bort vann på innsiden av vegen. Siden vegen er fredet vil arbeidet kreve mer ressurser.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 1,6 mill. kr.

M2 Fv. 224 Vien, støyskjerm
Stedfesting: Hamar kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 12200
Kort beskrivelse: Fjerning av eksisterende skjerm, nytt oppsett av skjerm med fundament enten på samme sted, eller nærmere vegen. Støyberegning må gjennomføres for å avklare lengde og høyde.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 3,5 mill. kr.

M3 Fv. 186 Joker Ajer - Hesteskoen, støyskjerm
Stedfesting: Hamar kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 6300
Kort beskrivelse: Dagens støyskjerm er i dårlig forfatning og det er behov for å bygge en ny støyskjerm for å sikre funksjonen.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 7,9 mill. kr.

M4 Vanntiltak, ikke stedfestet
Stedfesting: Innlandet
Kort beskrivelse: Vanntiltak pålagt vegeier for å være i tråd med Vanndirektivet.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: ramme 7,0 mill. kr.

M5 Fv. 2122 Den Østerdalske hovedveg, tre verneverdige bruer langs
Stedfesting: Elverum kommune, Funksjonsklasse E, ÅDT 225
Kort beskrivelse: Istandsetting av tre verneverdige bruer langs Den Østerdalske hovedveg (fv. 242), omtalt i Statens vegvesens verneplan Vegvalg – Nasjonal Verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Arbeidet bør skje i nær dialog med Statens vegvesen og IFK kulturarv-seksjonen.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 2,4 mill. kr.

M6 Fv. 27 Langtjørna - Rundtjørna
Stedfesting: Stor-Elvdal kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 450
Kort beskrivelse: Vanntiltak pålagt vegeier for å være i tråd med Vanndirektivet.
Tiltaket består i å bytte ut og justere dagens rør for å utbedre et vandringshinder for fisk. *Vurdering av planbehov:* Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 1,6 mill. kr.

M7 Fv. 201 Røgden - Sandsjøbekken
Stedfesting: Grue kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 300
Kort beskrivelse: Vanntiltak pålagt vegeier for å være i tråd med Vanndirektivet.
Tiltaket inkluderer å bytte ut og justere dagens rør slikt for å utbedre et vandringshinder for fisk.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 1,6 mill. kr.

M8 Fv. 224 Rektor Jørgensens gate - Solvangvegen, støyskjerm
Stedfesting: Hamar kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 9500
Kort beskrivelse: Støyskjerm er delvis på og delvis uten fundament og må utbedres for å sikre funksjonen. Plassering kan også med fordel justeres for å forenkle fremtidig drift. *Vurdering av planbehov:* Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 17,9 mill. kr.

M9 Tiltak etter støykartlegging
Stedfesting: Innlandet
Kort beskrivelse: Det settes av en pott slik at det kan utføres nødvendige støytiltak ihht til forurensningsforskriften.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: ramme 2,1 mill. kr.

M10 Fv. 216 Messenlivegen, støyskjerm (øvre del)
Stedfesting: Lillehammer kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 5500.
Kort beskrivelse: Fjerning av eksisterende skjerm, nytt oppsett av skjerm med fundament enten på samme sted, eller nærmere vegen. Støyberegning bør gjennomføres for å avklare lengde og høyde, da dagens skjerm ikke har lik høyde hele vegen. Dagens skjerm er uten isolasjonslag for støydemping, noe som ny skjerm må ha.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 2,0 mill. kr

M11 Mindre tiltak på Fv i byer med ATP-avtale
Stedfesting: Byer med vedtatt samarbeidsavtale om areal- og transport-planplanlegging: Otta, Vinstra, Lillehammer, Gjøvik, Raufoss, Fagernes/Leira og Kongsvinger
Kort beskrivelse: Det settes av en mindre pott til å følge opp handlingsplanene i ATP-strategiene. Midlene skal brukes til mindre fysiske tiltak langs fylkesvegnettet og bidra til at byene når sine mål gitt i strategiene.
Vurdering av planbehov: Avhengig av type tiltak og omfang vil planbehovet variere.
Kostnad: ramme 10,0 mill. kr.


Støyskjerm som må skiftes ut, fv.224. Foto: Kine Skarstein

11.10 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak innebærer blant annet utvikling av kollektivknutepunkter og holdeplasser. Det er et stort behov for utvikling og tilgjengeliggjøring av infrastrukturen for kollektivtransporten i perioden. Utviklingen krever ofte samarbeid og spleiselag med flere andre aktører. Det er satt av 72 millioner kr til dette de første fire årene.



Buss fra Innalndstrafikk. Foto: Innlandstrafikk

Tabell 11.7: Kollektivtiltak i perioden 2022-25 . Kostnader i mill. kr (2021)

Nr	Prosjektnavn	Kommune	HP 18-21 (22/23)	Total-kostnad	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25
K1	Kollektivtiltak byregion	Innlandet		12	12,0			6,0	6,0	12,0
K2	Kollektivtiltak utenfor by/ tettsted	Innlandet		8	8,0			4,0	4,0	8,0
K3	Fv. 255 Vinstra park, ny buss-terminal	Nord-Fron		12,3	12,3	12,3				12,3
K4	Kollektivgate Gjøvik (del 3)	Gjøvik		8,0	8,0				8,0	8,0
K5	Fv. 196 Kollektivknutepunkt ved Kongsvinger stasjon (restfinansiering)	Kongsvinger		7,8	4,1				4,1	4,1
K6	Fv. 222 Stange stasjon, gate-terminal	Stange		6,2	6,2				6,2	6,2
K7	Fv. 1758 Stangevegen ved Hamar stasjon	Hamar		21	21,0				21,0	21,0
	Sum pr år 2022 - 2025					**12,3**	**0,0**	**10,0**	**49,3**	**71,6**

2022 – 2025

K1 Kollektivtiltak byregion
Stedfesting: Byer i Innlandet
Kort beskrivelse: Tiltaket omfatter fremkommelighetstiltak, nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser og snuplasser. Oppgradering til universell utforming er også en viktig innsats for å øke tilgjengeligheten for kollektivtransport. Midlene som er avsatt skal gå til både definerte og uforutsette behov.
Vurdering av planbehov: Uavklart.
Kostnad: Ramme 12,0 mill. kr.

K2 Kollektivtiltak utenfor by/tettsted
Stedfesting: utenfor byer/tettsteder i Innlandet
Kort beskrivelse: Tiltaket omfatter fremkommelighetstiltak, nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser og snuplasser. Oppgradering til universell utforming er også en viktig innsats for å øke tilgjengeligheten for kollektivtransport. Midlene som er avsatt skal gå til både definerte og uforutsette behov.
Vurdering av planbehov: Uavklart.
Kostnad: Ramme 8,0 mill. kr.

K3 Fv. 255 Vinstra park
Stedfesting: Nord-Fron, funksjonskasse C, ÅDT 6350, lengde 0,2km
Kort beskrivelse: Ny bussterminal med oppstilling for 4 busser og leskur.
Vurdering av planbehov: Ferdig regulert.
Kostnad: 12,3 mill. kr.

K4 Fv. 33 Kollektivgate Gjøvik (del 3)
Stedfesting: Gjøvik,
Kort beskrivelse: Oppgradering av gate i forbindelse med Gjøvik kommunes vann- og avløpsprosjekt.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering
Kostnad: Ramme 8 mill.kr

K5 Fv. 196 Kongsvinger stasjon (rest)
Stedfesting: Kongsvinger, Funksjonskasse C, ÅDT 7000
Kort beskrivelse: Ny bussterminal på Kongsvinger stasjon.
Vurdering av planbehov: Ferdig regulert. Avhenger av samarbeid med andre aktører. Spleiselag.
Kostnad: 4,1 mill. kr. Tilskudd (rest).

K6 Fv. 222 Stange stasjon
Stedfesting: Stange, Funksjonskasse D, ÅDT 4800
Kort beskrivelse: Ny bussløsning i tilknytning til Stange stasjon.
Vurdering av planbehov: Ferdig regulert.
Kostnad: Ramme 6,2 mill. kr.

K7 Fv. 1758 Stangevegen
Stedfesting: Hamar, Funksjonskasse C, ÅDT 11800
Kort beskrivelse: Utbedring av gate inkl. løsninger for buss og myke trafikanter.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: Ramme 21,0 mill. kr.



Høystandard knutepunkt i Brumunddal.
Foto: Stig Floberghagen

11.11. Åpen post og planleggings-midler

Det er satt av 80 millioner kr til en åpen post. Formålet med denne posten er å ha handlingsfrihet underveis i perioden til å delta i for eksempel spleiselag om prosjekter som ikke ligger innen i handlingsprogrammet, men som er hensiktsmessig å gjennomføre samtidig med prosjekter i regi av andre vegeiere. Posten gir også handlingsrom til å møte uforutsette hendelser som flom og skred eller rettslige tvister uten å måtte stanse allerede igangsatte eller planlagte prosjekter. Posten skal også gi rom for ekstra klimasatsing. Det vil være aktuelt å peke ut noen testprosjekter med forsterket klimainnsats. Dette kan føre til økt prosjektkostnad. Vi vet foreløpig ikke hvilke prosjekter som vil bli valgt ut og kostnadene rundt dette er usikre, det er derfor behov for å ha tilgang til en samlepost for å dekke en slik ekstrakostnad (se også kapittel 4).

Behovet for planmidler er vurdert til 100 millioner kr. Dette omfatter utgifter til planlegging etter plan- og bygningsloven for prosjekter som er prioritert i perioden samt noe forberedelse til neste handlingsprogram.

11.12 Videre arbeid med noen større prosjekter

Det er flere store og viktige prosjekter som ikke er prioritert i nytt handlingsprogram pga. valg av profil og manglende økonomisk handlingsrom. I forkant av neste rullering av handlingsprogrammet vil vi vurdere alternative løsninger og mulig finansiering, inkl bompenger. Det gjelder:

- Fv. 33, helhetlig utvikling, Gjøvik og Østre Toten
- Fv. 24, helhetlig utvikling, Stange

Fv. 30, jernbaneundergangen på Tynset er et annet viktig, men kostbart prosjekt. For å komme videre med dette prosjektet må samarbeidsmodeller med Tynset kommune, BaneNOR og Statens vegvesen avklares før fylkeskommunen kan prioritere økonomiske midler til prosjektet.

Videre avklaringer knyttet til eierskap og finansieringsløsninger for ny gang- og sykkelvegbru over Glomma i Kongsvinger skal også utredes før neste rullering. Kongsvinger kommune, BaneNOR og Statens vegvesen er sentrale her.

Det er videre behov for å starte planlegging av noen prosjekter som er aktuelle for neste handlingsprogram. Dette gjelder særlig samarbeidsprosjekt med statlige etater. Prosjektet fv. 30 Elvål bru i Rendalen kommune er et slikt prosjekt. Dette er et flomsikringsprosjekt i regi av NVE som bør samordnes med et aktuelt bruprosjekt på fylkesveg.

12. Kilder og henvisninger

- Innlandet fylkeskommune (2021), Fylkesbudsjettet 2021 – 2024. Hamar.
- Innlandet fylkeskommune (2021), Klimabudsjett 2021-2024. Hamar.
- Innlandet fylkeskommune, (2020), Innlandsstrategien 2020-2024, Regional planstrategi for Innlandet. Hamar.
- Innlandet fylkeskommune (2020). Vi bygger Innlandet. Kunnskapsgrunnlag for Innlandsstrategien 2020-2024. Versjon 1.0. Hamar.
- Kommunal og moderniseringsdepartementet, (2019), Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023. Oslo.
- Meld. St. 33 (2012-2013), Klimatilpasning i Norge. Klima- og miljødepartementet. Oslo.
- Meld. St. 33 (2015-2017), Nasjonal transportplan 2018-2029. Samferdselsdepartementet. Oslo.
- NOU 2020:15 (2020), Det handler om Norge, utredninger om konsekvenser av demografi-utfordringer i distriktene. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo.
- NOU 2020:12 (2020), Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn. Nærings- og fiskeridepartementet. Oslo
- Størdal m.fl. (2019), Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet, Rapport fra Ekspertutvalget, juni 2019.
- Urbanet Analyse, (2021), Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019, UA-rapport 144/2020.
- Vista Analyse, (2018), Hva har skjedd med fylkesveiene etter Forvaltningsreformen? Rapport 2018/14.
- Cicero Senter for klimaforskning (2021), Fossilfri anleggsvirksomhet Innlandet fylkeskommune. Rapport 2021:03. Oslo.
- Meld. St 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033. Oslo.
- Kommunal og moderniseringsdepartementet (2021), Strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre. Oslo.

Aktuelle nettsider for mer informasjon og bakgrunnskunnskap

- Innlandet fylkeskommune, gjeldende planer, https://innlandetfylke.no/tjenester/plan-statistikk-og-folkehelse/regionale-planer/
- Kart og informasjon om vegnettet, www.vegkart.no
- Nasjonal transportplan 2022-2033, https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/id2643246/
- Statistisk sentralbyrå, www.ssb.no
- Statens vegvesen, vegnormaler, https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene
- Lover og forskrifter, www.lovdata.no
- Mjøsbyen, www.mjosbyen.no
- Nasjonale turistveger, https://www.nasjonaleturistveger.no/
- Miljøstatus Norge, www.miljostatus.no
- Prosjekt «Hjertesone», https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/

Vedlegg:

Vedlegg 1: Oversikt over hvilke fylkesveger i Innlandet som berøres av Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner

Vegobjekt	Fv.	Navn på miljø/objekt	Vernestatus	Kommune
Oppland 78	2566	Borgeneset vegmiljø	Statlig listeført	Ringebu
Oppland 79	258	Strynefjellet vegmiljø - Gamle Strynefjellsveg	Fredet § 22 KULA	Skjåk
Oppland 154	55	Varderekke Sognefjell, berører fv. 55	Fredet § 4 Statlig listeført	Lom
Oppland 231	2534	Trondhiemske Kongeveg	Statlig listeført	Lillehammer
Hedmark 231	2534 1654	Trondhiemske Kongeveg	Statlig listeført	Ringsaker
Oppland 232	2306 2312 2310	Bergenske Kongeveg over Granavollen, krysser fv. 2312 og 2310 og tar av fra 2306	Statlig listeført KULA	Gran
Oppland 233	34	Bergenske Kongeveg Hornskleiva, tar av fra fv. 34 i øst	Statlig listeført	Gran Søndre Land
Oppland 234	251	Lunde bru (pågår arbeid - omklassifisering av brua)	Fredet § 15	Etnedal
Oppland 240	213	Deler av Mesnadalsarmen - området Bankkrysset)	Fredet § 22	Lillehammer
Hedmark 41	1992	Wingerske kongeveg, tar av fra fv. 1992	Statlig listeført	Kongsvinger
Hedmark 82	2154	Elverum bru – Nybrua	Statlig listeført	Elverum
Hedmark 84b	2188	Stai-Koppang vegmiljø - Stai bru	Statlig listeført	Stor-Elvdal
Hedmark 242	2122	Østerdalske hovedveg	Statlig listeført	Elverum Åmot

Vedlegg 2: Foreløpig oversikt over vegminner knyttet til fylkesveger i Innlandet med regional verneverdi

Fv.	Navn på miljø/objekt	Vernestatus	Kommune
Flere	Kongevegene gjennom hele fylket har regional verdi. Noen delstrekninger er statlig listeført (nasjonal verdi), mens andre strekninger kan ha høy regional verdi fordi de er særlig autentiske og har stor opplevelses- og bruksverdi.	Regionalt verneverdig Delstrekninger er statlig listeført	Flere
33/ 2466	Den Bergenske Kongeveg mellom Bruflat og Tonsbakken, følger delvis fv. 2466 og krysser denne flere steder, tar av fra fv. 33 ved Bjørgo.	Regionalt verneverdig	Etnedal Nord-Aurdal
27	Grimsa bru	Regionalt verneverdig	Folldal



Innlandet
fylkeskommune