



Regional samferdselsplan 2012-2021

Fylkestingets vedtak 11-13 juni 2012,
sak 40/12



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE

Regional Samferdselsplan (RSP)

	<i>Forord</i>	<i>side 3</i>
0.	<i>Sammendrag</i>	<i>" 4</i>
1.	<i>Innledning, formål</i>	<i>" 6</i>
2.	<i>Bakgrunn, formelle rammer, mandat</i>	<i>" 8</i>
3.	<i>Samferdselssektorens rolle i et regionalt utviklingsperspektiv</i>	<i>" 10</i>
4.	<i>Nasjonale føringer</i>	<i>" 14</i>
	<i>Regionale føringer</i>	<i>" 15</i>
	<i>-Fylkesrådets politiske plattform 2012-2015</i>	<i>" 17</i>
5.	<i>Statusbeskrivelse</i>	<i>" 18</i>
6.	<i>Hovedutfordringer for Hedmark</i>	<i>" 24</i>
	<i>-Kollektivtrafikken</i>	<i>" 24</i>
	<i>-Jernbaneinfrastruktur</i>	<i>" 26</i>
	<i>-Fylkesveger</i>	<i>" 26</i>
	<i>-Riksveger</i>	<i>" 27</i>
7.	<i>Målsetting 2023</i>	<i>" 28</i>
	<i>-Tilgjengelighet</i>	<i>" 28</i>
	<i>-Bosetting</i>	<i>" 28</i>
	<i>-Næringsliv</i>	<i>" 29</i>
	<i>-Miljø</i>	<i>" 29</i>
	<i>-Trafikksikkerhet</i>	<i>" 29</i>
	<i>-Målkonflikter</i>	<i>" 29</i>
8.	<i>Strategier med tiltaksområder</i>	<i>" 30</i>
	<i>-By strategi</i>	<i>" 30</i>
	<i>-Region og distrikt strategi</i>	<i>" 31</i>
	<i>-Interregional strategi</i>	<i>" 32</i>
	<i>-Transitt strategi</i>	<i>" 32</i>
	<i>-Oppsummering</i>	<i>" 34</i>
9.	<i>Videre arbeid</i>	<i>" 34</i>
	<i>Referansedokumenter</i>	<i>" 35</i>

Forord

Hovedlinjene for fylkesrådet er å føre en politikk som sikrer en befolkningsutvikling som fører til at det blir 220.000 innbyggere i Hedmark innen 2020. Befolkningsvekst gir levedyktige byer, tettsteder og grender.

Fylkesrådet vil gjennom samarbeid bidra til en offensiv infrastrukturbygging. Det skal utvikles miljøvennlig transport med fokus på sikkerhet. Utbygging av gang- og sykkelveier utgjør en viktig del av den infrastrukturen som er viktig for alles dagligliv og folkehelse.

Gjennom samferdselspolitikken skal transportbehovet for befolkningen og næringslivet løses. Satsing på vei og bane vil være et viktig grunnlag for fylkets utvikling framover.

Fylkesrådet vil at samferdselssatsingen skal ha et økt miljøfokus og være tuftet på økt trafiksikkerhet.

Gode kollektive tilbud må utvikles og vaner endres, slik at disse tilbudene blir brukt av flere hedmarkinger i årene som kommer. Satsing på kollektivtilbudet i og rundt byer og tettsteder, er spesielt viktig for å nå denne målsettingen.

Fylkesrådet mener vi har et felles ansvar for miljøet og en bærekraftig utvikling. Hedmark fylkeskommune må bidra til reduserte klimagassutslipp og at flere deler av miljøpolitikken styrkes.

Regional Samferdselsplan skal gi overordnede føringer for samferdselspolitikken i Hedmark, prioriteringer for utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud, og den skal peke på strategiske valg for samferdselsutviklingen i hele fylket.

I årene som kommer vil vi i Hedmark oppleve historisk store investeringer i veg og jernbane som vil forbedre kommunikasjonene både internt og til/fra Hedmark fylke. Regional samferdselsplan skal gi grunnlag for Hedmarks innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023 og vil derfor skissere hvilke strategier som skal legges til grunn for å utvikle samferdselen best mulig.

Regional Samferdselsplan skal dessuten gi føringer for arbeidet med utforming av Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 og Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF. Disse dokumentene vil inneholde konkrete tiltak til beste for fylkets innbyggere.

Planen har vært gjenstand for en omfattende høringsprosess. Fylkesrådet setter pris på innkomne uttalelser som vil bli tatt med i det videre arbeid med ovennevnte handlingprogram , tiltaksplan og Nasjonal Transportplan.

Hamar, 13. juni 2012

Per Gunnar Sveen
fylkesrådsleder

0. Sammendrag

Hedmark fylkeskommunes ønsker å ta et overordnet grep innenfor samferdselssektoren. Regional Samferdselsplan omfatter derfor riks- og fylkesvegnettet, jernbanens infrastruktur og togtilbud samt øvrig kollektivtrafikk organisert via Hedmark Trafikk FKF. Regional samferdselsplan skal gi føringer for Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 og Tiltaksplan for Hedmark Trafikk 2014-2017. Planen skal også gi viktige innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023 med tilhørende handlingsprogram for riksveger og jernbane.

Samferdselens betydning for regional utvikling

Utbygging av infrastruktur er viktig for konkurranseevne, bosetting, pendlingsmuligheter, tjenesteproduksjon og oppvekstvilkår. En av de viktigste faktorene for utvikling i Hedmark er samferdselsinfrastruktur og betingelser for mobilitet av personer og gods både på veg og bane. Firefelts veger, dobbeltsporet jernbane og godt kollektivtilbud med både jernbane og buss har positiv virkning for bosetting, pendlingsmuligheter og markedstilgang.

Fokus på folkehelse har som mål at folk i større grad går og sykler. Utbygging av gang- og sykkelvegnettet vil derfor også være en viktig samferdselsoppgave.

Nasjonale føringer

Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, som dekker samfunnet sine behov for transport og fremmer regional utvikling. Regjeringen har lagt vekt på å balansere de fire hovedinnsatsområdene framkommelighet og regional utvikling, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming.

Regionale føringer

Fylkesplan for Hedmark 2009-2012(20) har som hovedmål å ha en effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som sikrer næringslivets og befolkningens behov for transport og kommunikasjon. Fylkesplanenes delmål er:

- God framkommelighet og sikkerhet på hele vegnettet slik at næringslivets og den enkeltes transportbehov kan løses på en trygg, effektiv og miljøvennlig måte.
- Økt kollektiv transportandel på strekninger hvor privat biltrafikk og kollektivtransport konkurrerer.
- Øke jernbanens relative transportandel i Hedmark.
- Universell utforming skal være førende for alle samferdselstiltak i Hedmark fylke.

Fylkesrådets politiske plattform for perioden 2011-2015

Hovedlinjene for fylkesrådet er å føre en politikk som sikrer befolkningsutviklingen og som fører til at det blir 220.000 innbyggere i Hedmark innen 2020. Befolkningsvekst gir levedyktige byer, tettsteder og grender.

Gjennom samferdselspolitikken skal transportbehovet for befolkningen og næringslivet løses. Satsing på veg og bane vil være et viktig grunnlag for fylkets utvikling framover. Det skal utvikles miljøvennlig transport med fokus på sikkerhet. Utbygging av gang- og sykkelveger er viktig for alles dagligliv og folkehelse.

Gode kollektive tilbud må utvikles og vaner endres. Satsing på kollektivtilbudet i og rundt byer og tettsteder er spesielt viktig for å nå denne målsettingen.

Vegnettet i Hedmark

Hedmark er Norges største vegfylke med 11.612 km veg inkludert private veger og skogsbilveger. Av dette utgjør riksvegene 701 km og fylkesvegene 3.847 km. Omtrent en fjerdedel av fylkesvegnettet i Hedmark er grusveger. Hedmark har halvparten av antallet kilometer grusveg i Region øst og dobbelt så mye som Oppland. Forfall (vedlikeholdsetterslep) på fylkesvegene er på 1,45 milliarder kroner. Forfallet er størst i forhold til dekkefornyelse og forsterkning.

Hedmark Trafikk FKF

Kollektivtilbudet som organiseres av Hedmark Trafikk er i hovedsak knyttet til lovpålagt skoleskyss med busser, minibusser og taxi. Videre inngår lokalruter, stamruter og bybusser.

Jernbanen

Hedmark har landets lengste jernbanenett med til sammen 516 kilometer av et samlet nett på 3.950 kilometer. Jernbanestrekninger i Hedmark er Dovrebanen, Rørosbanen, Kongsvingerbanen og Solørbanen.

Samferdselsutfordringer for Hedmark

- Spredt bosetting med store avstander og et omfattende vegnett og transportbehov for jord- skognæring, industri og reiseliv.
- Hedmark er transittfylke på veg- og jernbanetransport. Gjennomgangstrafikken er blandet med lokaltrafikk
- Uakseptable høye ulykkestall på vegnettet
- Bevilgningene til samferdsel er lave i forhold til behov, veglengde, standardkrav og trafikkarbeid
- Uutnyttet potensiale i forhold til veksten i Osloregionen og Gardermoen

Målsetting 2023

Hovedmålsettinger er nedfelt i Fylkesplanen for Hedmark. Mål som er relevante for samferdsel er gruppert og synliggjort under temaene tilgjengelighet, bosetting, næringsliv, miljø og trafikksikkerhet

Strategier med tiltaksområder

Strategiene innen samferdselsområdet har kommet fram som et resultat av innspill fra fagetatene og høringsmøter med representanter for kommuner, regionråd og ulike interesseorganisasjoner fra næringslivet. Strategiene er konkretisert gjennom tiltak og tiltaksområder. Samferdselstemaene - tilgjengelighet, bosetting, næringsliv, miljø og trafikksikkerhet – er vurdert og ivarettatt slik at en sikrer en ønsket utvikling i hele fylket. Strategiene for henholdsvis By-, Region-, Interregional- og Transitt utfyller hverandre og må sees som hovedområder hvor både statlig, fylkeskommunal og kommunal ressursinnsats er nødvendig.

1. Innledning

Formål/bakgrunn

Regional Samferdselsplan skal gi overordnede føringer for samferdselspolitikken i Hedmark, prioriteringer for utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud, og den skal peke på strategiske valg for samferdselsutviklingen i hele fylket. Regional samferdselsplan skal også gi grunnlag for Hedmarks innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Kollektivtrafikk

Hedmark fylkeskommune har ansvaret for organisering og drift av kollektivtrafikken i fylket. Den offentlige betalte transporten omfatter busstransporten og innleid transport med taxi og småbuss. Fylkeskommunen har etablert et fylkeskommunalt foretak - Hedmark Trafikk FKF – til å forestå organisering og driften.

Fylkestinget har ansvaret for å fastsette overordnede krav og målsettinger for kollektivtrafikken, stille krav til leveransen og fastsette økonomiske rammer. Fylkestinget godkjenner årsregnskap med revisjonsberetning og årsberetning. Fylkestinget vedtar også vedtekter og velger styre for foretaket. Fylkesrådet forestår den løpende kontakten og oppfølging med foretakets ledelse og innkaller og gjennomfører foretaksmøter med foretakets styre og daglige leder. Fylkesrådet legger fram saker som vedrører foretaket til fylkestingsbehandling.

Hedmark Trafikk FKF ved styret har fått delegert fullmakt til å forestå arbeidet med den daglige driften av kollektivtransporten. Rammene for foretaket gis i form av årlig oppdragsbrev fra fylkesrådet. På grunnlag av overordnede føringer i Regional Samferdselsplan, økonomiske rammer i hht. økonomiplan og årsbudsjett samt nevnte oppdragsbrev skal Hedmark Trafikk FKF utforme Tiltaksplan for detaljering av driften av kollektivtrafikken.

Veger

Hedmark fylkeskommune ble i forbindelse med gjennomføring av forvaltningsreformen fra 2010 en betydelig større vegeier ved at 1.308 km riksveger ble omklassifisert til fylkesveger. Samlet fylkesvegnett utgjør nå 3.847 km.

Hedmark fylkeskommune som vegeier har ansvaret for å sikre at verdiene og funksjonene som ligger i fylkesvegnettet forvaltes i tråd med overordnede mål. Fylkeskommunen utarbeider og vedtar regionale planer, økonomiplan, årsbudsjett, handlingsprogram og retningslinjer. Statens vegvesen planlegger, bygger, forvalter, drifter og vedlikeholder fylkesvegene innenfor rammer fastsatt av fylkeskommunen gjennom ramme- og leveranseavtale. Det gjennomføres jevnlig dialogmøter mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Når det gjelder riksveger, hvor staten er vegeier, har fylkeskommunen uttale- og forslagsrett i forbindelse med Nasjonal Transportplan med tilhørende handlingsprogram, budsjett mv.

Veg og jernbane



Kart over riksveger, viktige fylkesveger og jernbanenettet i Hedmark. Kilde Statens vegvesen.

Jernbane

Staten har ansvaret både for infrastruktur og drift av jernbanen i fylket. Rammene fastsettes i Nasjonal Transportplan med tilhørende handlingsprogram. Fylkeskommunen gir uttalelser i forbindelse med dette og driver påvirkning overfor sentrale myndigheter.

2. Bakgrunn, formelle rammer, mandat og organisering

Formelle vedtak: Fylkestinget sak 26/10, 54/10 og FT melding 2/2011

Mandat for planen er drøftet i styringsgruppen og i Fylkesrådet og lyder slik:

“Fylkesrådet ønsker å få et samlet plandokument for utvikling av samferdselsrelatert infrastruktur og kollektivtransport i Hedmark. Regional Samferdselsplan skal være overordnet og førende for de ulike handlingsprogram innen samferdselssektoren.

Når det gjelder infrastruktur skal hovedvekten legges på investering og drift/vedlikehold av fylkesvegene. Planen skal også omfatte føringer for utvikling av riksveger og jernbane slik at samferdselens totale infrastruktur kan sees i sammenheng.

For kollektivtransporten skal hovedvekten legges på det som fylkeskommunen ved Hedmark Trafikk FKF har ansvaret for, men planen skal også omfatte jernbanens og ekspressbussenes driftsopplegg.

Planen vil da gi en helhetlig vurdering av både infrastruktur og kollektivtrafikk for hele samferdselsområdet i Hedmark.

Det forutsettes utarbeidet Handlingsprogram for fylkesveger og tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKFs virksomhet på grunnlag av Regional Samferdselsplan.

Planen skal gi grunnlag for innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023”.

Regional Samferdselsplan er utarbeidet som regional plan etter plan- og bygningsloven (pbl § 8-3). Det er utarbeidet planprogram som fylkesrådet i møte 05.12.2011, sak 270/11, vedtok å legge ut til offentlig ettersyn og sende på høring. Endelig planprogram vil bli fastsatt medio februar og planforslaget (forslag til Regional samferdselsplan) vil bli sendt på høring i perioden medio mars til utgangen av april 2012. Det tas sikte på sluttbehandling av planen i fylkestinget i juni 2012.

Organisering av prosjektarbeidet:

Regional Samferdselsplan 2012-2021 er utarbeidet i et samspill mellom Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og Hedmark Trafikk FKF.

Styringsgruppe:

Hanne Varhaug Sjøberg, Fylkesdirektør Hedmark fylkeskommune (leder)

Sigurd Skage, Ass. fylkesdirektør Hedmark fylkeskommune

Kjell Erik Solbakken, Fylkessjef Hedmark fylkeskommune, Samferdsel, miljø og plan

Hans Ove Hjelsvold, Leder strategisk stab, Hedmark fylkeskommune

Ingrid Lauvdal, Fylkessjef Hedmark fylkeskommune, Næring og nyskaping

Arne Fredheim, Direktør Hedmark Trafikk FKF

Aud M. Riseng, Avdelingsdirektør Statens vegvesen Region Øst

Prosjektgruppe:

Kjell Erik Solbakken (prosjektleder august 2010-juni 2011)

Sigurd Skage (prosjektleder juli 2011-juni 2012)

Per Olav Bakken (prosjektsekretær), Hedmark fylkeskommune, Samferdsel, miljø og plan

Øystein Sjølie, Hedmark fylkeskommune, Samferdsel miljø og plan

Rune Hoff, Hedmark fylkeskommune, Samferdsel, miljø og plan

Brede Kristen Myhre, Hedmark fylkeskommune, Økonomi

Lasse Jordbru, Hedmark Trafikk FKF

Laila Aanerød, Statens vegvesen Region øst

Heine Toftegaard, Statens vegvesen Region øst

Henning Myckland, NSB

Sverre Setvik, Jernbaneverket

3. Samferdselssektorens rolle i et regionalt utviklingsperspektiv

Hedmark fylkeskommune har som regional utviklingsaktør bl.a. et særskilt ansvar for å bidra til utvikling gjennom dialog og samhandling med en rekke aktører både på lokalt, regionalt og nasjonalt plan. For fylkeskommunen er samferdsel et viktig virkemiddel for å nå målene om styrket regional utvikling ved siden av å bidra til å iverksette nasjonal politikk.

Hedmark har flere utviklingstrekk som skaper utfordringer mht. til regional utvikling. Fylket er stort i areal, har et svært spredt bosettingsmønster, svak befolkningsutvikling og svak arbeidsplassutvikling. Samferdsel er et særdeles viktig virkemiddel for å bidra til regional utvikling.

Befolkningsutviklingen

Det er en stor utfordring å skape positiv befolkningsutvikling i hele fylket. Befolkningens alderssammensetning gjør at vekst må skje igjennom økt tilflytting. Tilflytting vil i stor grad være avhengig av regionens attraktivitet. Positiv befolkningsutvikling vil øke de kommunale inntektene og samtidig stimulere til økt etterspørsel etter varer og tjenester.

En god infrastruktur mht. persontransport vil kunne sikre både innflytting og redusere utflytting gjennom økt pendling. Økt pendling vil kunne bidra til regionforstørring.

Regionforstørring - integrering av regioner

Regionforstørring innebærer økt rekkevidde som gjør at folk kan velge arbeidsplass over et større geografisk område. Den økte rekkevidden skyldes både veiutbygging og bedre jernbanetransport. De økte pendlingsavstandene som oppstår er et uttrykk for at nye muligheter blir tatt i bruk.

Regioner som ligger i nærheten av geografiske områder i sterk vekst vil kunne ha en mer positiv utvikling hvis de kan integreres i vekstregionen. Integrasjonsmekanismen vil være dagpendling.

Utvikling gjennom regionforstørring er i stor grad avhengig av en samferdselsstruktur som legger forholdene til rette for persontransport og da kanskje særlig spesielt togtransport. Grunnen til dette er at denne formen for pendlingstrafikk er viktig for arbeidstakere. Muligheten til å jobbe mens man reiser gjør at grensen for pendlingstid utvides. Mjøsregionen, deler av Sør-Østerdalen og Glåmdalsregionen er geografiske områder som kan få vekst gjennom regionforstørring med en målrettet satsing på kollektivtrafikk.



Områder som vil få en times reisetid til/fra Osloområdet ved et godt utbygd veg- og jernbanenett. Kilde Jernbaneverket.

Hamarregionen og deler av Oppland vil oppnå en langt kortere pendleravstand til og fra Osloregionen gjennom den planlagte utbyggingen av veg- og baneinfrastruktur og hyppigere togavganger. Utbyggingen vil også ha stor betydning for det samlede transporttilbudet lokalt i Mjøsområdet.

En tilsvarende situasjon gjelder for Kongsvinger og Glåmdalsregionen. Utbygging av veg og bane vil bringe regionen nærmere Gardermoen, Oslo og Akershus.

Elverum og Sør-Østerdalsregionen vil dra nytte av et sterkt forbedret transporttilbud mellom Hamar og Oslo. Etablering av timesavganger med tog og buss på strekningen Hamar-Elverum samt 4-felt på riksveg 3/25 vil ha positiv effekt for bo- og arbeidsmarkedet i dette området.

Elverum er ellers i ferd med å bli en flaskehals både for trafikken nord-syd gjennom Østerdalen og øst-vest til Trysil. Det er derfor viktig å få planlagt vegløsninger i denne forbindelse.

I Fjellregionen er behovet for å redusere avstandsulempene til Trondheim av stor betydning for den regionale utviklingen. Et bedre togtilbud mellom Røros og Trondheim står her sentralt.

For øvrig må deler av Hedmark i stor grad basere seg på å skape egen utvikling av regionen. I denne sammenheng vil oppbygging av regionsenter være en viktig drivkraft. Et sterkt regionsenter vil bidra til økt regional attraktivitet/konkurranseskraft og til utvikling av arbeidsplasser. Utfordringen er også i denne sammenheng å tilrettelegge for en samferdselsstruktur som binder de forskjellige regionene sammen.

En slik tilrettelegging for større andel av transportarbeidet med tog, vil også bidra til en mindre ressurskrevende og miljøbelastende transportavvikling. Elektrifisering av Rørosbanen vil øke denne miljøgevinsten ytterligere.

Inntektsutvikling og befolkningens sammensetning/struktur vil stille store krav til utbygging av vegnett, kollektivtrafikk og sykkelvegnett. En økning i antall lange personreiser vil stille store krav til transportsystemet som skal håndtere både de som reiser mye og de som trenger tilpassede transportløsninger.

Det er stor variasjon i transportmiddelfordeling i de ulike deler av fylket og i landet for øvrig. Andel kollektivtrafikk og gående/syklende er størst i byer og tettsteder, men mindre i distriktene. Det finnes ikke tall om transportfordeling for Hedmark. På landsbasis er fordelingen slik:

Til fots	22%
Sykkel	4%
Bilfører	52%
Bilpassasjer	11%
Kollektivt	10%
MC/annet	1%

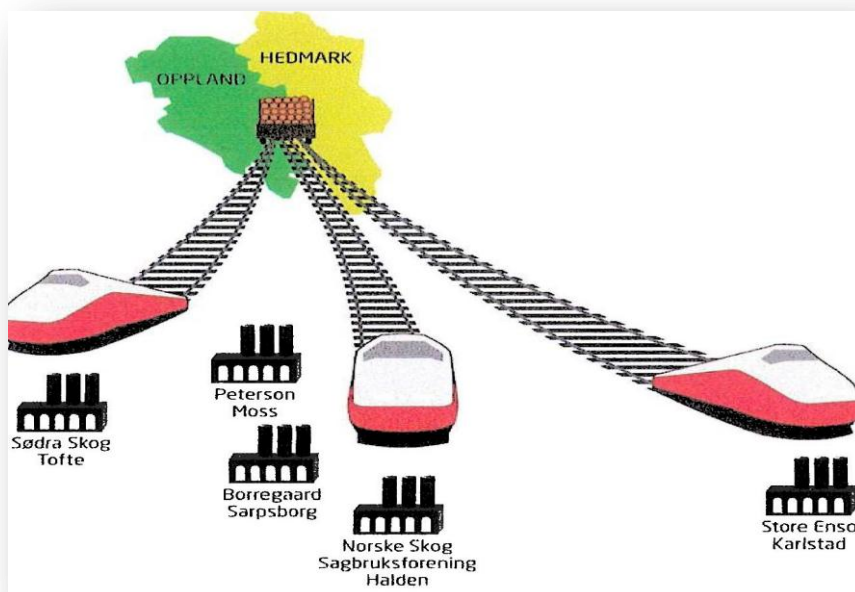
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009-nøkkeltapport

Samferdselsstruktur og næringsutvikling

Næringsstrukturen i Hedmark har et stort potensiale for vekst og utvikling.

Den største andelen av sysselsettingen i Hedmark er knyttet til offentlig forvaltning og tjenesteyting herunder helsesektoren i kommunene. Varehandel, hotell og reiselivsnæringen er sektoren med nest størst antall sysselsatte. Andre store sektorer når det gjelder sysselsatte er finans og forretningsmessig tjenesteyting, industri og jord- og skogbrukssektoren.

Jord- og skogbrukssektoren er viktig mht. verdiskapingen i fylket og innebærer stor forflytting av forskjellige typer råvarer. Dette gjelder både produksjonsfaktorer for næringen og distribusjon av produkter. En utbygging av samferdselsstrukturen må sikre en effektiv transport av gods internt i fylket og over fylkesgrensene. Ved siden av at vegnettet skal holde tilfredsstillende standard både teknisk og trafiksikkerhetsmessig, må en tilstrebe at størst mulig andel av transporten går på jernbane. I den forbindelse må det vektlegges en satsing på utbygging av terminaler for omlasting mellomveg- og jernbanetransport.



Det går fire flis- og tømmer tog hver dag til Karlstadområdet i Värmland og Østfold. Utvikling av tømmerterminalene langs Røros- og Solørbanen er viktig. Kilde Mjøsen Skogeierforening.

Opplevelsesnæringene har et potensiale i Hedmark og er et satsningsområde for utviklingsaktører i fylket. Samferdsel - enten det gjelder privatbilisme, kollektivtrafikk på tog og buss og flytrafikk - vil være et sentralt virkemiddel for å utvikle disse næringene. Faktisk reisetid, regularitet, pris etc. vil være sentrale faktorer i denne sammenheng. Ellers vil det være en målsetting å legge forholdene til rette slik at reiseopplevelsen i seg selv kan være en positiv opplevelse. Dette vil særlig gjelde ved lengre reiser enten den foregår med buss, bane eller personbil. Fylkeskommunen har i den forbindelse som vegeier ansvar med å tilrettelegge for opplevelser langs reisen ved turiststeder, utsiktspunkter, kulturminner m.v.

Oppsummering – Samferdselens betydning for regional utvikling

Utbygging av infrastruktur er viktig for konkurranseevne, bosetting, pendlingsmuligheter, tjenesteproduksjon og oppvekstvilkår.

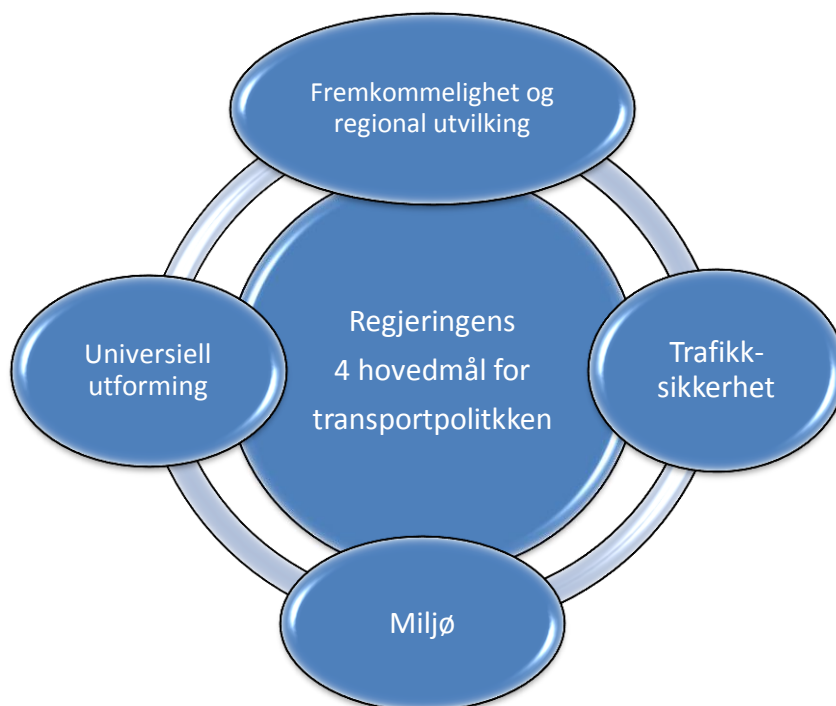
Infrastruktur for samferdsel og betingelser for mobilitet av personer og gods, både på veg og bane, blir blant de viktigste spørsmålene for utviklingen i Hedmark. Firefelts veger, dobbeltsporet jernbane og kollektivtransport vil ha positiv virkning for bosetting, pendlingsmuligheter og markedstilgang. Dessuten vil bredbånd og høyhastighets dataoverføring være viktig for utviklingen i Innlandet.

Statlige virkemidler vil brukes til investeringer og andre tiltak på riksvegnettet og jernbanenettet, mens fylkeskommunale virkemidler brukes til tiltak innenfor kollektivtransport og ulike fylkesvegtiltak.

4. Nasjonale og regionale føringer

Nasjonale føringer

Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, som dekker samfunnet sine behov for transport og fremmer regional utvikling. Regjeringen har lagt vekt på å balansere de fire hovedinnsatsområdene som er vist i figuren nedenfor.



Kilde: Statens vegvesen

Forbedring av transportinfrastrukturen er et sentralt virkemiddel i regjeringens arbeid for å styrke verdiskapningen. Transport er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursnyttelse. Regjeringen har et spesielt fokus på å redusere reisekostnadene på de typiske pendlerstrekningene.

Nullvisjonen for transportsikkerhet opprettholdes. Regjeringen har satt som mål at tallet på drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal være redusert med minst en tredjedel.

Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transporten, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norge sine internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Transportsektoren var ansvarlig for 25 % av klimagassutslippene i Norge i 2007. Regjeringen har satt som mål at norsk klimapolitikk skal utløse en reduksjon av klimagassutslipp med mellom 2,5 og 4,0 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020.

Klimaendringer i form av høyere temperatur og kraftig nedbør vil medføre flom, skred og erosjon oftere enn før. Dette skjerper krav til arealbruk, beredskap for samferdselsinfrastruktur og fremtidige investeringer.

Regjeringens mål er at transportsystemet skal kunne brukes av alle uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Universell utforming er viktig for å oppnå likeverd og deltagelse i samfunnet uavhengig av funksjonsevne. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming.

Fylkeskommunen gir uttalelse overfor sentrale myndigheter i forbindelse med Nasjonal Transportplan og tilhørende handlingsprogram både for riksveger og jernbanen. Det er viktig å samordne de ulike handlingsprogrammene best mulig for å få et enhetlig syn på hvilke tiltak som skal iverksettes.

Regjeringen har gjennom å innføre naturmangfoldloven satt fokus på å nå målet om å begrense tapet av biologisk mangfold. Dette skal følges opp i arealplanleggingen og utøvingen av offentlig myndighet som berører natur herunder utbygging av infrastruktur.

Regionale føringer

Fylkesplan for Hedmark 2009-2012 (20) har som hovedmål å ha en *effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som sikrer næringslivets og befolkningens behov for transport og kommunikasjon*.

Fylkesplanenes delmål som framgår av figuren nedenfor er:

1. *God framkommelighet og sikkerhet på hele vegnettet slik at næringslivets og den enkeltes transportbehov kan løses på en trygg, effektiv og miljøvennlig måte.*
2. *Økt kollektiv transportandel på strekninger hvor privat biltrafikk og kollektivtransport konkurrerer.*
3. *Øke jernbanens relative transportandel i Hedmark.*



Med sin nærhet til Gardermoen har store deler av Hedmark et fortrinn som kan utnyttes både i forhold til næringsutvikling og bosetting. Samordnet areal- og transportplanlegging er viktig for å sikre effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og styrke by og tettstedsutvikling. Lokalt og regionalt er det viktig å begrense transportbehov og omfang, fremme kollektivtransport og etablere funksjonelle trafikknutepunkt.

Transportsektoren står for 56 % av fylkets klimagassutslipp. Ettersom om lag 40 % av utslippene kommer fra gjennomgangstrafikk, er det besluttet at disse utslippene skal holdes utenom fylkets utslippsmål.

Økt framkommelighet og regularitet vil gi reduserte avstandskostnader mellom regioner. Tilrettelegging av et transportsystem for økonomisk vekst og regional utvikling, kan innebære målkonflikt mellom utvikling av transportsystemet og reduserte klimagassutslipp og lokal forurensing.

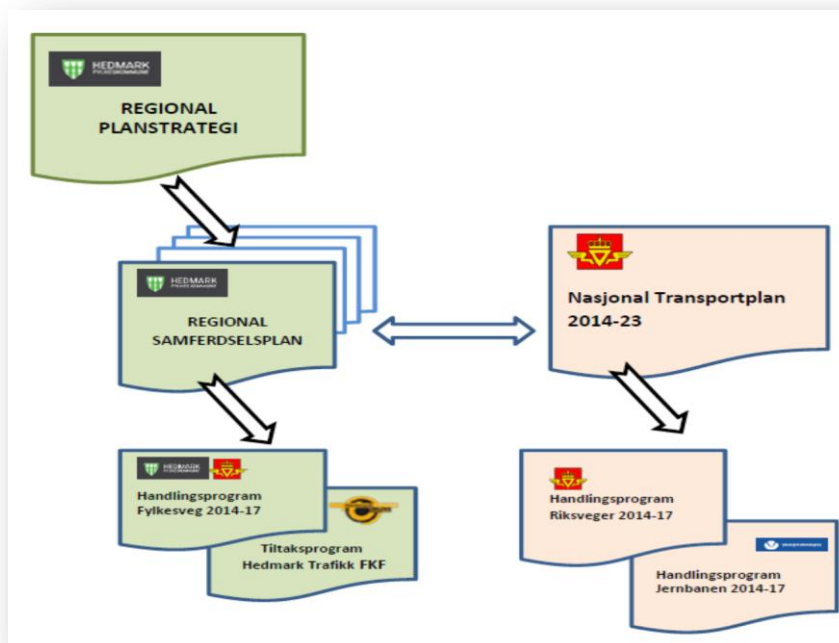
For å møte miljøutfordringene og redusere omfanget av trafikkulykker er det ønskelig å øke den kollektive transportandelen. Fleksible overgangsordninger mellom ulike kollektivtilbud og samarbeid over fylkesgrensene blir viktig i denne sammenheng.

Fokuset på folkehelse har som mål at folk i større grad går og sykler. Utbygging av gang- og sykkelvegnettet vil derfor også være en viktig samferdselsoppgave.

Regional planstrategi 2012-2015

Med bakgrunn i ny plan- og bygningslov skal Hedmark fylkeskommune i sin rolle som regional utviklingsaktør utforme planstrategi for valgperioden 2012-2015. Regional planstrategi vil erstatte nåværende fylkesplan fra 2012. Formålet med den regionale planstrategien er å beskrive viktige utviklingstrekk og vurdere muligheter og utfordringer. Samferdselsinfrastruktur er i denne sammenheng utpekt som et strategisk satsingsområde i Hedmark.

Dette gir følgende **dokumentstruktur** på samferdselsområdet.



Fylkesrådets politiske plattform for perioden 2011-2015

Hovedlinjene for fylkesrådet er å føre en politikk som sikrer en befolkningsutvikling som fører til at det blir 220.000 innbyggere i Hedmark innen 2020. Befolkningsvekst gir levedyktige byer, tettsteder og grender.

Fylkesrådet vil gjennom samarbeid bidra til en offensiv infrastrukturutbygging. Det skal utvikles miljøvennlig transport med fokus på sikkerhet. Utbygging av gang- og sykkelveger utgjør en viktig del av den infrastrukturen som er viktig for alles dagligliv og folkehelse.

Gjennom samferdselspolitikken skal transportbehovet for befolkningen og næringslivet løses. Satsing på vei og bane vil være et viktig grunnlag for fylkets utvikling framover.

Fylkesrådet vil at samferdselssatsingen skal ha et økt miljøfokus og være tuftet på økt trafiksikkerhet.

Gode kollektive tilbud må utvikles og vaner endres, slik at disse tilbudene blir brukt av flere hedmarkinger i åra som kommer. Satsing på kollektivtilbudet i og rundt byer og tettsteder, er spesielt viktig for å nå denne målsettingen.

Fylkesrådet vil ved statlige virkemidler bidra til:

- Bygge ut Rv 2¹, E 6 og Rv 3 så raskt som mulig.
- Rv 3 og Rv 25 bygges ut med høyest mulig statlig andel.
- Fullføre byggingen av dobbeltsporet jernbane til Hamar innen 2019.
- Elektrifisere Røros - og Solørbanen.
- Arbeide for forenkling av plansystemet for samferdselsprosjekter
- Utvikle et godt norsk-svensk samarbeid om transportplaner.

¹ Rv 2 Kløfta-Kongsvinger blir E16 fra høsten 2012.

Fylkesrådet vil ved fylkeskommunale virkemidler bidra til:

- Gjennom de årlige budsjetter å legge til rette for betydelige investeringer i fylkesveier.
- Bygge ut flere gang og sykkelstier for å ivareta myke trafikanter og få flere til å sykle.
- Sikre at vedlikehold på fylkesveier holdes på et høyt nivå, og redusere etterslepet på vedlikeholdet av fylkesveiene gjennom fireårsperioden.
- Få etablert timesavganger på tog mellom Hamar/Elverum og Kongsvinger/Oslo.
- Ha et godt kollektivtilbud i fylket, og spesielt legge til rette for å få flere kollektivreisende i og til og fra byer og tettsteder.
- At utbygging og transport skal skje etter prinsippet om universell utforming.
- Videreføre ordningen med ungdomskortet og sørge for gode rabattordninger for studenter, lærlinger og elever.

Fylkesrådet mener vi har et felles ansvar for miljøet og en bærekraftig utvikling. Hedmark fylkeskommune må bidra til reduserte klimagassutslipp og at flere deler av miljøpolitikken styrkes ved:

- Fortsette arbeidet med å følge opp den vedtatte energi- og klimaplanen.
- Ivareta miljøhensyn ved offentlige innkjøp.
- Få etablert timesavganger med tog mellom Elverum og Hamar
- Se på mulighetene for å kunne bygge flere km med sykkel og gangsti ved å bygge smalere og annerledes enn det som gjøres med dagens sykkel og gangveger

5. Statusbeskrivelse

Vegnettet i Hedmark

Hedmark er Norges største vegfylke med 11.612 km veg inkludert private veger og skogsbilveger. Av dette utgjør riks- og fylkesvegene 4.548 km. Det kommunale vegnettet er på 2.099 km.

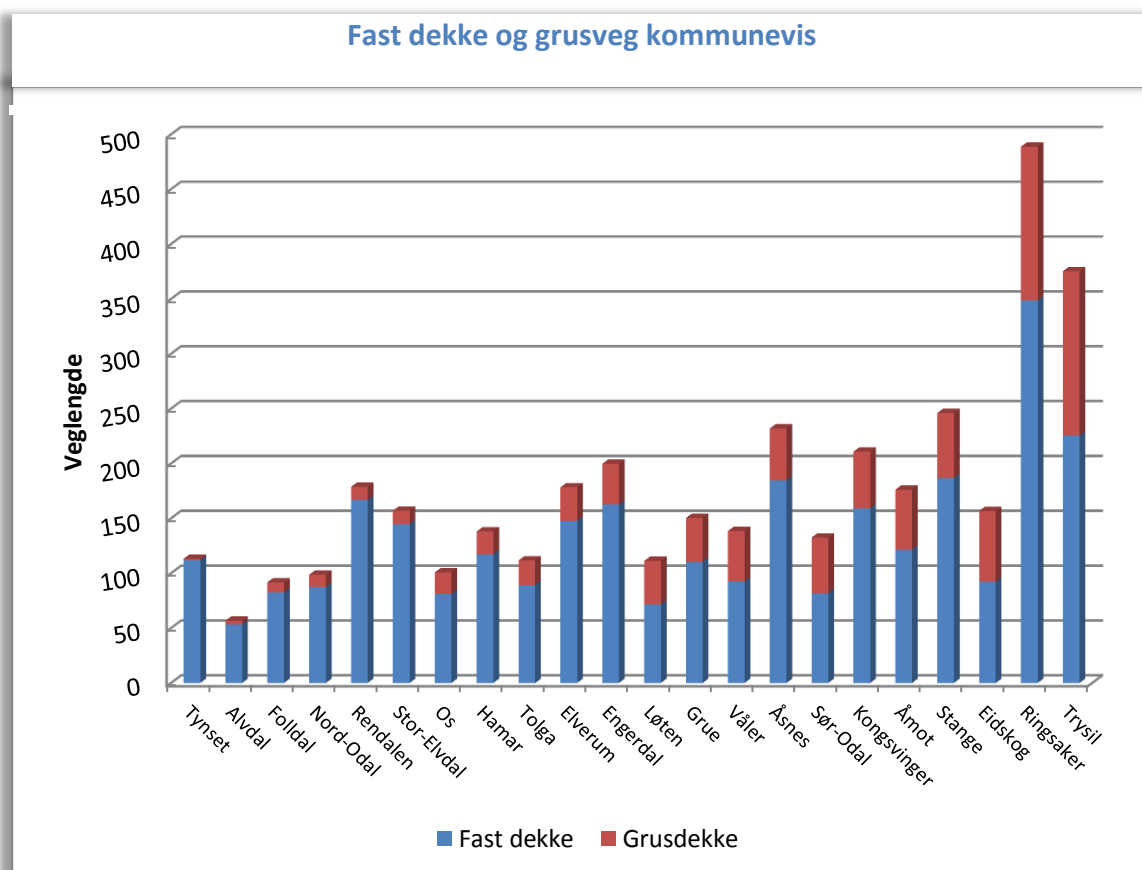
Vegnettsdata	Hedmark
Fylkesveger	km
Veglengde (km)	3 847
Bruer (antall)	625
Bruer (lengde – meter)	14 645
Tunnel (antall)	0
Tunnel (lengde – meter)	0
Gang/sykkelveg (km)	75,1
Trafikkvolum (kjt/d)	
Under 300	1 693
300 - 500	678
500 – 1 500	1 012
1 500 – 3 000	335
3 000 – 5 000	71

Vegnettsdata	Hedmark
5 000 – 10 000	48
over 10 000	7
Ukjent	3
Vegdekke	
Fast dekke	2 961
Grusdekke pr 1/1 2011	886
Bruksklasse	
Bk10	2 638
BkT8 eller under	1 209

Kilde: Statens vegvesen

Riksvegene utgjør det overordnede nasjonale vegsystemet som knytter sammen landsdeler og regioner og forbinder Norge med utlandet. Riksvegene har også viktige regionale og lokale funksjoner. Etter forvaltningsreformen er E6, rv. 2, rv. 3, rv. 20, rv. 25 og v200 riksveger i Hedmark. Disse utgjør til sammen 701 km og er 15,5 % av den samlede riks- og fylkesveglengden.

Fylkesvegnettet i Hedmark består av 323 fylkesveger, til sammen 3.847 km. dvs. 84,5 % av den samlede riks- og fylkesveglengden. Ringsaker og Trysil kommuner har desidert størst antall kilometer fylkesveger og også størst andel grusveg. Totalt sett er omtrent en fjerdedel av fylkesvegnettet i Hedmark grusveg og det er f.eks. dobbelt så mange kilometer grusveg som i Oppland. Hedmark har halvparten av antall kilometer grusveg i Region Øst.

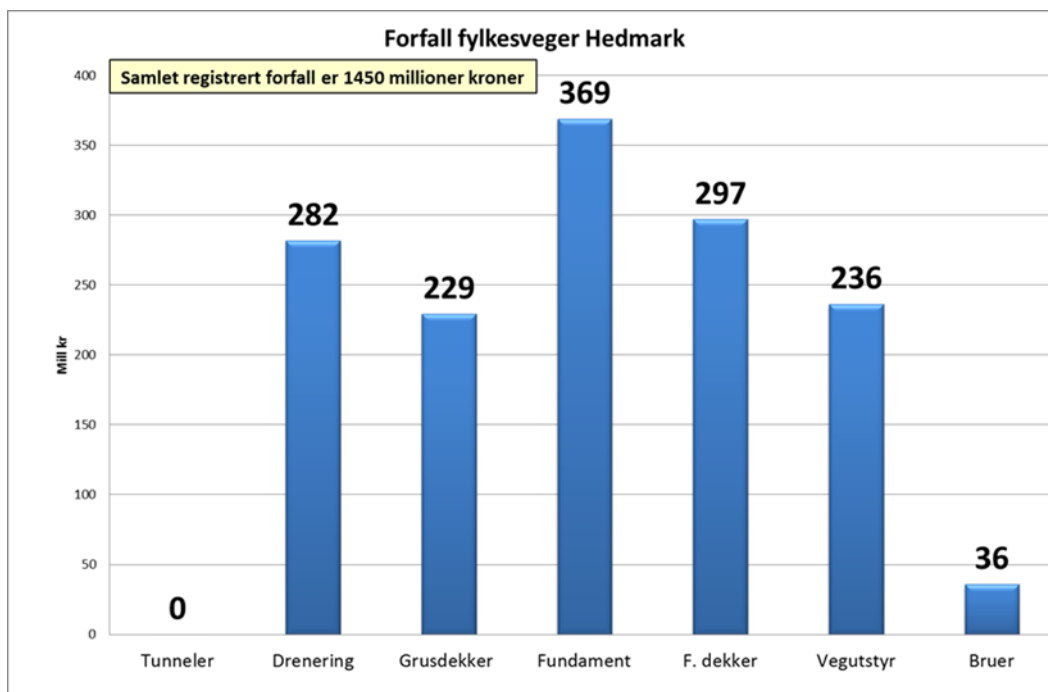


Kilde: Statens vegvesen

Forfall

Det samlede estimerte behovet for å fjerne forfall og oppgradere enkelte elementer av fylkesvegene i Hedmark er på omtrent 1,45 milliarder kroner. Forfallet fordeler seg med omtrent 1 milliard kroner på de fylkesvegene som fylkeskommunen hadde ansvaret for før 2010 og omtrent 0,45 milliarder kroner på det tidligere riksvegnettet som ble overført til fylkeskommunen fra 2010. Forfallet er størst i forhold til fundament (forsterkning) og dekkefornyelse.

I dette behovet for å fjerne forfallet inngår noe oppgradering av enkelte elementer på de aktuelle strekningene som er vurdert, men det omfatter ikke investeringer for å bygge ut vegnettet eller bygge det om til en vesentlig høyere standard.

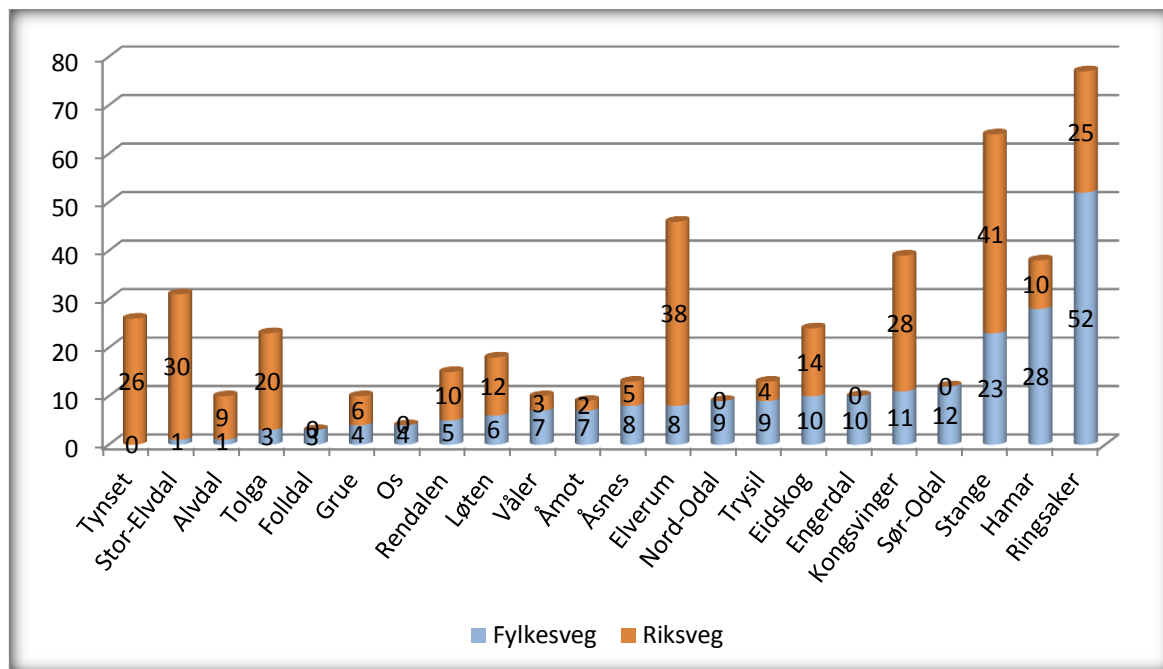


Til hjelp i arbeidet med forvaltning av vegnettet er det foretatt en klassifisering av fylkesvegnettet etter hvilken funksjon vegene har. I Vegnettsplan for Hedmark er riksvegene og fylkesvegene delt i 5 funksjonsklasser:

Funksjonsklasse	A	Riksveger i Hedmark	701 km
"	B	Regionale hovedveger	473 "
"	C	Lokale hovedveger	818 "
"	D	Lokale samleveger	1.080 "
"	E	Lokale adkomstveger	1.476 "
Sum riks- og fylkesveger			4.548 km

Ulykkessituasjonen

Diagrammet under viser antall drepte og hardt skadde på riks- og fylkesvegnettet i Hedmark 2003-2011. Tallene er basert på inndelingen av fylkesveger og riksveger pr 1.1. 2010.



Kilde: Statens vegvesen

Møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter utgjør 85 % av dødsulykkene i Hedmark.

Kollektivtrafikk

Hedmark Trafikk FKF

Kollektivtilbudet som organiseres er i hovedsak knyttet til lovpålagt skoleskyss med busser, minibusser og taxi. Videre inngår lokaleruter, stamruter og bybusser. I tillegg finnes et kommersielt tilbud av ekspressbusslinjer utenfor foretakets ansvarsområde.

TT-kjøring for funksjonshemmede er en ordning med bestillingstrafikk. TT-ordningen har om lag 7.500 brukere. Dette utgjør 4 % av befolkningen.

Hedmark Trafikk FKF har sterkt fokus på sikkerhet, universell utforming av materiellet samt miljøutslipp.

Kollektivtrafikken utføres av omtrent 300 busser og like mange taxi/småbusser. Det er igangsatt arbeid med samordning av billetteringssystemene mellom buss og tog.

Tabellen under viser oversikt over Hedmark Trafikk FKFs kostnader og inntekter relatert til kontrakter med busselskapene. Nettokostnaden for region Sør og Hamar er mer enn halvparten sammenlignet med nordfylket.

Kommune/ Område	Transport- kostnader 1000-kr*	Inntekter Skole og Ruter	Dekn. Grad	Transport- kostnader kr pr person	Netto- kostnad pr person		
Trafikkomr. HAMAR	126 158	-45 110	-36 %	1 446	929	0	0
Trafikkomr. SØR	111 881	-39 161	-35 %	1 533	996	0	0
Trafikkomr. TRYSIL-ÅMOT-ENGERDAL	29 752	-7 354	-25 %	2 384	1 794	0	0
Trafikkomr. ØSTERDALEN	49 079	-13 265	-27 %	2 729	1 992	0	0
Totalt HEDMARK	316 870	-104 890	-33 %	1 662	1 112	0	0

* Kostnader ekskl kostnaden for TT-ordningen, spesialtransport, felleskostnader (adm., IKT. mv.).

Fordeling mellom skoleskyss og ordinære reisene med kollektivtrafikken 2010:

Kommune/ Område	Antall reiser 2010		Personkm 2010	
Skoletrafikk	2 062 000	66,3 %	27 814 000	64,9 %
Rutetrafikk	1 049 000	33,7 %	15 017 000	35,1 %
Trafikkomr. HAMAR	3 111 000		42 831 000	
Skoletrafikk	1 932 000	76,0 %	30 364 000	71,7 %
Rutetrafikk	610 000	24,0 %	11 956 000	28,3 %
Trafikkomr. SØR	2 542 000		42 320 000	
Skoletrafikk	352 000	91,7 %	7 597 000	87,5 %
Rutetrafikk	32 000	8,3 %	1 090 000	12,5 %
Trafikkomr. TRYSIL-ÅMOT-ENGERDAL	384 000		8 687 000	
Skoletrafikk	565 000	86,4 %	10 995 000	78,9 %
Rutetrafikk	89 000	13,6 %	2 944 000	21,1 %
Trafikkomr. ØSTERDALEN	654 000		13 939 000	
Skoletrafikk	4 911 000	73,4 %	76 770 000	71,2 %
Rutetrafikk	1 780 000	26,6 %	31 007 000	28,8 %
Totalt HEDMARK	6 691 000	0	107 777 000	0

En detaljert gjennomgang av utførte kollektivtrafikkreiser for 2010 viser at fylkets kollektivtrafikk fremst og fremst dreier seg om den lovpålagte skoleskyssen. For fylket totalt utgjør skoleskyssen 73,4 % av antall reiser og 71,2 % av beregnede personkilometer.

Kjørekontoret Innlandet AS i Folldal har kontrakt med Hedmark Trafikk FKF og utfører en betydelig del av driftsoppgavene som er tillagt foretaket.

Jernbane

Hedmark har landets lengste jernbanenett med til sammen 516 kilometer av et samlet nett på 3.950 kilometer. Jernbanestrekninger i Hedmark er:

Dovrebanen	492 km herav 95 km i Hedmark Timesfrekvens Lillehammer – Hamar – Oslo – Vestfold / Skien I tillegg gjennomgående tog mellom Oslo og Trondheim
Rørosbanen	382 km herav 257 km i Hedmark 6 daglige avganger mellom Hamar og Røros, 2 til Trondheim
Kongsvingerbanen	116 km herav 76 km i Hedmark Timesfrekvens Oslo- Årnes. Forlenges til Kongsvinger fra des. 2012 I tillegg forbindelser Oslo – Karlstad - Stockholm
Solørbanen	88 km. Solørbanen transporterer kun gods og særlig tømmer og flis.

Antall reisende med Dovrebanen i 2010 er ca. 1,8 mill. og på Rørosbanen 0,2 mill. ved tellepunkt Hamar. På Kongsvingerbanen er det ca. 0,3 mill. reisende med Grensetrafikken og 0,9 mill. reisende med NSBs tog ved tellepunkt Lillestrøm. Samlet trafikk på banene er imidlertid større, ettersom ovenstående tall kun refererer antall reisende forbi de nevnte tellepunktene.

6. Hovedutfordringer for Hedmark

Befolkningsutvikling er en sentral indikator på regional utvikling ved siden av næringsutvikling med antall arbeidsplasser, antall bostedsplasser og befolkningens alderssammensetning.

De senere årene har det vært en betydelig befolkningsvekst i Norge. Veksten har i stor grad skjedd som følge av netto innvandring. I Hedmark har befolkningsmengden vært relativt stabil. Hamarregionen er eneste region i fylket som har hatt en vedvarende befolkningsvekst siden 1980, men dog langt under landsgjennomsnittet.

Andre utfordringer i Hedmark:

- Spredt bosetting, store avstander og et omfattende vegnett for person- og godstransportavvikling
- Hedmark er transittfylke på veg- og jernbanetransport med stor andel fjerntrafikk på veg blandet med lokaltrafikk
- Uakseptable høye ulykkestall på vegnettet
- Bevilgningene til samferdsel er lave i forhold til behov, veglengde, standardkrav og trafikkarbeid
- Behov for å forenkle et komplisert og omfattende plansystem for samferdselsutbygging som ofte tar 7-10 år.
- Stort potensiale i å utnytte nærheten til Osloregionen og Gardermoen-området
- Hedmark er landets største jord- og skogbruksfylke med et stort og økende transportbehov for næringene og øvrig industri
- Transportsektoren i Hedmark er største bidragsyter til klimagassutslipp og lokal luftforurensing
- Klimaendringer og ekstremvær med flom og skred mv. er utfordrende for samferdselsinfrastrukturen
- Sikre trygghet og framkommelighet for myke trafikanter

Kollektivtrafikken

Kollektivtilbudet i fylket avhenger av et bredt samarbeid mellom bevilgende myndigheter, fylkeskommunen, kommuner og statlige etater. Kollektivtrafikken må utvikles til et helhetlig opplegg hvor bane-, buss- og drosjetransport blir sett i sammenheng og kollektivtransporten blir modernisert og utbygget til å bli et attraktivt alternativ til bruk av personbil. Dersom kollektivtrafikken skal bli mer attraktiv, må infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken prioriteres.

Fylkeskommunen og kommunene er viktige bidragsytere i forbindelse med arealplanleggingen. Det må sikres arealer slik at det kan etableres tette og kompakte kollektivknutepunkter med parkeringsmuligheter i tilknytning til kollektivtilbudet.

Hedmark Trafikk FKF har ansvar for ruteplanlegging og markedsføring av det kollektivtilbudet som fylkeskommunen har ansvar for. Det er imidlertid en utfordring at ingen samferdselsetat har det overordnede koordinerende ansvar for ruteplanlegging og markedsføring av det totale kollektivtilbudet inkludert ekspressbusser og jernbane. Det er derfor en spesiell utfordring å få løst dette på en hensiktsmessig måte.

Av mer spesielle utfordringer for kollektivtrafikken nevnes disse:

- Sikre god mobilitet og velferd til innbyggerne ved å etablere gode og rasjonelle transportløsninger i grisgrendte områder.
- Planlegging, administrasjon og drift av kollektivtrafikk er ressurskrevende fordi fylket har så spredt bosetting med lange reiseavstander og lite trafikkgrunnlag.
- Ivareta krav om universell utforming når det gjelder vognmateriell, knutepunkter, holdeplasser, informasjon mv. det vil si på hele transportkjeden.
- Samordne ulike typer av offentlige betalte reiser på en rasjonell og økonomisk god måte.
- Sikre skolebarn en trygg reise mellom hjem og skole
- Innkjøp av offentlig betalte transport er krevende prosesser fordi kontraktene bør ivareta raske behovsendringer og gi god balanse mellom ulike transportformer.
- Få til gjennomgående billettering og gjøre billetten gjeldende på både buss, tog og andre kollektivtransportmidler.
- Finne gode løsninger for transport av smågods, sykler og ski på rutebussene.
- Dårlig framkommelighet for buss spesielt i Hamar og Elverum under rushtrafikken og ved vanskelige kjøreforhold vinterstid.
- Rimelig parkering, lett tilgjengelighet og nok av p-plasser for personbilen gir en vanskelig konkurransesituasjon for kollektivtrafikken.
- Skilting og utbygging av holdeplasser langs fylkesvegnettet.

NSB utfører persontransporten i Hedmark på Dovrebanen, Rørosbanen og Kongsvingerbanen. For å kunne gi befolkningen et godt tilbud er det viktig med godt samarbeid mellom NSB og busselskapene i fylket. NSB er en hovedaktør når det gjelder å skape større bo- og arbeidsmarkedsregioner i innlandet. I særlig grad gjelder dette Hamar- og Glåmdalsregionen samt Nord-Østerdal.

NSB som transportør står ovenfor følgende utfordringer:

- Banenettet er i stor grad enkeltsporet og sårbare for ytre påkjenninger. Dagens nett utnyttes maksimalt og høy trafikk både av person og gods gjør tilbudet sårbart mht. punktlighet.
- Sikre god frekvens med togavganger som bedrer muligheten for arbeids- og skolareiser på enkelte strekninger i Hedmark.
- Sikre finansiering for opprettholdelse og utvikling av togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm over Kongsvinger.
- Dieseldrift på Rørosbanen og elektrisk drift på Dovrebanen vanskeliggjør fleksibilitet og utnyttelse av togmateriell på banestrekningene.

- Det er vesentlig å få til hensiktsmessig struktur på godsterminaler og tømmerterminaler på jernbanen for å kunne øke godstransporten på bane.
- NSB vil være en sentral transportør for å etablere miljøvennlige transportløsninger.
- Måltrettet påvirkning av sentrale myndigheter for at jernbanen skal kunne spille en sentral rolle i kollektivtrafikken i fylket.

Jernbaneinfrastruktur

Jernbaneverket har hovedansvaret for utvikling av jernbanens infrastruktur dvs. jernbanesporene (skinnene) og utvendig areal ved terminalene. ROM Eiendom har ansvaret for utvikling av terminalbygg.

Jernbanesporene på alle banene i fylket bærer preg av å være bygget i en annen tid og er sårbar for ytre påkjenninger. Store deler av dagens banenett utnyttes maksimalt.

Jernbanenettet har følgende utfordringer:

- Dovrebanen har få kryssingsspor, deler er kurverik og den er rasutsatt.
- Rørosbanen er ikke elektrifisert, har mange stasjoner og er ikke fjernstyrt mellom Røros og Støren.
- Solørbanen er ikke elektrifisert, er dårlig vedlikeholdt og har kun tømmertransport.
- Kongsvingerbanen har få kryssingsspor/dårlig kapasitet, mange stasjoner og deler av banen er kurverik.
- Jernbanenettet er sårbart, har lite robusthet og pålitelighet fordi flere banestrekninger ikke er elektrifisert. Dette hindrer vekselvis utnyttelse av materiell på parallelle strekninger for å få rasjonelle driftsopplegg dvs. et redundant system.
- Jernbanenettet er preget av usikrede jernbaneoverganger og manglende avviklingskapasitet.
- Hamar- og Glåmdalsregionen mangler kapasitet til å ha et raskt og høyfrekvent togtilbud for å avlaste den forventede befolkningsveksten i Østlandsområdet.
- Det er mangel på omlastningsterminaler for gods fra bane til veg i Hedmark fylke.

Fylkesveger

Fylkeskommunen ivaretar sin rolle som vegholder gjennom Statens vegvesen, som planlegger, bygger, forvalter, drifter og vedlikeholder fylkesvegene innenfor rammer fastsatt av fylkeskommunen. Sentrale utfordringer innen samferdsel i Hedmark er:

- Drift og vedlikehold av vegnettet er utfordrende på grunn av store forskjeller i trafikkbelastning, ulik vegstandard og sterk kostnadsutvikling i markedet
- Betydelig forfall.
- Fremkommelighetsproblematikk på vegnettet som følge av flaskehalser og et spredt bosettingsmønster
- Klimaendringene som kan føre til økt flom- og skredrisiko forsterker behovet for økt vedlikehold og større investeringer

- Krevende gjennomføring av utbyggingsprosjekter pga. mange små prosjekter spredt over hele fylket
- Stor andel av fylkesvegnettet er grusveg med dårlig bæreevne
- Høyt antall alvorlige trafikkulykker
- Behov for trygge g/s-veger i byer og tettsteder
- Ivareta kravet om universell utforming under hele transportkjeden
- Oppfølging av verneplan for bruer og vegrelaterte kulturminner

Riksveger

Riksvegnettet utgjør det overordnede nasjonale vegsystemet som knytter sammen landsdeler og regioner og forbinder Norge med utlandet. Sentrale vegkorridorer på langs og på tvers i fylket med stor trafikk gir oss en del spesielle utfordringer:

- Hedmark har stor andel transitttrafikk og er overrepresentert når det gjelder antall alvorlige trafikkulykker på riksvegnettet.
- Skape god framkommelighet og regularitet på riksvegnettet og opprettholde innlandets konkurransefortrinn med rask og forutsigbar reisetid til ferie- og fritidsdestinasjoner.
- Transportprognosene må gjenspeile den reelle trafikkveksten der ferie og fritidsreiser, som det er mye av i Hedmark, inngår.
- Manglende omkjøringsmuligheter gir økt sårbarhet ved uønskede hendelser.
- Avklare fordelingen mellom statlig andel og bompengandelen ved finansiering av store vegprosjekt for å få redusert bompengandelen.

7. Målsetting 2021

Hovedmålsettinger er nedfelt i Fylkesplanen for Hedmark. En viktig målsetting er å skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner bygd på effektive transportløsninger for næringsliv, kollektivreisende og gående/syklende.

Hedmark fylkeskommune vil føre en politikk som sikrer en befolkningsvekst mot 220.000 innbyggere i Hedmark i 2020. Befolkningsvekst gir levedyktige byer, tettsteder og grender.

En har valgt å gruppere og synliggjøre relevante samferdselsmål under følgende fokusområder:

- hvordan **tilgjengelighet** skal kunne bedres for alle trafikanter
- hvordan **bosetting** kan sikres
- hvordan samferdselen bør tilrettelegges for **næringslivet**
- hvordan **miljø**politikken bør utformes
- hvordan **trafiksikkerhet** bør ivaretas.

Tilgjengelighet

- Trafikkavviklingen og påliteligheten i veg- og kollektivtransport i Hedmark skal bedres.
- Sikre helhetlig markedsføring av kollektivtilbudet i Hedmark.
- Dagens togtilbud på Kongsvinger- og Rørosbanen skal bedres med timestrafikk på utvalgte strekninger.
- Kapasitetsutvidelser på Dovrebanen og Kongsvingerbanen med dobbeltspor og økt krysningskapasitet.
- Elektrifisering av Røros- og Solørbanen for å øke robustheten i jernbanenettet mellom Oslo og Trondheim med alternative framføringsmuligheter.
- Tredoble antall kilometer med nytt fast dekke på fylkesvegnettet årlig i forhold til dagens nivå etter et nærmere fastsatt program.
- Innhenting av forfallet og utbedring av flaskehalser skal gjennomføres etter et nærmere fastlagt program.
- Sikre god tilgjengelighet til nærings- og fritidsområder.
- Hele reisekjeden skal være universelt utformet.

Bosetting

- Utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner i Hedmark gjennom satsing på gode kommunikasjoner, et levedyktig næringsliv og sterk stedsidentitet.
- Avstandskostnader og reisetid for nærings- og persontransport i og mellom regioner skal reduseres.
- Sikre en balansert og bærekraftig utvikling i regionen gjennom utvikling av flerkjernestruktur dvs. bærekraftige steder som avlaster Osloregionen.

Næringsliv

- Bidra til økonomisk vekst for næringslivet i Hedmark ved å ivareta behovet for en effektiv og sikker kommunikasjon innen og gjennom Hedmark.
- Videreutvikle konkurransedyktige regioner i Hedmark.
- Utnytte potensialet ved Oslo lufthavn Gardermoen og opprettholde tilfredsstillende flytilbud ved Røros flyplass.
- Ivareta nasjonale turistveger og samferdselshistorien i fylket.

Miljø

- Øke kollektiv transportandel i Hedmark der hvor det er konkurranseflate mellom personbil- og kollektivtransport
- Miljømessig og trafikksikkerhetsmessig opprusting av byer og tettsteder.
- Klimagassutslipp og lokal luftforurensing som følge av transport skal begrenses. Myndighetene oppfordres til å endre avgiftssystemet på biler for å stimulere til bruk av mer miljøvennlige biler for å bidra til reduserte klimagassutslipp og mindre lokal forurensing.
- Inngrep i viktige naturområder bør unngås og økologiske funksjoner skal ivaretas.
- Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.
- Redusere antall viltpåkjørslar på veg og bane

Trafikksikkerhet

- Trafikken i og gjennom Hedmark fylke skal utvikles på en sikker og effektiv måte slik at antall drepte eller hardt skadd reduseres med minst en tredjedel i perioden.
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byer og tettsteder i fylket.
- Hedmark skal være foregangsfylke i TS-arbeidet rettet mot barn og ungdom i samarbeid med andre organisasjoner og etater.
- Arbeide for å redusere de mest typiske ulykker som f.eks. utforkjøringsulykker.

Målkonflikter

Økt framkommelighet og regularitet vil gi reduserte avstandskostnader mellom regioner. Det kan være en mulig målkonflikt mellom å utvikle et transportsystem som bidrar til å opprettholde spredt bosetting på den ene siden og hensynet til reduserte utslipp fra transporten på den andre siden. En større andel av transportarbeidet på jernbane, herunder elektrifisering av Rørosbanen, vil være et bidrag til å dempe denne målkonflikten.

Klimagassutslipp, lokal luftforurensing, tap av biologisk mangfold og støy er de største miljøutfordringene for transportsektoren. Det kan også være en målkonflikt mellom å tilrettelegge transportsystemet for økonomisk vekst og regional utvikling i forhold til å utøve en god klima- og miljøpolitikk.

Gapet mellom ønsket tilstand på vegnettet i fremtiden og dagens situasjon utgjør behovet for midler. Kostnadsvurderingene gjøres i forbindelse med handlingsprogrammet og vurderes opp mot tilgjengelige økonomiske rammer.

8. Strategier med tiltaksområder

Strategiene innen samferdselsområdet har kommet fram som et resultat av innspill fra fagetatene og høringsmøter med representanter for kommuner, regionråd og ulike interesseorganisasjoner fra næringslivet.

Strategiene er konkretisert gjennom tiltak og tiltaksområder. Enkelte tiltaksområder kan passe inn under flere strategier, men de er i denne planen plassert under det hovedområdet der behovet eller effekten av tiltaket antas å være størst.

Samferdselsmålene - tilgjengelighet, bosetting, næringsliv, miljø og trafiksikkerhet – er vurdert og ivarettatt slik at en sikrer en ønsket utvikling i hele fylket.

De ulike strategiene utfyller hverandre og må sees som hovedområder hvor både statlig, fylkeskommunal og kommunal ressursinnsats er nødvendig.

Fylkeskommunens egne virkemidler i form av kollektivtrafikk- og fylkesvegtiltak finnes hovedsakelig innen by strategien og region/distrikt strategien, mens statlige virkemidler på jernbane- og riksvegnettet i hovedsak er å finne under interregional strategi og transitt strategien.

Hele eller deler av de fire hovedstrategiene – by, region og distrikt, interregionalt og transitt – forutsettes innarbeidet i handlingsprogrammene.

Bystrategi

Utvikle byenes attraktivitet og vekstpotensial. Skape byer med god framkommelighet og sikkerhet for alle grupper med fokus på en mer miljøvennlig transportmiddelfordeling.

Kollektivtrafikk

- Utvikle effektive kollektivknutepunkter og holdeplasser samt øke den kollektive transportandelens andel av totaltrafikken
 - Bedre bussens framkommelighet i byene
 - Utvikle gode og funksjonelle stopp og parkeringsmuligheter for bil og sykkel ved knutepunkter samt tilrettelegge for sykkel på buss
 - Gjennomføre forsøk med reduserte takster på utvalgte ruter/områder
- Markedsføre kollektivsystemet inklusive ekspressbusser og jernbane overfor befolkningen
- Sikre kollektivtransportens arealbehov med tanke på utvikling av terminaler og innfartsparkering
- Universell utforming av kollektivtrafikken herunder knutepunkt, holdeplasser, fotgjengersoner, transportmateriell og informasjonssystemer
- Arbeidet med samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging skal videreføres
- Stille krav overfor transportørene om miljøvennlig drift
- Etablere ladestasjoner for el-og hybridbiler

- Se på muligheten for innføring av KID-ordning (kollektivtrafikk i distriktene) i større deler av Hedmark

Fylkesveg

- Tilrettelegge for trafikkbegrensende tiltak i sentrumsområder
- Økt satsing på tilrettelegging for gang og sykkel ved å bygge ut sammenhengende sykkelvegnett i byområder
- Klargjøre ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommune og kommune om utbygging og drift av gang- og sykkelvegnettet
- Gjennomføre trafiksikkerhetstiltak

Region og distrikt strategi

Utvikle en trygg, effektiv, regionforstørrende og miljøvennlig kommunikasjon innad i regionene og mellom regionsentra, for å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Kollektivtrafikk

- Etablere direkte forbindelser mellom regionsentra med buss og tog
- Etablere gode ordninger med bestillingsruter i distriktene
- Skape sikker og trygg skoleskyss ved å ha sitteplass til alle, sikkerhetsbelter og trygg adkomst til skole/holdeplass
- Legge til rette for samkjøring og overgang mellom bil og kollektive transportmidler
- Gjennomføre forenklet takstsystem gjeldende for buss og bane
- Utvikle ordning for gods på buss
- Etablere ladestasjoner for kjøretøy iht. plan for ladeinfrastruktur i fylket

Fylkesveg

- Andelen fast dekke på fylkesvegnettet skal økes vesentlig i forhold til dagens nivå. Veger med størst transportfunksjon prioriteres
- Bedre bæreevnen og framkommeligheten på fylkesvegnettet for den enkeltes og næringslivets transporter
- Gjennomføre vedlikehold og drift slik at vegkapitalen ivaretas og forfallet innhentes
- Bedre gjennomføringsevnen for investeringstiltak på fylkesvegnettet ved å se lengre strekninger i sammenheng
- Øke framkommeligheten og trafiksikkerheten ved å fjerne flaskehalser og utbedre ulykkespunkt
- Etablere større mangfold i bruken av kontraktsformer innen drift/vedlikehold og utbygging
- Oppruste fylkesveger til miljøgater i tettsteder for å ivareta miljø, trivsel og trafiksikkerhet. I slike tilfeller bør gjennomgangsveier legges utenfor tettstedene
- Bygge ladestasjoner for elbiler og hybrid på sentrale vegstrekninger

Bredbånd

- Bredbånd og «digital motorvei» er en viktig infrastruktur, og reduserer avstandsulempen. Høyhastighetsbredbånd må være tilgjengelig dersom Hedmark skal tiltrekke seg nye innbyggere og beholde dagens.

Interregional strategi

Deler av Hedmark har kort avstand til Gardermoen og Osloregionen. Disse områdene er svært aktuelle for bosetting og næringslivsetableringer. Dette vil gi avlastning for Osloregionen og gjøre det mulig å ta del av veksten i Gardermoområdet. Det er helt avgjørende å minske avstandsulempene.

Kollektivtrafikken

- Inngå samarbeidsavtale med staten og tilgrensende fylkeskommuner om felles billetteringssystem
- Innføre samordnet rutenett i Mjøsregionen
- Bedre korrespondansen mellom ulike kollektivsystemer
- Øke frekvensen mellom Oslo og Kongsvinger

Jernbane

- Forbedre kommunikasjonen til andre deler av landet ved modernisering og utbygging av banestrekninger ved:
 - inkludering av Kongsvingerbanen i IC-området
 - å øke kryssingskapasitet på Kongsvingerbanen
 - å øke kapasiteten for tømmer- og flistransport ved hovedterminaler på Røros- og Solørbanen
 - utrede muligheten for etablering av stykkgoods- og containerterminaler som et rasjonelt omlastningspunkt mellom jernbane- og vegtransport

Veg

- Fortsatt utbygging og utbedring av riksvegnettet

Luftfart

- Røros lufthavn utvikles til en velfungerende ruteflyplass som del av kollektivtilbudet mellom Trondheim/Oslo og Nord-Østerdal
- Støtte arbeidet med å få realisert Trysil flyplass, Sälen
- Utnytte ringvirkningene av veksten i Gardermoområdet

Transitt strategi

Sørge for en effektiv, mer miljøvennlig og sikker kommunikasjon på alle hovedtransportårer gjennom fylket:

Jernbane: Dovrebanen, Rørosbanen, Solørbanen og Kongsvingerbanen

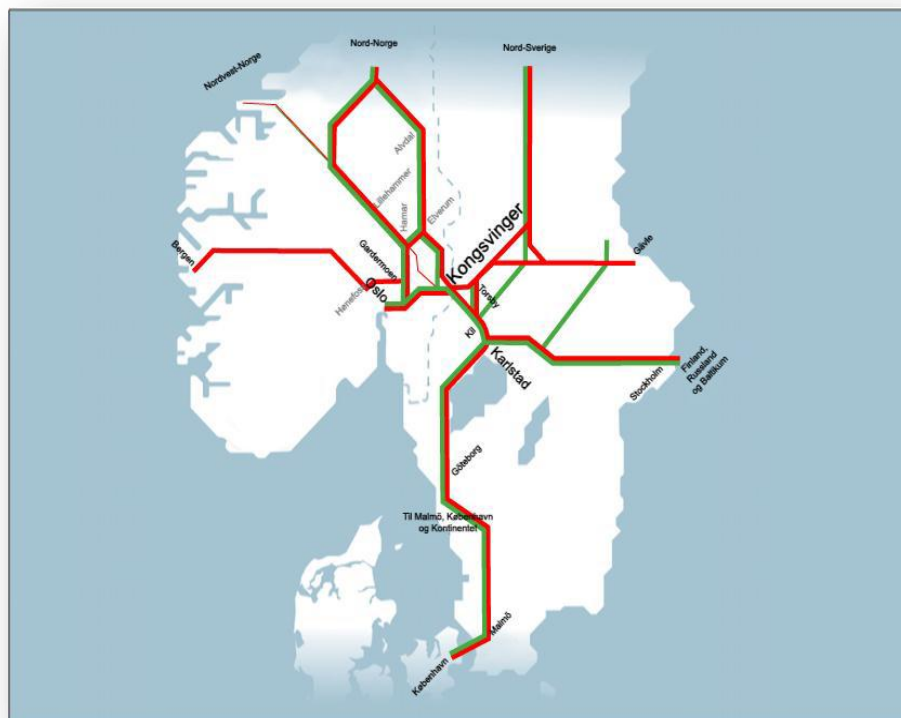
Veger: Nasjonale hovedveger

Oslo havn: Viktigste havn for Hedmark

Oslo Sentralstasjon: Viktig for jernbane- og ekspressbusstrafikk

Jernbane

- Bygge ut dobbeltspor på Dovrebanen på strekningene Oslo – Hamar - Lillehammer
- Arbeide for elektrifisering og økning av kryssingskapasiteten på Røros- og Solørbanen som et ledd i å skape et mer robust jernbanenett mellom Oslo og Trondheim.
- Støtte at en mulig høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim skal gå gjennom Østerdalen.
- Arbeide for å bygge godsterminal i Kongsvingerområdet som avlastning for Alnabruterminalen



Transportårer nord-sør og øst-vest gjennom fylket. Kilde Kongsvinger kommune

Riksveg

- Redusere avstandskostnader og legge til rette for styrket konkurransekraft i næringslivet gjennom fortsatt utbygging av riksvegene.
- Redusere antall drepte og hardt skadde gjennom utbygging av midtrekkverk og sidevegstiltak
- Arbeide for størst mulig statlig finansieringsandel ved utbygging av riksveger slik at bompengnivået kan holdes på et rimelig nivå

- Sikre gjennomføring av prioriterte riksvegprosjekt.
- Utbygging av omkjøringsveger på fylkesveger som går parallelt med riksveger bør vurderes tatt inn som en del av riksveganlegget.
- Sikre areal for fremtidig kapasitetsutvidelser langs de viktigste transportrutene
- Etablere rasteplasser og hvileplasser for tungtransporten
- Tilrettelegge for ekspressbussholdeplasser

Strategier – Oppsummering

Nasjonale føringer og fylkeskommunens egne mål om økt kollektivandel og økt sykkel- og gangtrafikk tilsier at ressursinnsatsen på dette området gjøres i byer og regionsentra. Det er her potensialet for måloppnåelse er størst. Dette gjelder også ved universell utforming, trafiksikkerhetstiltak, sykkelbysatsing, så vel som økt bruk av kollektive transportmidler. Tiltak for å fremme alternative energiformer vil de nærmeste år ha størst potensiale og effekt i byene.

Fylkesvegene og utvikling av kollektivtilbud i distriktene står sentralt i Region- og distriktsstrategien. Det er særlig behov for bedre kommunikasjoner mellom regionsentra. På fylkesvegene vil fokus særlig måtte rettes mot ivaretagelse av vegkapital og å øke andelen fast dekke. Næringstransportens behov er et nøkkelord i denne sammenheng.

I interregional sammenheng er det av stor betydning å dra nytte av nærheten til Gardermoen og Osloregionen. Utbygging av jernbanenettet og hovedferdselsårer vil bidra til regionforstørring slik at Kongsvinger- og Hamarregionen samt Elverumsområdet får kortere reisetid til Gardermoen og Oslo. I denne sammenheng er Dovrebanen Sør og Kongsvingerbanen svært viktig.

Transittrafikken gjennom Hedmark er betydelig både på veg- og jernbanenettet. Fortsatt utbygging av riksvegene med økt framkommelighet og sikkerhet har stor betydning for næringslivets konkurranseevne. Jernbanenettet er sårbart. Elektrifisering av Røros-/Solørbanen vil gi større robusthet og mulighet for reruting av togtrafikk mellom Oslo og Trondheim og dermed økt kapasitet for fremføring av gods. Likeledes gir kapasitetsutvidelse på Kongsvingerbanen mulighet for godsframføring via Sverige over Kongsvinger.

9. Videre arbeid

Regional samferdselsplan (forkortet RSP) skal gi overordnede føringer for samferdselspolitikken i Hedmark, prioriteringer for utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud, og den skal peke på strategiske valg for samferdselsutviklingen i hele fylket. Regional samferdselsplan skal også gi grunnlag for Hedmarks innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Strategiske valg i samferdselspolitikken har betydning for mange samfunnsområder. Befolkningsutvikling, arbeidsmarked, pendlingsmuligheter, regionforstørring, byutvikling, klimautslipp, folkehelse, attraktivitet, tettstedsutvikling, turisme og så videre er stikkord som har tydelig forbindelse med samferdselsutviklingen.

Fylkesrådets politiske plattform for perioden 2011-2015 om å føre en politikk som sikrer befolkningsutviklingen - 220.000 innbyggere i Hedmark innen 2020 - og satsing på veg og bane som grunnlag for fylkets utvikling, har også vært et viktig premiss for arbeidet med Regional samferdselsplan. Befolkningsvekst gir levedyktige byer, tettsteder og grender. En viktig målsetting er å skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner bygd på effektive transportløsninger for næringsliv, kollektivreisende og gående/syklende.

Bakgrunn og arbeidsprosess

Forslag til plan er utarbeidet av en prosjektgruppe som har lagt fram et omforent forslag. Prosjektgruppen har bestått av representanter fra Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Hedmark Trafikk FKF, NSB og Jernbaneverket.

Regional Samferdselsplan utarbeides som regional plan etter plan- og bygningsloven (pbl § 8-3). Planprogram har vært på høring des 2011-jan 2012. Arbeidet med planforslaget har løpt parallelt med høringsperioden for planprogrammet. Det er kommet 23 høringsuttalelser til planprogrammet. Mange av disse er konkrete innspill som vil bli tatt med i det videre arbeid med Regional samferdselsplan og tilhørende handlingsprogram.

Hedmark fylkes regionale planstrategi har vært på høring våren 2012. Planstrategien har pekt på "infrastruktur" som ett av fire hovedområder for utvikling. Både planstrategien og Regional samferdselsplan må ses i sammenheng.

Regional samferdselsplan skal legges til grunn for arbeidet med Handlingsprogram for fylkesveger, Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF og innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023. Det foretas en årlig vurdering av de fireårige handlingsprogrammene.

Videre oppfølging av Regional samferdselsplan vil skje gjennom prosesser som tar utgangspunkt i planens mål og strategier. Dette gjelder:

- Innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023 som sluttbehandles våren 2013.
- Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 som sluttbehandles våren 2013.
- Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF som sluttbehandles våren 2013.
- Andre løpende oppgaver som fylkeskommunen har.

Referansedokumenter

1. ***Regional planstrategi***
2. ***Energi- og klimaplan for Hedmark***
3. ***Hedmark Trafikksikkerhetsplan***
4. ***Mjøsstrategi inkludert Mjøsnett***
5. ***Vegnettsplan for Hedmark***