Innlandet fylkeskommune

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-25 (27)

Høringsversjon, 10. mars 2021

Innhold

1. Forord 6

2. Sammendrag 6

3. Et Innland med eventyrlige muligheter 8

3.1 Innlandsstrategien 8

3.2 Innbyggere 9

Endret bosetting skaper samferdselsutfordringer 10

Attraktive byer og tettsteder i hele fylket 11

3.3 Inkludering 12

Universell utforming 12

3.4 Innovasjon 12

Teknologi i rask utvikling 12

3.5 Infrastruktur 13

Digital infrastruktur 13

Næringslivets transporter 13

Skog- og tømmernæringen 13

Reiseliv 15

Sykkelturisme 15

3.6 Nasjonal transportplan 2022-2033 16

3.7 Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet 16

3.8 Lovverk 17

Vegloven 17

Vegtrafikkloven 17

Forskrifter og vegnormaler 17

4. Et klimanøytralt Innland innen 2030 18

4.1 Ambisiøs klimapolitikk 18

4.2 Bevisst forbruk 18

4.3 Hvordan skal vi arbeide? 18

5 . Fylkesvegnettet i Innlandet 20

5.1 Fylkesvegnettet 20

Forfall 22

Funksjonsklasse 22

Gang- og sykkelveger 23

5.2 Trafikksikkerhet 24

Ulykkesrisiko 26

5.3 Bruer, konstruksjoner og vegutstyr 24

Tunneller 30

Støyskjermer 30

Skilt ... 30
Rekkverk ... 30
Veglys ... 31
Grøfter og stikkrenner ... 31
Knutepunkt og holdeplasser forkollektivtransporten ... 31
Skoleveg ... 31
Hjertesone ... 32
Tømmertransport og modulvogntog ... 32
Transittfylke med lang grense til Sverige ... 32
5.4 Mobilitet ... 33
Mobilitetsstrategi ... 33
Trafikkmengder ... 33
Reisevaner ... 34
Skolereiser ... 36
Endrer vi reisevanene våre på grunn av pandemien? ... 36
Bilparken i Innlandet ... 36
5.5 Miljø ... 37
Kulturminner ... 37
Naturmangfold ... 38
Støy ... 38
Vann ... 39
Lokal luftkvalitet ... 39
Mikroplast ... 39
5.6 Samfunnssikkerhet og beredskap ... 40
Klimaendringer ... 40
5.7 Eierskap og omklassifisering ... 41
Sideanlegg til fylkesvegnettet ... 41
Omklassifisering av riksveg til fylkesveg ... 42
Omklassifisering fra fylkesveg til statlig eller kommunal veg ... 42
5.8 Hovedutfordringer for et fylkesvegnett med stort forfall ... 43

6. Mål for utvikling - ta vare på vegkapitalen ... 44
6.1 Hovedmål: God framkommelighet og høy sikkerhet i trafikken. ... 44
6.2 Delmål for en langsiktig utvikling ... 45
6.3 Profil ... 47
Vi skal ta vare på det vi har ... 47
Fornyingsprofil ... 47

7. Krav i utbyggingsprosjekter, drift og vedlikehold 48
7.1 God nok vegstandard 48
7.2 Digital infrastruktur 49
8 Økonomiske rammer 50
8.1 Investeringsramme for 2022 – 25 50
8.2 Rammer til drift og vedlikehold for 2022-25 51
9. Drift av fylkesvegene 54
9.1 Budsjettrammer drift 54
9.2 Driftskontrakter 54
Inspeksjon/beredskap 57
Grøfter, kummer, rør 57
Vegdekker 57
Vegutstyr og miljøtiltak 57
Bru 57
Vinterdrift 57
Fjelloverganger 57
Miljø 58
9.3 Utredningsoppgaver og andredriftsoppgaver («drift øvrig»)..... 58
Lovpålagte utredningsoppgaver 58
Naturmangfold 58
Støy 59
Vann – oppfølging av EUs vanndirektiv 59
Luftkvalitet 59
Andre utrednings- og utviklingsoppgaver 59
Mjøsbysamarbeidet 59
Attraktive byer og tettsteder (samordnet bolig-areal og transportplanlegging og tilrettelegging for miljøvennlige transporter) 60
Sykkelbyer 60
Trygge skoleveger 61
Omklassifisering og eierskap 61
FOU-prosjekt - automatiserte 61
tilstandsvurderinger på fylkesveg 61
Administrativ oppskriving av BK8T/50 vegnettet 62
Hurtigbåt Hamar - Gjøvik 62
Risiko- og sårbarhetsanalyser for veg (VegROS)..... 62
9.4 Fylkets trafikksikkerhetsutvalg 63
9.5 Randsfjordferga 63

Forsidebilde: Venabygdsfjellet.
Foto: Helge Stikbakke / Statens Vegvesen

10. Vedlikehold 64
10.1 Budsjettramme vedlikehold 64
10.2 Situasjonsbeskrivelse og utfordringer 65
10.3 Vedlikeholdsoppgaver 66
Bruvedlikehold 66
Dekkelegging og vegoppmerking 66
Grusveger og dekkefornyelse på 67
lavtrafikkerte veger. 67
Forvaltning og ordinært vedlikehold 67

11. Investeringer 68
11.1 Økonomiske rammer – investeringer 68
11.2 Prioriteringsarbeidet 69
11.3 Utbedringsprogram 69
11.4. Programområdene 70
11.5 Utbedringer 71
11.6 Bru 75
11.7 Gang- og sykkeltiltak 78
11.8 Trafikksikkerhet 84
11.9 Miljø 87
11.10 Kollektivtiltak 91
11.11. Åpen post og planleggingsmidler 93

12. Kilder 94

Bilde: Atna hengebru. Foto: Steinar Svensbakken

1. Forord

DETTE KOMMER ETTER HØRING

2. Sammendrag

DETTE KOMMER ETTER HØRING

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 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. Dette kapittelet gir en kort beskrivelse av de viktigste utviklingstrendene og behovene som Innlandet har i dag.

3.1 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 Innlandssamfunnet:

- 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.

3.2 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. Befolkningsframskrivinger viser at denne utviklingen vil fortsette, om vi ikke lykkes med å ta grep for en annen retning. Befolkningsframskrivingene legges til grunn for den regionale planleggingen (Innlandsstrategien, 2020).

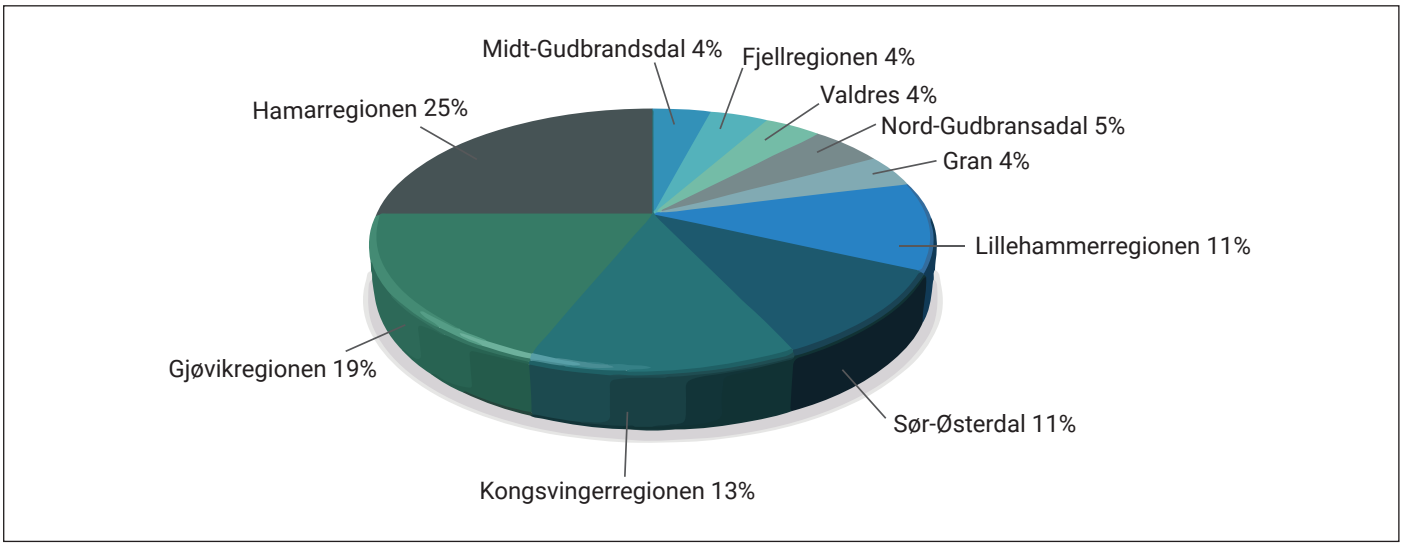
[1] Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet 2020–2024, september 2020.

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. Utredningen ligger pr februar 2021 på høring. 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 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.



Figur 1: 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 region- sentre 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 distrikts-kommunene 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 fritids-boliger 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.

Bilde: Turister på Bakeriet i Lom. Foto: Ola Gjeilo, Visus

Foto: Mette Fagerli

Folketall i Innlandet

Innbyggere i Innlandet
371 385
pr. 1. jan 2020

Folketallsvekst siste ti år
3,4 %
Norge: 11 %

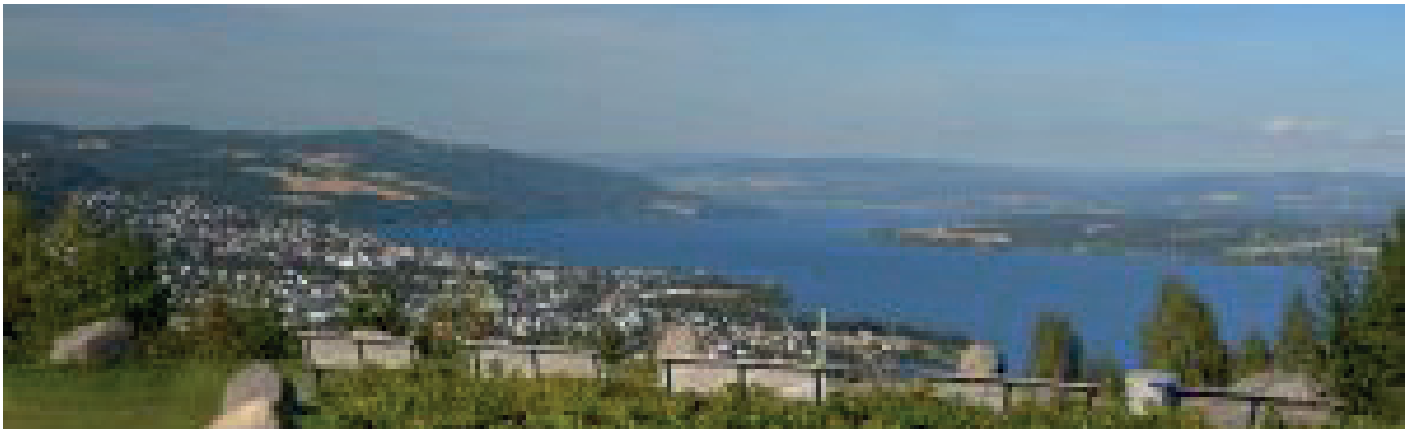
Forventet folketallsvekst neste ti år
2,1 %
Norge: 4,4 %. Framskrevet i SSBs lavalternativ

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 3.2.

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, samt drift og vedlikehold.

Mjøsbyen
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.

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.



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

3.3 Inkludering

Et velutviklet og inkluderende arbeidsliv med plass til alle er nøkkelen til inkludering. Et av hovedprinsippene i bærekraftmålene 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.

3.4 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

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

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.

3.5 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 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 teknologiske sam- og framtida. Samfunnet blir i stadig større grad avhengig av formidlingstjenester og ulike typer velferdsteknologi 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 konkurransekraften og verdiskapingen i næringslivet i hele fylket. Innlandet er blant fylkene med dårligst bredbåndsdekning.

Næringslivets transporter

Store deler av industrien/næringslivet er plassert i distriktene nær råvarene og avhengig av god framkommelighet. Fylkesvegene, 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.

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 viktige 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.

Bilde: Lastebil på vegen. Imageshop

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 hyttefylke, 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 vårt. 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.

Bilde: Sykkeltur. Illustrasjonsfoto

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 Venabygdsfjellet. 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.

Areal- og transportstrategier
Innlandet fylkeskommune har samarbeidsavtaler med byene Otta, Fagernes/Leira, Lillehammer, Gjøvik, Vinstra og Kongsvinger om et forpliktende samarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging.
Tilsvarende strategi for Raufoss (med utkast til samarbeidsavtale) er utarbeidet og nylig vedtatt i Vestre Toten kommune.

3.6 Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) legges fram våren 2021.

I våre innspill til NTP har vi vektlagt bl.a. klima, vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger, næringslivets transportbehov, utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og by- og tettstedsutvikling.

3.7 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.
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.

Bilde: Fv. 55 Sognefjellsvegen. Foto: Steinar Svensbakken

3.8 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 offentlig 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.

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

4. Et klimanøytralt Innland innen 2030

Det er store klimagassutslipp knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av veg. Dette kapittelet beskriver hvordan Innlandet fylkeskommune skal arbeide for å redusere utslippene innenfor fylkesvegområdet, i tråd med 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 bli et klimanøytralt fylke innen 2030 og virksomheten til Innlandet fylkeskommune skal bli fossilfri innen 2025 (Klimabudsjett 2021).

Innlandet skal bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn innen 2050 iht. klimaloven. For å nå målet om et klimanøytralt fylke innen 2030, må klimagassutslippene reduseres med minst 50 % sammenliknet med 2018. Dette betyr at vi må kutte over 1,1 million tonn CO^2-ekvivalenter over en 10-årsperiode.

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

Mål om klimagassreduksjon
Innlandet fylke har som mål å være klimanøytralt innen 2030. Dette betyr at klimagassutslippene i Innlandet må reduseres med minst 50 prosent innen 2030. Samtidig skal utarbeides en plan i løpet av 2021 for hvordan fylkeskommunal virksomhet kan bli fossilfri innen 2025 (Økonomiplan for 2020-2023/Årsbudsjett for 2020). Videre skal Innlandet bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn innen 2050 iht. klimaloven. 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

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).

I første rekke 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.

Noen sentrale oppgaver er å øke intern kompetanse, samarbeide 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.

I handlingsprogramperioden skal vi analysere klimavirkningene av ulike løsninger og vurdere hvilke tiltak som gir best resultat. Innlandet fylkeskommune utarbeider årlige klimabudsjetter/-regnskap. Det skal arbeides for at drift, ivaretakelse og utvikling av fylkesvegnettet inngår på en god og kunnskapsbasert måte i dette arbeidet. Videre vil vi innføre klimabudsjett og -regnskap i våre prosjekter.
Det er vesentlig å få oversikt over CO^2-utslipp fra ulike materialer og produkter og lage et samleregister for slike, dette gjøres ved innhenting av EPD-er (miljødeklarasjoner). I neste omgang vil dette gjøre oss i stand til å styre klimakrav om materialbruk til rett nivå i kommende kontrakter.
Vi har som mål å stadig forbedre kontraktene våre slik at de kan bidra til å redusere klimagassutslipp på en 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 og vil bli testet ut på noen pilotprosjekter (utbyggingskontrakter). Dette innebærer også at vi skal arbeide med kontraktsmaler for å inkludere tiltak som fremmer reduksjon av klimagassutslipp. Krav om lavtemperaturasfalt (LTA) i enkelte kontrakter, er ett eksempel på dette.

Vegtransport er vår største utslippskilde
Utslippene fra vegtrafikken har økt og står nå for 42 % av utslippene i Innlandet. Dette skyldes økt andel godstransport på veg og krav om palmeoljefri biodiesel i innblandet biodrivstoff, som førte til at det ble omsatt mindre biodrivstoff i 2018 enn året før. Innlandet har i tillegg en lavere elbil-andel enn landet ellers. (Miljødirektoratet, april 2020).

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)

Bilde: Klima/miljø. Illustrasjonsfoto

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]

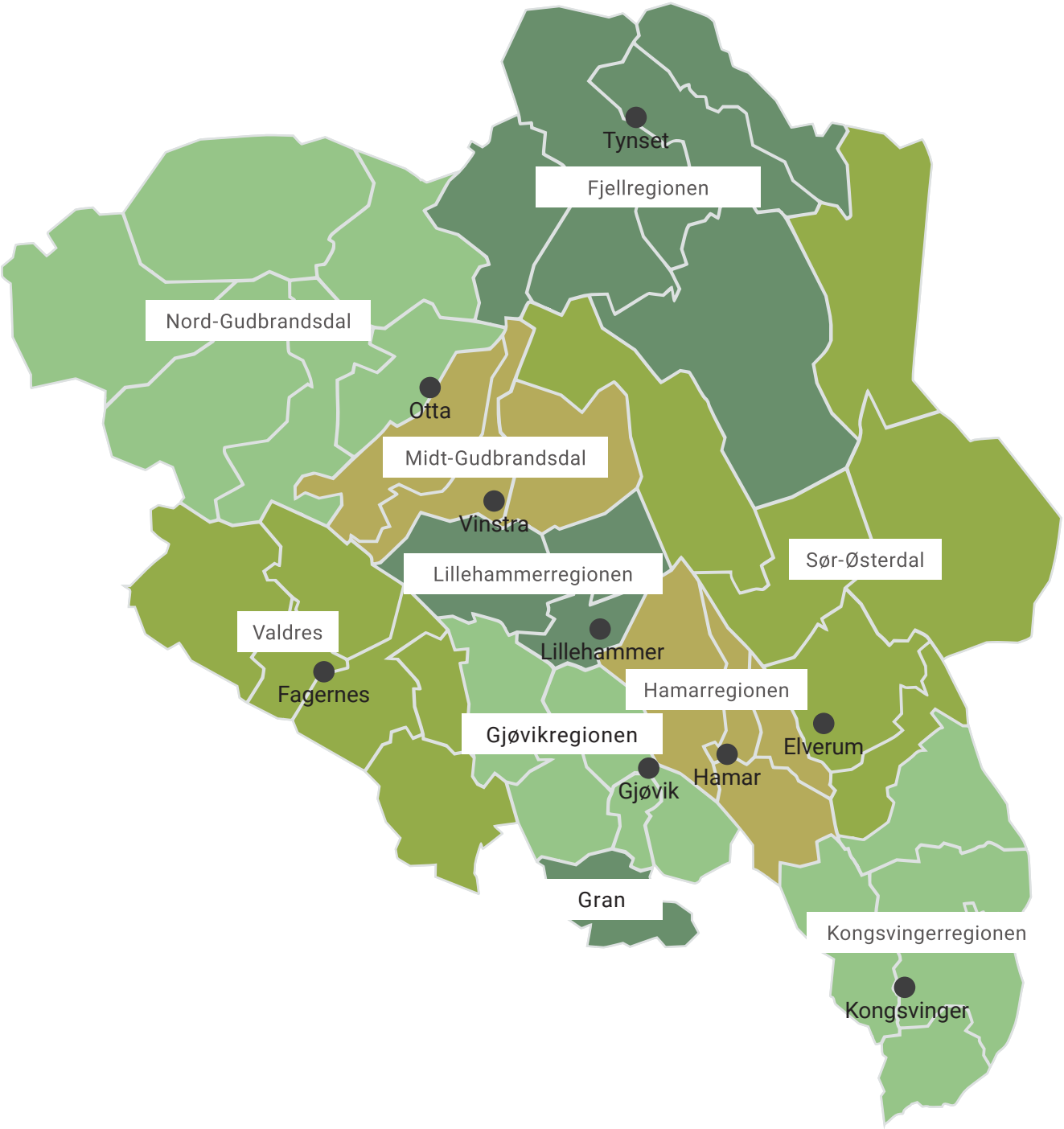
Antall kilometer kjøreveg

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 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-Østerdalregionen	1229 km	18 %
Valdresregionen	623 km	9 %
Sum fylkesveger i Innlandet	**6812 km**	**100 %**

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



Vil bli endret

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 mrd. kr.

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

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.

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

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].

Tabellen 2: Antall km fylkesveg pr. region:

Funksjonsklasse	Prosentvis fordeling
B, regionale hovedveger	13 %
C, lokale hovedveger	20 %
D, lokale samleveger	33 %
E, lokale adkomstveger	34 %

[4] Vista Analyse 2018, "Hva har skjedd med fylkesveiene etter Forvaltningsreformen?"
[5] Fylkesutvalget vedtok å sende revidert Vegnesttsplan for Innlandet på høring 2.2.2021.

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 3: Fordelingen mellom grus- og fast dekke:

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

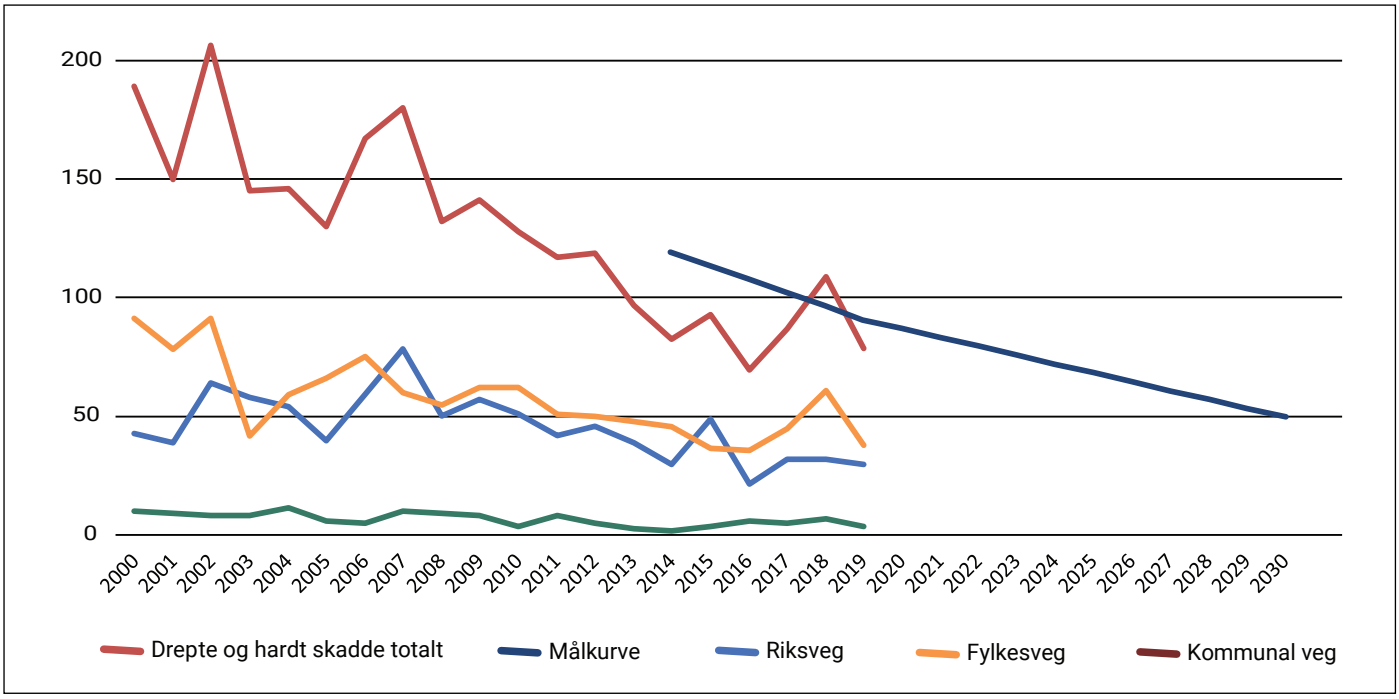
Det er et stort forfall på både på vegdekker og vegfundament. Ca. 2700 km med veg har et dekke som har gått ut på alder (20 år), eller har en levetidsfaktor som er lavere enn 1, det tilsvarer 46% av det asfalterte vegnettet

Gang- og sykkelveg i Lom. Foto: Kari Hermanrud

5.2 Trafikksikkerhet

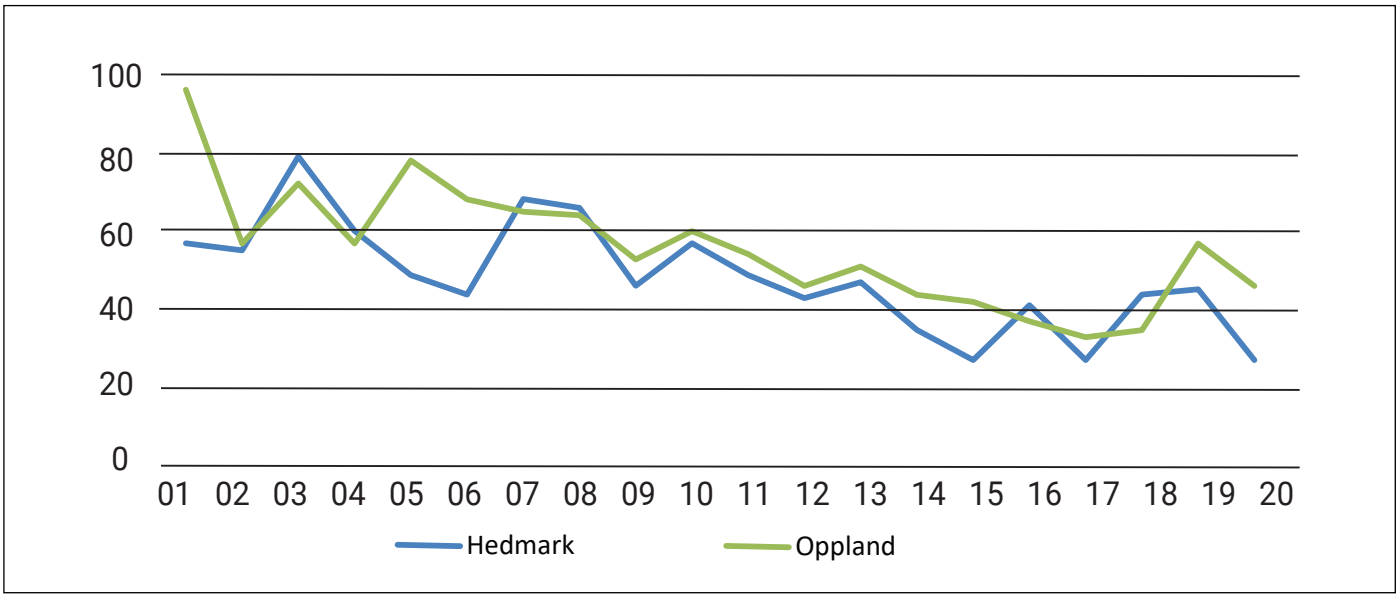
Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Visjonen, som ble vedtatt av Stortinget i 2002, innebærer ingen drepte eller hardt skadd i vegtrafikken.

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.

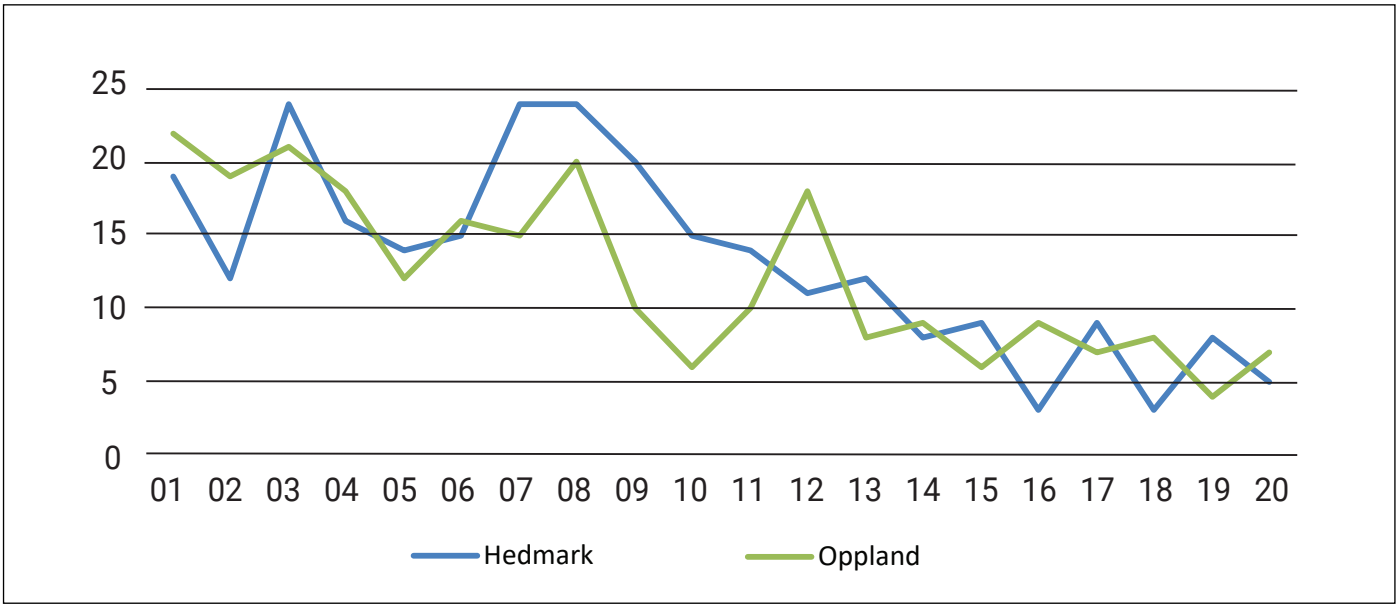


Figur 2: Utvikling i antall drepte og hardt skadde og målkurve for Innlandet fylke

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 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.



Figur 3: Antall hardt skadde i trafikken 2001 - 2019



Figur 4:. Antall døde i trafikken 2001 - 2019

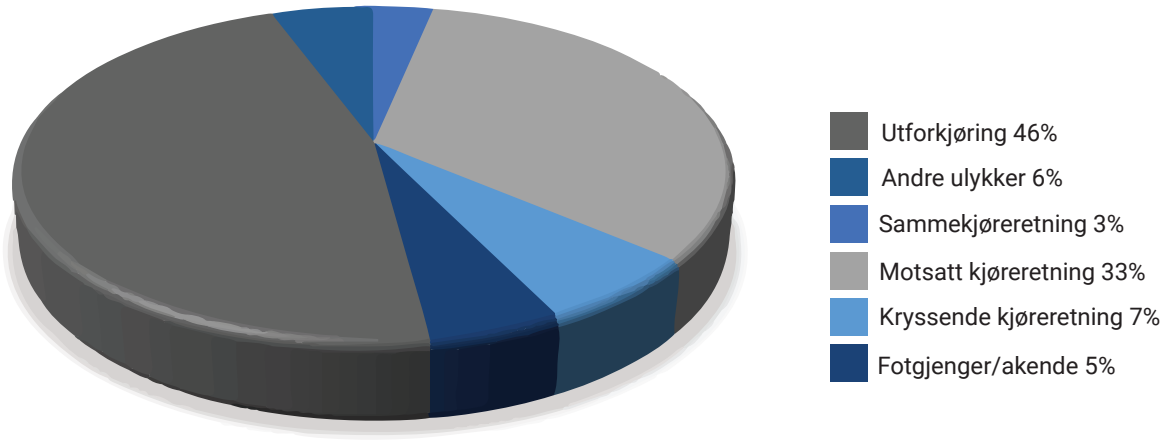
Tall hentet fra: https://www.ssb.no/statbank/table/12044/

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 utforkjø-ringsulykker på lavtrafikkert vegnett er en spesielt stor utfordring på fylkesvegene i Innlandet. 48 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i Innlandet er utforkjøringsu-lykker.

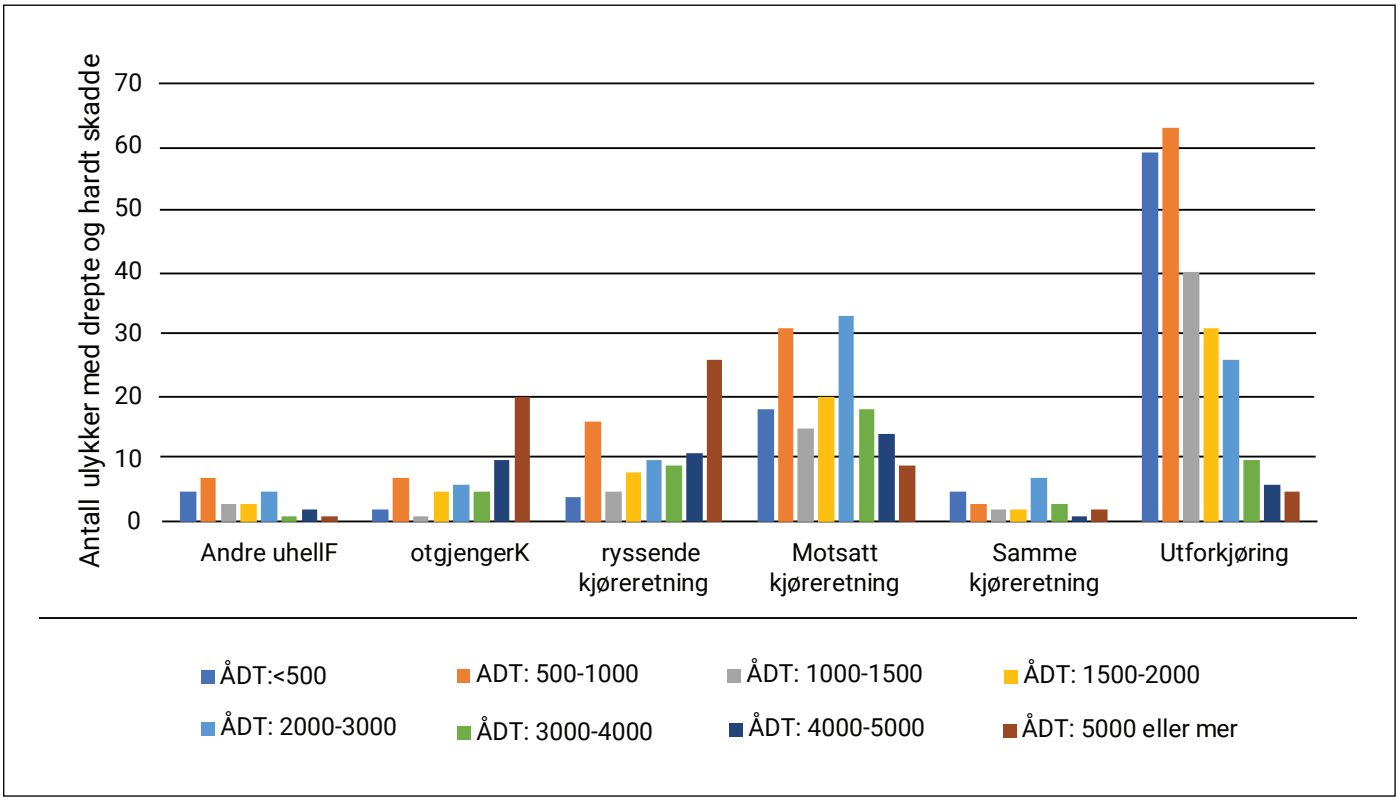
16-17 år er en ulykkesbelastet aldersgruppe. Dette skyldes hovedsakelig bruk av lett motorsykkel, men også moped og som bilpassasjer. Den eldste aldersgruppen (over 75 år) blir også ansett som en risikogruppe i trafikken.

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

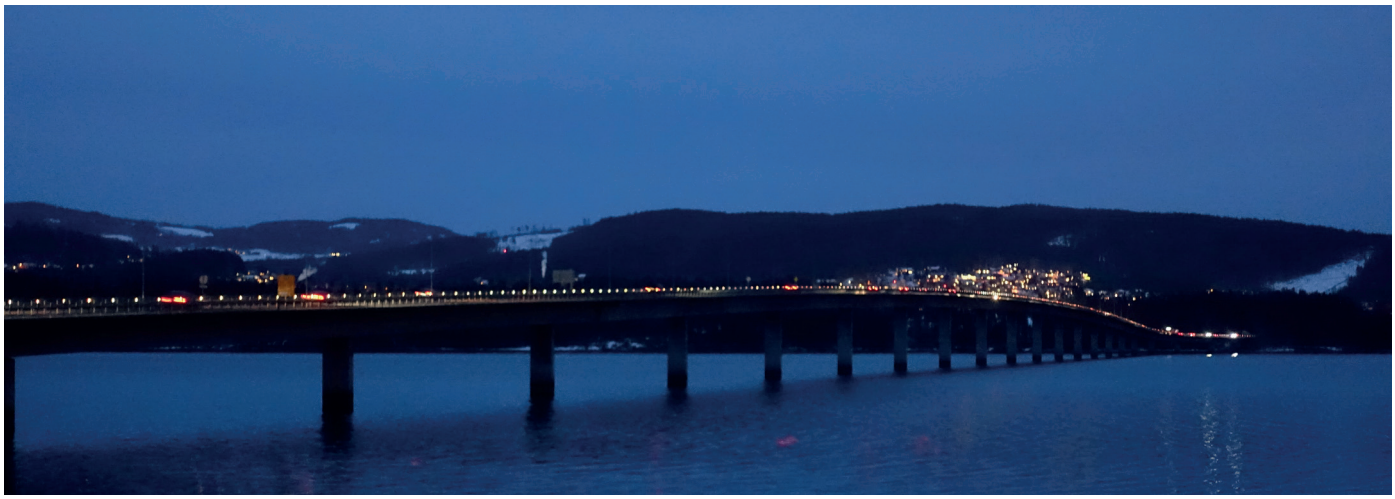
Innlandet er det fylket i landet hvor det kjøres mest per innbygger og fylket med høyest gjennomsnittsalder på bilparken.



Figur 5: Antall drepte og hardt skadde i ulykker på fylkesveger i Innlandet i perioden 2015 til 2019.



Figur 6: Antall drepte og hardt skadde på fylkesveger i Innlandet fordelt på uhellstype og ÅDT - gruppe, 2009 - 2018



Bilde: 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.

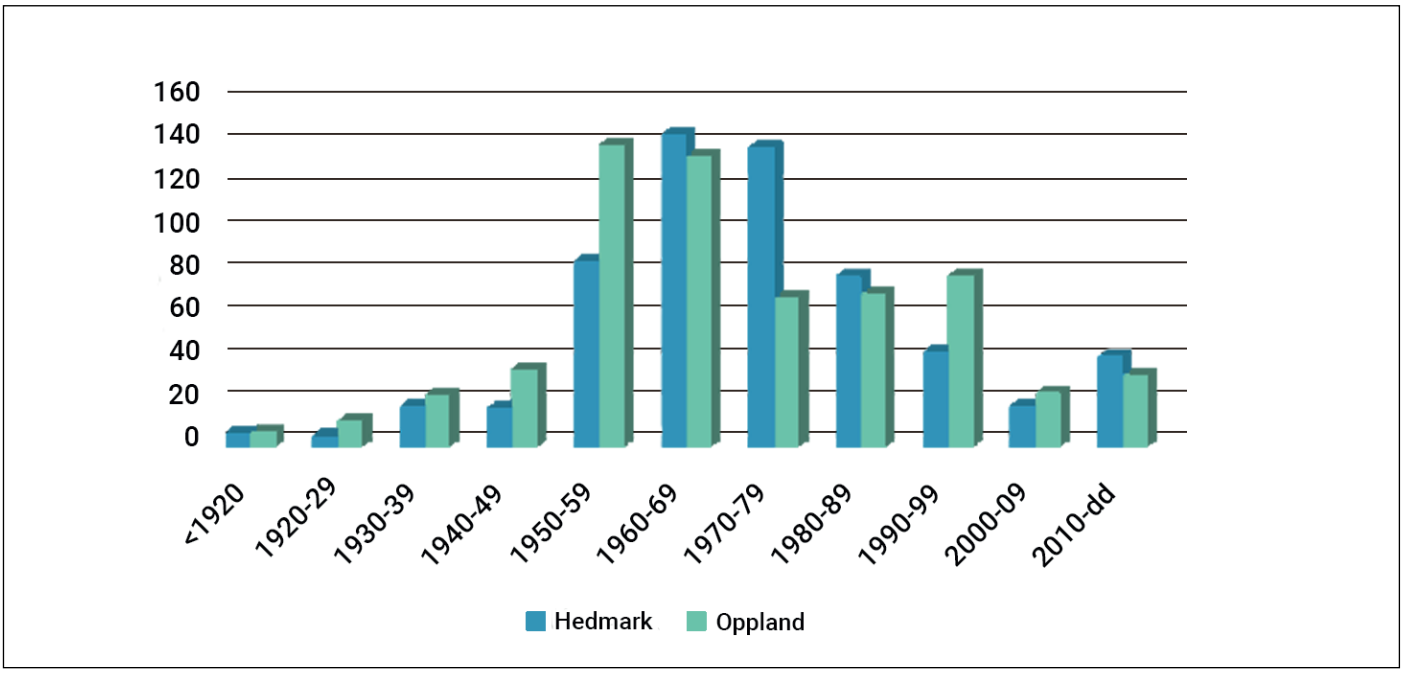
Rundt halvparten av fylkevegbruene i Innlandet er over 50 år gamle. Generelt er disse bruene karakterisert ved at kapasiteten/bæreevnen er fullt utnyttet, utforming og detaljering er ikke optimal for å begrense vedlikeholdskostnadene, og bestandighet mot salt er ikke tilfredsstillende. Disse utfordringene 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, når 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 7: Bruer fordelt pr. byggeår

Vik bru i 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 m på 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 med til sammen 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 nødreparasjoner. 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 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. Se også omtale i pkt. 5.5.

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.

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.

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.

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.

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

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 velfungerende samferdsel og infrastruktur vil samarbeid med andre regioner nasjonal 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. Grensekryssende, nordisk samarbeid er 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.

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.

Tabell 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 %

Bilde: FV.436 etter gjennomført vedlikehold. Foto: Statens vegvesen

[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. Kollektiv-transport, 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 reisemiddel-fordelingen 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:

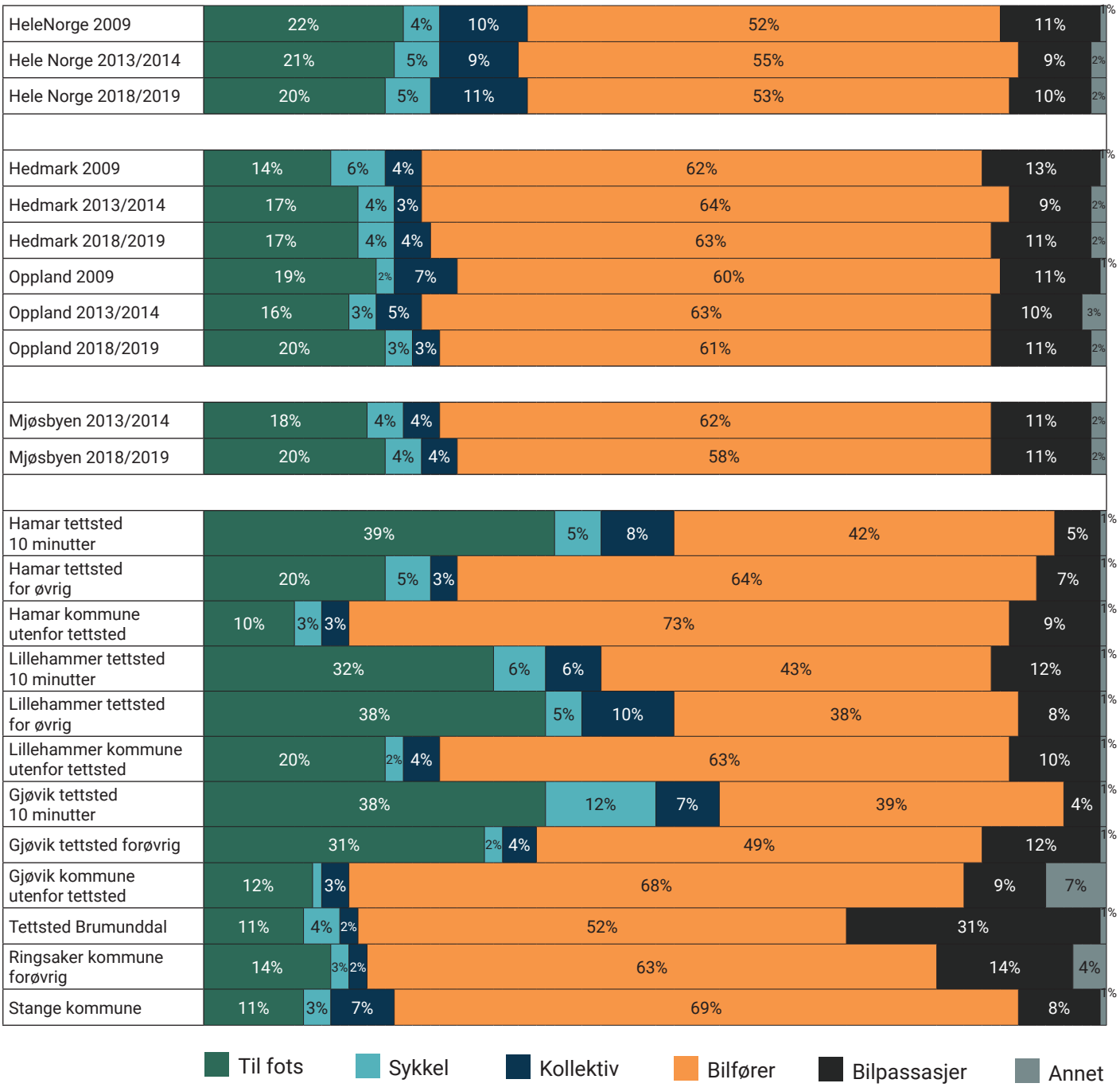
- Bilandelen i Norge er på 63%, mens tidligere Hedmark og Oppland har en bilandel på henholdsvis 74 og 76%.
- Hver tredje reise i tidligere Oppland og Hedmark er under 3 km lang.
- Jo mer sentralt man bor, dess mer miljø-vennlig (sykkel, gange, kollektiv) reiser man.
- Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, men andelen som har gratis parkering er lavere i byene, enn i Innlandet for øvrig.
- Bilreiser står for nesten 75 % av transport-arbeidet (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 nullutslipps-busser i drift, blant annet ble alle bybussene på Hamar elektriske i 2020.

Distriktene har hatt klar tilbakegang i kollek-tivtilbud 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 transportvirk-somhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor og Epinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

Tabell 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.

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 kollektivtransport 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 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

Kulturminner

Flere fylkesveger, bruer og vegrelaterte vegminner har nasjonal verneverdi. Av disse er fv. 258 Gamle Strynefjellsveg i Skjåk, fv. 213 Mesnadalsarmen i Lillehammer og fv. 251 Lunde bru i Etnedal fredet etter lov om kulturminner §§ 15 eller 22, med egne fredningsbestem- melser. Eksempelvis gjelder fredningen av Gamle Strynefjellsveg blant annet grusdekket og på Mesnadalsarmen alle eksisterende strukturer. Det er varslet fredning av et større område på Stenberg som vil berøre fv. 2360 i Vestre Toten. De øvrige strekningene i verneplanen har høy nasjonal verneverdi, men har ikke et formelt vern i dag. En samlet oversikt over strekningene finnes i vedlegg bakerst i dokumenetet.

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

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 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.

Dragehode (Dracocephalum ruyschiana)

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

Tabell 6: Status for artsrike vegkanter i Innlandet i perioden 2015-2020.

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

forurensningsforskriften. Innen juni 2022 skal neste kartlegging være ferdigstilt og 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 tiltaks-programmer 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.

Som vegeier (anleggseier) har Innlandet fylkeskommune et ansvar for oppfølging av lokal luftkvalitet, men hittil er det er ikke tildelt roller eller ansvarslinjer for oppfølging av dette ansvaret. Fylkeskommunens ansvar defineres i §3-7, Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften), §3 Anleggeiers ansvar.

Mikroplast
Hvert år slippes det ut 10 000 tonn mikroplast på land i fra norske kilder[8]. 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.

Bilde: Reinrose i veikant. Fv. 55. Foto: J. Haug

[8] Miljøstatus Norge - www.miljostatus.no

5.6 Samfunnssikkerhet og beredskap

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

En stor andel av fylkesvegene er 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 og andre fylkesveger etter behov. Kartleggingen skal synliggjøre vegnettets risiko og sårbarhet og danne grunnlag for videre arbeid med tiltak og kostnader, samt danne grunnlag for utarbeidelse av beredskapsplaner knyttet til restrisiko.

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.

Brøyting av Sognefjellet må nøye vurderes med fare for skred og beredskap. Foto: Werner Harstad

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 fylkesveg til kommunal veg.

Vedtak om omklassifisering skal ikke iverksettes 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 fylkeskommunen, 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 syklister 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 vedlikeholdskostnader for fylkeskommunen.

Det er beregnet at det vil koste ca. 260 mill. kroner å oppgradere de kommunale og private lyspunktene. De årlige kostnadene til strøm og drift vil øke med 14 mill. kroner ogkostnadene knyttet til vedlikehold av stolper, armatur, styringssystem mm. vil øke med 26 mill. kroner.

Overtakelse av drifts- og vedlikeholdsansvaret for gang- og sykkelveger og fortau vil øke de årlige kostnadene med ca. 15 mill. 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 fylkeskommunen.

Nye gang- og sykkelveger, fortau og veglys langs fylkesveg bygges, driftes og vedlikeholdes av Innlandet fylkeskommune som fylkesveg.

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.

Bilde: Veglys på Kapp. Foto: Ole Einar Fossen

5.7 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.
- Fylkestinget har vedtatt at det skal utarbeides en plan for hvordan egen virksomhet kan bli fossilfri innen 2025. Denne planen skal utarbeides i 2021. For alle investeringer i regi av Innlandet fylkeskommune skal klima- og miljø- vennlige løsninger vurderes.
- Det er fortsatt behov for å gjøre tiltak slik at ulykkestallene holder seg lave. Det har vært positiv utvikling i lang tid, men nedgangen har flatet ut og hatt en svak økning de siste årene.
- Innlandet har 6800 km fylkesveg, 250 km gang- og sykkel 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.
- 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. Med utgangspunkt i disse er det utviklet mål og profil for innretningen av aktiviteten de neste 6 årene. Disse presenteres her i kapittel 6 og legges til grunn for prioritering av tiltak i handlingsprogramperioden.

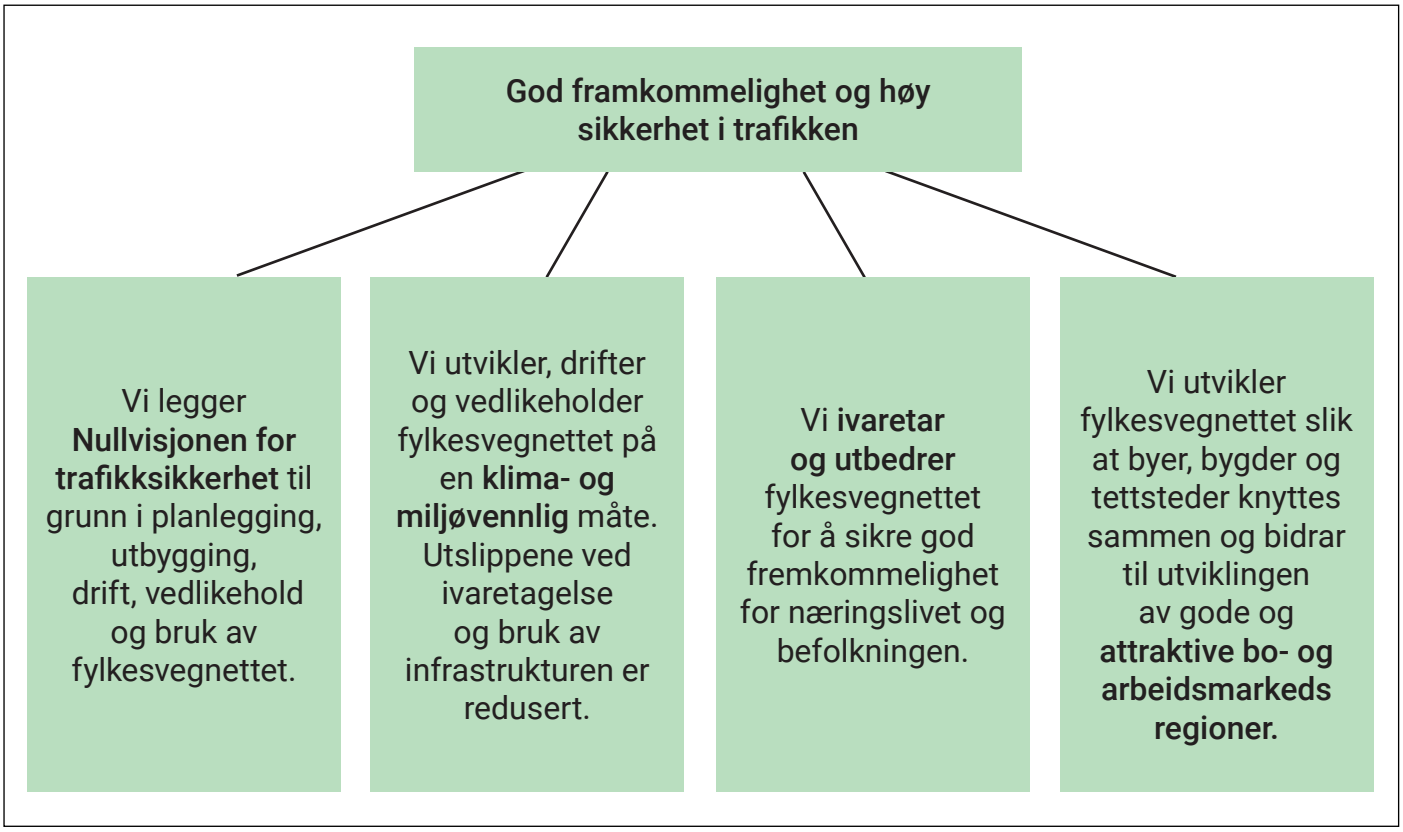
6.1 Hovedmål: God framkommelighet og høy sikkerhet i trafikken.

Hovedmålet for rammeområdet fylkesveg er i Økonomiplanen for 2021 – 2024, fastslått til:

God fremkommelighet og høy sikkerhet i trafikken.

Dette målet videreføres i perioden.

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



Figur 8: Målstruktur for fylkesveger i Innlandet

6.2 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.

1. ***Vi legger Nullvisjonen for trafikksikkerhet til grunn i planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og bruk av fylkesvegnettet.***

- 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. 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. ***Vi utvikler, drifter og vedlikeholder fylkesvegnettet på en klima- og miljøvennlig måte. Utslippene ved ivaretagelse og bruk av infrastrukturen er redusert.***

- Miljø- og 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 klima- og miljøbelastningen og dermed bidrar til det grønne skiftet.
- Tilrettelegging for gående og syklende prioriteres der det er størst potensial slik at flere velger dette framfor privatbil.
- Klimagassutslipp fra fossile kilder i vår egen virksomhet skal reduseres.
- Samferdselsprosjekter skal utvikles, planlegges og bygges slik at behovet for støytiltak reduseres langs fylkesveg.
- Vi skal bidra til robuste økosystemer og ivaretagelse av artsmangfold gjennom bærekraftig planlegging, bygging og drift av vegarealer.

3. Vi ivaretar og utbedrer fylkesvegnettet for å sikre god fremkommelighet for næringslivet og befolkningen.

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 sykkeltransport. Ved utbedring av bruene, vurderes også tilrettelegging for samtidig eller framtidig bygging av løsning for gående og syklende.

4. Vi drifter og utvikler fylkesvegnettet slik at innbyggerne sikres god mobilitet. Det er enkelt å velge sykling, gåing og kollektiv-transport, spesielt i byer og tettsteder.

- Tilrettelegge manglende gang- og sykkel-vegforbindelser langs skoleveger.
- Tilrettelegge sammenhengende infra-struktur og innfartsårer for gående og syklende i byer og tettsteder.
- Tilrettelegge sammenhengende reise-kjeder slik at flere kan kombinere kollektiv-transport med gåing, sykling og privatbil i hele fylket.
- 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.

5. Vi utvikler fylkesvegnettet slik at byer, bygder og tettsteder knyttes sammen og bidrar til utviklingen av gode og attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner i Innlandet.

- 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
- Innlandet fylkeskommune skal arbeide for en effektiv, sikker og mer miljøvennlig godstransport, varelevering og bylogistikk

6.3 Profil

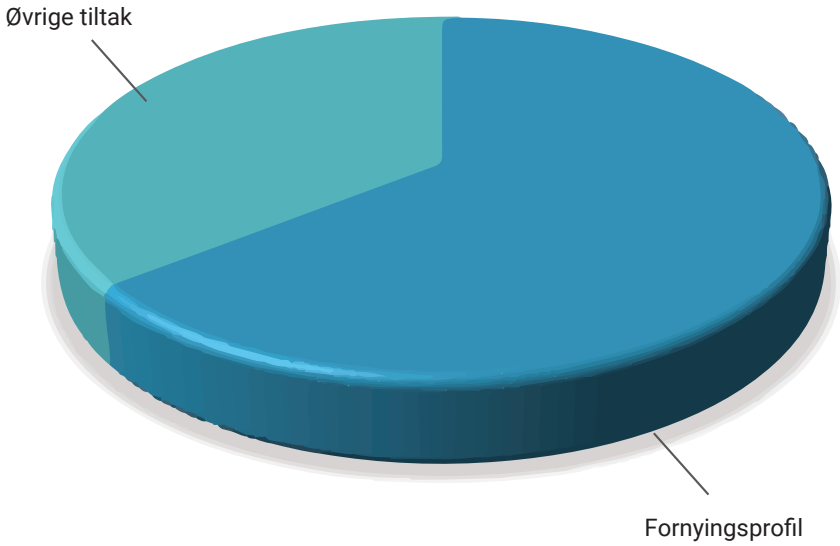
Vi skal ta vare på det vi har

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. Det er også målkonflikter mellom enkelte delmål og strategier. Handlingsprogrammet er basert på en *fornyingsprofil.*

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. figuren). Dette omfatter gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak (oppgradering av holdeplasser, knutepunkter mm), kryssutbedring, miljøtiltak mv. Trafikk-sikkerhetshensyn og miljøhensyn, som er pålagt i lov og forskrift (vann og støy), inngår som et grunnlag i profilen. Samferdsels-utvalget har også vedtatt at forsterking av kommunikasjonen på tvers av Innlandet og betydning for næringslivet skal vektlegges i prioriteringene.



Figur 9: Fornyingsprofil for infrastruktur og vegnettet

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.

Tabell 7: 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 3.5.

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 infrastruktur.

Bilde: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

I tabellen nedenfor framgår den økonomiske ramma som stilles til disposisjon til investeringer i fylkesvegnettet for hele perioden.

Tabell 8: Årlig økonomisk investeringsramme og total-ramme for perioden 2022-2025, mill. kr (2021)

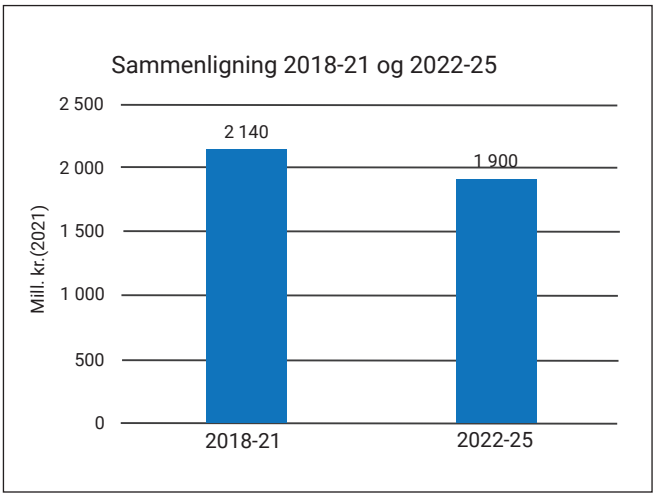
År	2022	2023	2024	2025	2022-25
Investering	400	500	500	500	1900

Bilde: Rekkverksplanlegging. Tonsåsen. Foto: Steinar Svensbakken

I årene 2022 og 2024 har vi i tillegg restbevilgning fra inneværende handlings-program på til sammen 180 mill. kr. Dette framgår av fylkesbudsjettet for 2021-24 Disse prosjektene er omtalt i handlings-programmene for hhv. Hedmark og Oppland 2018-21, og vil ikke bli nærmere omtalt i handlingsprogrammet for 2022-25.

Figuren under viser at tilgjengelig ramme sammenlignet med forrige handlingspro-gramperiode vil gå noe ned. Nedgangen er på om lag 240 mill. kr eller drøyt 11 %. I totalsummen for handlingsprogrammet for 2018-21 inngår ca 175 mill. kr i bompenger. Disse gikk til finansiering av prosjektet på fv. 33 på Tonsåsen.

Investeringsprosjektene er nærmere omtalt i kapittel 11.



Figur 10: Total tilgjengelig ramme til investering i handlingsprogramperiodene 2018-21 og 22-25, mill kr (2021).

8.2 Rammer til drift og vedlikehold for 2022-25

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

Tabellen viser at den årlige totalramma holdes stabilt i perioden.

Tabell 9: Samlet driftsbudsjett (drift, vedlikehold og administrasjon) for fylkesvegområdet, mill kr eks. mva.(2021)

År	2022	2023	2024	2025	Sum 2022-25
Administrasjon	107	104	103	103	417
Driftskontrakter	510	580	590	590	2270
Drift øvrig	26	27	26	26	105
Randsfjordferja	7	7	7	7	28
Sum drift og adm.	**650**	**718**	**726**	**726**	**2820**
Bruvedlikehold	24	25	25	25	99
Dekkelegging og vegoppmerking	130	65	60	60	315
Ordinært vedlikehold	40	34	30	30	134
Sum vedlikehold	**194**	**124**	**115**	**115**	**548**
Sum ramme	**844**	**842**	**841**	**841**	**3368**

Tabellen er basert på fylkesbudsjettet for 2021. Totalramma og rammene til administrasjon og drift av Randsfjordferga er i samsvar med fylkesbudsjettet. Fordeling innenfor driftsområdet og mellom drift og vedlikehold er tilpasset økte utgifter til drifts-kontraktene.

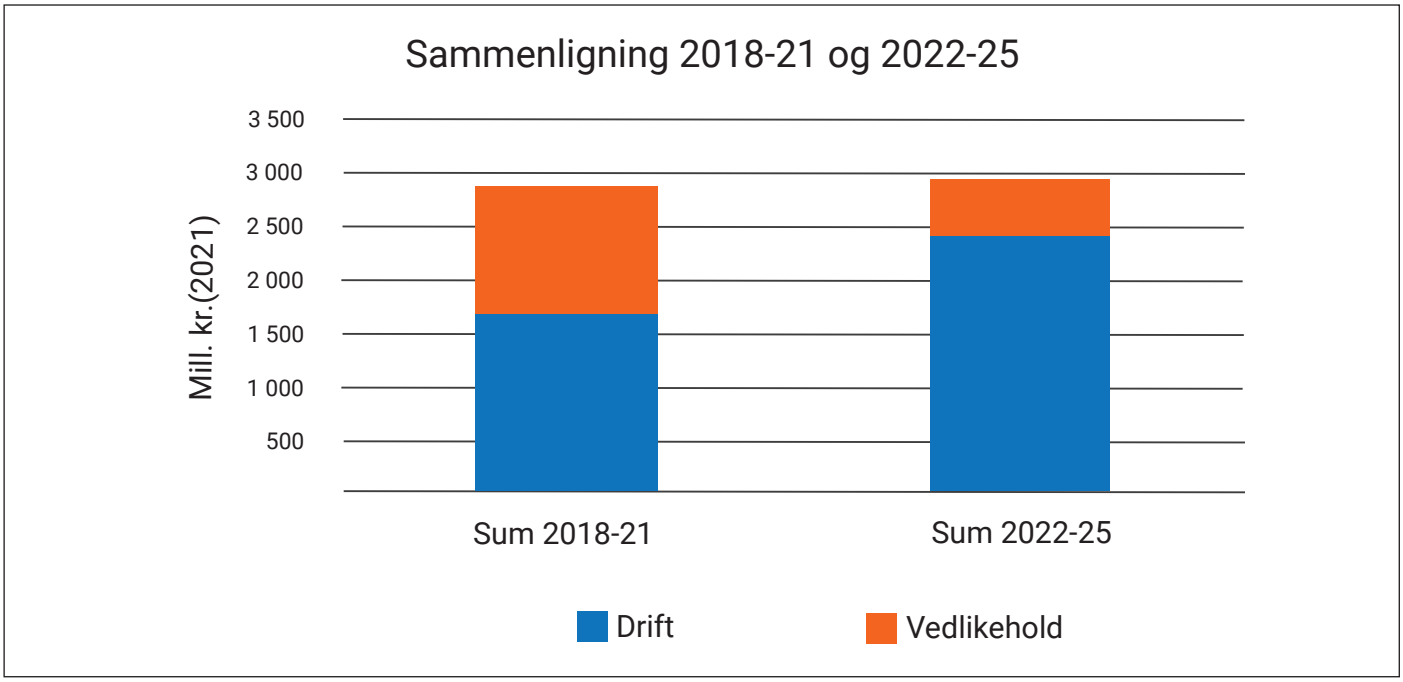
Ut fra den kunnskapen vi har nå ligger det an til at disse utgiftene vil øke betydelig i årene fremover. Dette er også situasjonen for de øvrige fylkene. Tabellen viser at utgiften ligger an til å øke fra 510 mill kr i 2022 til 590 mill kr i 2025. I 2020 var totalkostnaden for drifts-kontraktene på 400 mill kr.

De framtidige kostnadene til driftskontraktene er beheftet med mye usikkerhet og er nærmere omtalt i kapitel 9. Drift av fylkesvegnettet. Der går vi også grundigere gjennom driftsområdet.

Driftsramma ble økt med 45 mill kr i 2021-budsjettet, denne økningen er videreført i handlingsprogramperioden.

Ramma til vedlikehold vil bli redusert utover i perioden pga. de økte utgiftene til driftskontraktene. I 2020 hadde vi ca 160 mill kr til dekkelegging, tabell 8.4 viser mer enn halvering av denne innsatsen fra 2023 og de følgende årene. I kapittel 10 går vi nærmere gjennom vedlikeholdsområdet og hvordan den reduserte ramma til vedlikehold vil bli håndtert.

Figur 11 viser totalramma til drift og vedlikehold for handlingsprogramperiodene 2018-21 sammenlignet med kommende periode. Det vil bli marginal økning i den totale ramma, men figuren tydeliggjør den store nedgangen til vedlikeholdsmidler pga. økte kostnader til driftskontrakene.



Figur 11: Total tilgjengelig ramme til drift og vedlikehold i handlingsprogramperiodene 2018-21 og 22-25, mill. kr (2021).

Bilde: Flomskader på fv.55. Foto: Statens vegvesen

9. Drift av fylkesvegene

Drift er nødvendig på vegnett for å ivareta fremkommelighet og trygghet, 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 hovedoppgaver 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 10: Total ramme til driftsområdet 2022-25 (2021-kr) mill. kr. eks. mva

	2022	2023	2024	2025	2022-25
Driftskontrakter	510	580	590	590	2270
Drift øvrig og utredningsoppgaver	14	14	14	14	56
Fylkes-trafikksikkerhetsutvalget (FTU)	12,5	12,5	12,5	12,5	50
Randsfjordferja	7	7	7	7	28
Total ramme	543	614	623	623	2404

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. Driftskontraktene 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 dette 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 11: Ulike dfriftskontrakter i Innlandet

Kontrakt nummer / navn	Kommuner/område	Veglengde	Varighet
3401 Nordre Hedmarken	Hamar sentrum, Ringsaker.	530km	2020-2022*
3402 Sør-Østerdalen	Elverum, Åmot, Stor-Elvdal, Trysil, Våler	538km	2020-2024
3403 RenEngTry	Rendalen, Engerdal og Trysil	508km	2020-2024
3404 Søndre Hedmarken	Stange, Hamar, utenom sentrum, Løten	464km	2021-2026**
3405 Nord Østerdalen	Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal, Rendalen, Stor-Elvdal, Engerdal og deler av Dovre og Ringebu	735km	2020-2026
3406 Solør	Våler, Åsnes, Grue og deler av Kongsvinger	653km	2021-2027**
3407 Kongsvinger	Kongsvinger, Sør-Odal, Nord-Odal og Eidskog	637km	2017-2022*
3408 Gjøvik/Toten	Gjøvik og Toten	535km	2018-2023*
3409 Valdres	Vang, Vestre Slidre, Øystre Slidre, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Etnedal, Nordre Land og Gausdal	628km	2021-2027**
3410 Land -Hadeland	Gran, Søndre Land og Nordre Land	530km	2016-2022*
3411 Nord-Gudbrandsdalen	Ringebu, Sør-Fron, Nord Fron, Sel, Dovre og Lesja	500km	2020-2025
3412 Sør-Gudbrandsdalen	Lillehammer, Gausdal, Øyer og Ringebu	501km	2020-2025
3413 Ottadalen	Sel, Vågå, Lom, Skjåk	430km	2016-2022*
Elektriske anlegg Innlandet («elektrokontrakten»)	Hele Innlandet fylke		2021-2026**
Strøm på veg «Ishavskraft»	Hele Innlandet fylke		Løpende
Tellepunkter, værstasjoner m.m.	Hele Innlandet fylke		Uavklart

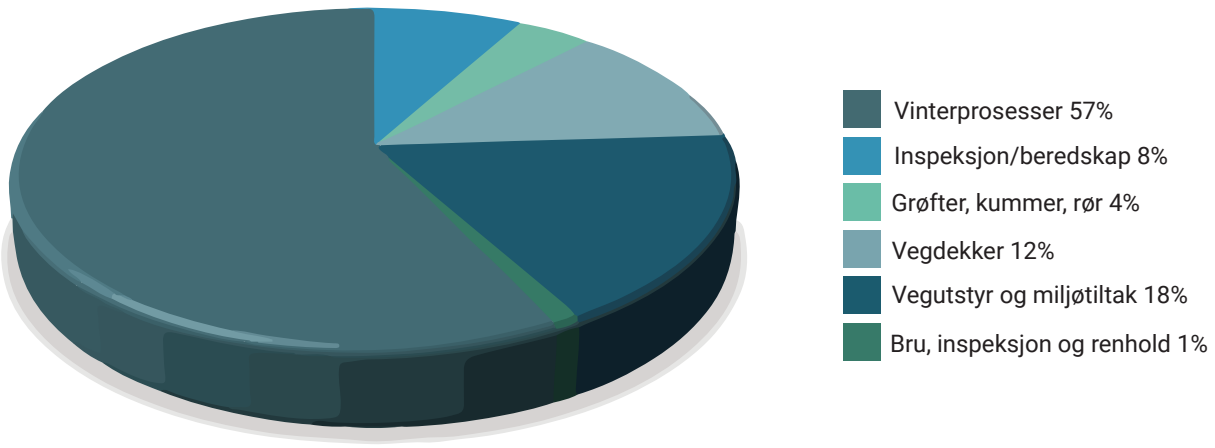
*Driftes sammen med Statens vegvesen

**Driftes sammen med Statens vegvesen fram til 1. september 2021

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 med å holde det i drift. 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 fylke sine nåværende kontrakter. Utfordringene er størst om vinteren. Det varierer ut fra lokale forhold, Valdres, Nord Gudbrandsdalen, RenEngTry og Nord-Østerdalen vil ha større prosentvis andel vinter, helt opp mot 70-75%.

Bilde: Totenvika, fv. 33. Foto: Statens vegvesen



Figur 12 : 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 vegbane 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. Inneholder ikke utbedring av svanker, setninger, men registering av tilstand.

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 bl. a. 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.

Bilde: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 bak, 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. osv.

Lovpålagte utredningsoppgaver

Naturmangfold
Artsrike vegkanter og fremmede arter langs fylkesveier kartlegges med grunnlag i Naturmangfold-loven, 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 et ansvar for oppfølging av lokal luftkvalitet, men hittil er det er ikke tildelt roller eller ansvarslinjer for oppfølging av dette ansvaret. Fylkeskommunens ansvar framgår i §7-3 i forskrift om luftkvalitet og det må påregnes økonomisk bidrag fra fylkeskommunen.

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.

For å kunne utvikle Mjøsbyen i tråd med strategien, har partene foreslått å etablere en samarbeids- avtale som sikrer fortsatt dialog og forpliktende samarbeid mellom aktørene. 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.

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 og Kongsvinger om et forpliktende samarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging (ATP-samarbeid) Samarbeidsavtalene har en varighet ut 2021. Tilsvarende strategi for Raufoss (med utkast til samarbeidsavtale) er utarbeidet og nylig vedtatt i Vestre Toten kommune. 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. Det er satt av 10 mill. 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.

Bilde: Sykling langs Mjøsa i Hamar. Foto: Marit Espeland

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.

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. Vi vil også følge opp fylkesbudsjettet for 2021, gjennom å 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 5.4.

Mange fylkesveger er definert som omkjøringsveg for riksveger. Gjennomgang av omkjøringsrutene er under oppstart (februar 2021), 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.

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 mill. kr årlig.

9.5 Randsfjordferja

Det er satt av 8 mill. kr årlig til drift av Randsfjordferja.

Bilde: 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 12: Samlet ramme til vedlikehold, mill. kr eks. mva. (2021)

	2022	2023	2024	2025	2022-25
Bru	24	25	25	25	99
Dekkelegging og vegoppmerking	130	65	60	60	315
Vedlikehold	40	34	30	30	134
Sum vedlikehold	**194**	**124**	**115**	**115**	**548**

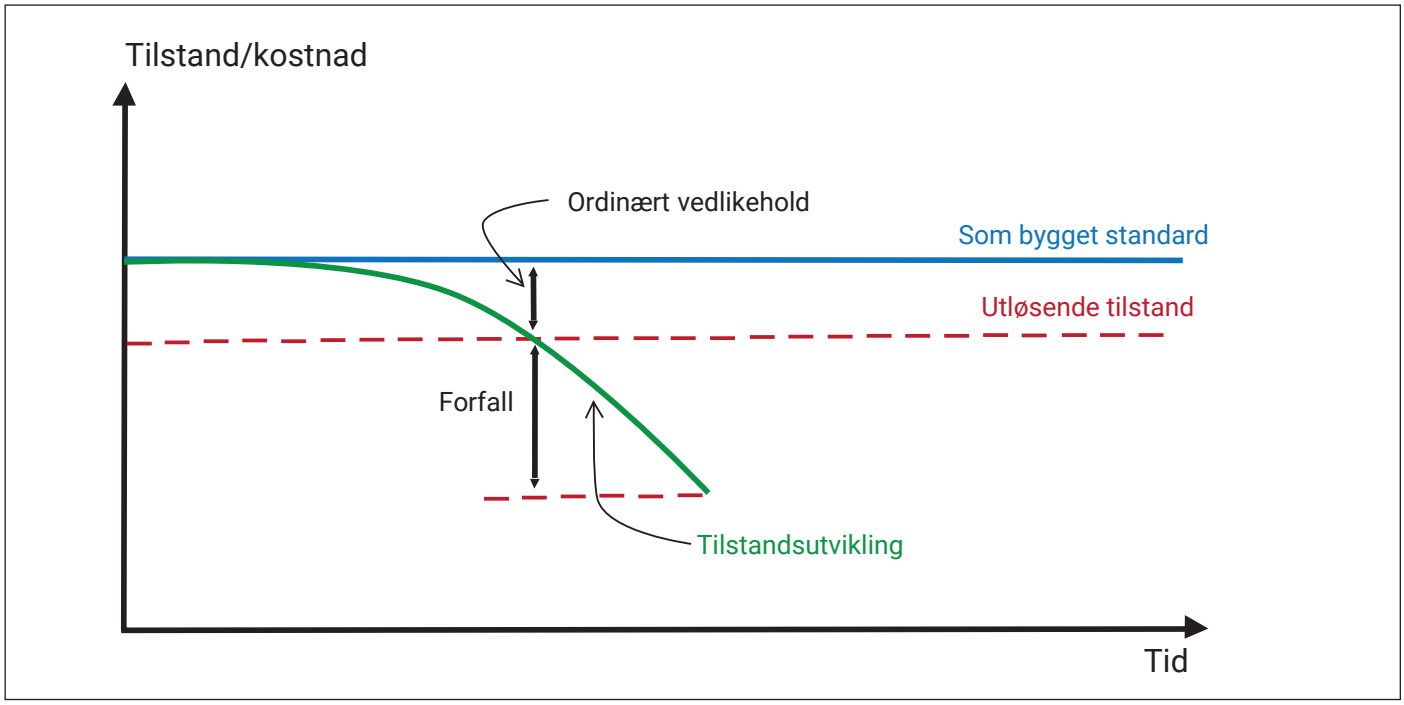
Det ligger an til å bli reduserte rammer til vedlikehold framover. Dette skyldes kostnadsutviklingen til driftskontraktene, og er nærmere omtalt i kapittel 8 og 9. Det er en stor utfordring å håndtere dette i forhold til utviklingen av forfallet på vegnettet.

For å møte denne utfordringen legges det bl.a. opp til et større utbedringsprogram innenfor investeringsramma. Tiltakene i dette programmet vil planlegges i et flerårig program med årlig rullering hvor tiltakene i utgangspunktet skal ivareta forfallet, men samtidig de nødvendige utbedringsbehovene i forhold til standard. Se nærmere omtale av dette programmet i kap. 11. Fornyelse av de faste dekkene vil i stor grad være styrende for tidfesting av disse tiltakene.

Bilde: 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 13: 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. Det må gjøres en strategisk vurdering av dette i forhold til kravet til løpende vedlikeholdstiltak, slik at en kommer frem til en optimal ressursbruk i forhold til levetiden for slike elementer.

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.

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 utbedrings-programmet.

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 mill. 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 mill. 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 mil. 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 mål, strategier og profil i kapittel 5. Prosjektene som skal gjennomføres, presenteres i dette kapittelet.

11.1 Økonomiske rammer – investeringer

Tabell 13: Fordeling av investeringsmidlene for 4-års-perioden 2022-25. Totalramma på 1900 mill. kr har sin basis i fylkesbudsjettet for 2021. Der ble det angitt 400 mill. kr i 2022 og økende til 500 mill. kr fra 2023 til 2025.

Programområde/rammer	Ramme i mill.kr (2021-kr)
Utbedring	297
Utbedringsprogram	700
Bru	233
Gang og sykkel	277
Trafikksikkerhet	85
Miljø	56
Kollektiv	72
Åpen post (inkl. klima, spleiselag mv)	80
Planlegging	100
TOTALT (mil kr)	**1900**

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. Disse prosjektene vil ikke bli synliggjort i handlingsprogrammet for 2022-25.

Bilde: Stabiliseringsarbeid på FV 216. Foto: Arnfinn Trosterud

11.2 Prioriteringsarbeidet

Kommunene ble invitert til å komme med innspill til handlingsprogrammet. Samtlige 46 kommuner har respondert og vi har fått 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 prioritering av prosjekter har vi tatt utgangspunkt i de høyest prioriterte prosjektene fra kommunene og en tverrfaglig vurdering av tilstand og behov. Den økonomiske ramma stiller store krav til prioritering og 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 vår faglige kunnskap. Dette omfatter bl.a. bruprosjekter og en del av miljøtiltakene, som er lovpålagte, og må derfor prioriteres.

Vi har forsøkt å oppnå en viss regional fordeling (på tvers av programområder) og gjort en systematisk gjennomgang i 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.

I det videre arbeid med ferdigstillelse og gjennomføring av handlingsprogrammet vil vi jobbe med kavalitetssikring av kostnadene. Vi vil søke etter kostnadsreduserende tiltak, med forkus på ”godt nok”-standard.

11.3 Utbedringsprogram

En relativt stor andel av totalramma er satt av til et såkalt utbedringsprogram med en samlet sum for alle årene på 700 mill. kr (175 mill. kr pr år).

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.

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.

Bilde: Ny info-tavle ved rasteplass på fv. 258
Foto: Kari Hermanrud

11.5 Utbedringer

Ramma til utbedringsprosjekter er 297 mill. kr. Prosjektlista omfatter utbedringsprosjekter med varierende grad av omfang, fra enkel oppgradering til full ombygging. Ambisjonsnivået framgår av beskrivelsen av prosjektet og oppsatt kostnad. Noen av 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. Ett av disse prosjektene (fv. 2060 Korsmo – Sjørbotten) ligger i 2022-23 i handlingsprogrammene for 2018-21(23).

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
U1	Fv. 216 Sandviksgt x Maihaugvn.	Lillehammer	7,8	7,8				7,8	
U2	Fv. 2154 Jernbanegt. – Torggt.	Elverum	0,8	0,8				0,8	
U3	Fv. 2060 Korsmo - Sjørbotten	Åsnes	12,3	12,3				12,3	
U4	Fv. 198 Brugata (restbehov)	Kongsvinger	2,5	2,5				2,5	
U5	Fv. 30 Tynset – Åsheim	Rendalen	20,0	10,0	10,0			20,0	
U6	Fv. 30 Tynset - Rendalen gr.	Tynset	20,0	10,0	10,0			20,0	
U7	Fv. 2446 Smedsrud - Haug	Sør-Aurdal	25,7		25,7			25,7	
U8	Fv. 2436 Fagerlund - Spåtind	Nordre Land	41,6		14,3	27,3		41,6	
U9	Fv. 2142 Julussdalsvegen xfv. 215	Åmot	18,5			18,5		18,5	
U10	Fv. 2482 Raneisvn. – Våningsvn.	Nord-Aurdal	4,9			4,9		4,9	
U11	Fv. 2638 Flå – Sygard Kvamme	Lom	4,2			4,2		4,2	
U12	Fv. 2222 Telneset – Tolga stasjon	Tolga	36,7			36,7		36,7	
U13	Fv. 2640 Søre Ulsand – Lom gr.	Vågå	18,3			18,3		18,3	
U14	Fv. 27 Venabygd kirke	Ringebu	20,5			20,5		20,5	
U15	Fv. 33 Svingvoll - Kronborg	Søndre Land	20,3				20,3	20,3	
U16	Fv. 27 Øygardssætrin - Snødøldalen	Ringebu	16,7				16,7	16,7	
U17	Fv. 2216 Hanestad vertshus - Brakka	Rendalen	12,9				12,9	12,9	
U18	Fv. 210 Leirud	Kongsvinger	6,8				6,8	6,8	
U19	Fv. 55 Røysheim - Repp	Lom	8,0				8,0	8,0	
				43,4	**60,0**	**130,4**	**64,7**	**298,5**	
U20	Fv. 33 Bergenstua - Hjemli	Østre-Toten	47,5						47,5
U21	Fv. 1869 Røgden bruk - Svennisilta	Grue	27,7						27,7
U22	Fv. 2442 Raneisvegen – Etnedal gr.	Nord-Aurdal	24,5						24,5
Kostnader i mill. kr (2021)									**99,7**

2022-2025

Fv. 216 Anders Sandviks gt. X Maihaugvegen (restbehov)
Stedfesting: Lillehammer kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 6100, kryssområde
Kort beskrivelse: Kryssombygging.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 7,8 mill. kr.

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.

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: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 12,3 mill. kr.

Fv. 198 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.

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.

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.

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.

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.

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
Kostnad: 18,5 mill. kr.

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.

Fv. 2638 Solsidevegen, Flå (x fv. 55) – Sygard Kvamme
Stedfesting: Lom kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 50, lengde 3 km
Kort beskrivelse: Utbedring av rekkverk langs elva Bøvre
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 4,2 mill. kr.

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-Tesla
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 36,7 mill. kr.

Fv. 2640 Nedre Nordheradsveg, Søre Ulsand – Lom grense
Stedfesting: Vågå kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 350, lengde 5,8 km
Kort beskrivelse: Utbedring av vegbredde og rassikring
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 18,3 mill. kr.

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
Kostnad: 20,5 mill. kr.

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.

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.

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.

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.

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 omtalt i skredsikringsrapport. Kommunen har gjort vedtak om dispensasjon fra kommunedelplanens arealdel.
Kostnad: 8,0 mill. kr.

2026 og 2027

Fv. 33 Totenvegen, Bernsgutua - Hjemli
Stedfesting: Østre Toten kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 4450, lengde 0,6 km
Kort beskrivelse: Kurveutretting, utbedring av vegbredde, støyskjerming mm. Behov for innløsning av eiendommer.
Vurdering av planbehov: Behov for reguleringsplan
Kostnad: 47,5 mill. kr.

Fv. 1869 Finnskogvegen, Røgden bruk - Svennisilta
Stedfesting: Grue kommune, Funksjonsklasse D, ÅDT 200, lengde 7,3km
Kort beskrivelse: Forsterking og drenering. Nytt rekkverk og utbedring av risikokurver for utforkjøring.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres pga. kurveutbedringer
Kostnad: 27,7 mill. kr.

Fv. 2442, Stensetbygdvegen, Raneisvegen (SUS krysset)-Etnedal grense
Stedfesting: Nord-Aurdal kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 700, lengde 10,5km
Kort beskrivelse: Forsterking, drenering og utskifting av rekkverk. Utbedring av risikokurver for utforkjøring.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres pga. kurveutbedringer
Kostnad: 24,5 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, planlegging 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 233 mill kr.

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
B1	Bruprogram for Innlandet	Innlandet	49,5	12,4	12,4	12,4	12,3	49,5	
B2	Fv. 2508 Nye Skolte bruer	Øystre Slidre	28,7	2,0	26,7			28,7	
B3	Fv. 222 Vik bru	Stange	32,8		16,0	16,8		32,8	
B4	Erstatning av 6 kritisk skadede store stålrør (ca 2 pr år)	Innlandet	60,0		20,0	20,0	20,0	60,0	
B5	Fv. 24 Haug bru	Nord-Odal	30,8			10,0	20,8	30,8	
B6	Fv. 2486 Sundheim bru	Nord-Aurdal	23,6			10,0	13,6	23,6	
B7	Fv. 29 Djupdalsbekk bru	Alvdal	7,7				7,7	7,7	
				14,4	**75,1**	**69,2**	**74,4**	**233,1**	
B8	Fv. 2656 Stavå bru	Dovre	13,3						13,3
B9	Fv. 2216 Rødbekk bru	Rendalen	7,7						7,7
B10	Fv. 2522 Nordre Bryhnsåa bru	Øyer	14,9						14,9
B11	Fv. 30 Elvål bru	Rendalen	35,9						35,9
									71,8

Kostnader i mill. kr (2021)

Bilde: Fv. 217 Elvbrua. Foto: Innlandet fylkeskommune

2022 – 2025

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 kunnskapsgrunnlaget. Gjennomføre tilstandsvurderinger, mulighetsstudier, planlegging og prosjektering, samt utførelse av fornyingstiltak på eksisterende konstruksjoner
Vurdering av planbehov: ikke planbehov
Kostnad: 49,5 mill. kr.

Fv. 2508 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: planbehov
Kostnad: 28,7 mill. kr.

Fv222. Vik bru
Stedfesting: Stange kommune, funksjonskasse D, ÅDT 1800
Kort beskrivelse: Ny bru med gangbane og tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 32,8 mill. kr.

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.

Fv24. 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.

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.

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

2026 og 2027

Fv. 2656 Stavå bru
Stedfesting: Dovre kommune, funksjonskasse D, ÅDT 150
Kort beskrivelse: Ny bru med tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 13,3 mill. kr.

Fv. 2216 Rødbekk bru
Stedfesting: Rendalen kommune, funksjonskasse D, ÅDT 100
Kort beskrivelse: Ny bru med tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 7,7 mill. kr

Fv. 2522 Nordre Bryhnsåa bru
Stedfesting: Øyer kommune,
funksjonskasse E, ÅDT 1250
Kort beskrivelse: Ny bru med gangbane og tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 14,9 mill. kr.

Fv. 30 Elvål bru
Stedfesting: Rendalen kommune,
funksjonskasse C, ÅDT 800
Kort beskrivelse: Ny bru med tilstøtende veg
Vurdering av planbehov: uavklart
Kostnad: 35,9 mill. kr.

Bilde: Brua til Helgøya. Foto: Steinar Svensbakken

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 12 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 mill kr.

Kostnadene for gang- og sykkelvegene vil bli gjennomgått med sikte på kostnads-besparende tiltak etter ”god-nok”-prinsippet.

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
GS1	Fv. 24 Sand – Dagfinrud (restbehov)	Nord-Odal	11,0	11,0				11,0	
GS2	Fv. 175 Sandervegen, Konows veg - Skarnesbråten (restbehov)	Sør-Odal	6,2	6,2				6,2	
GS3	Fv 213 Storgata, Skogvegen - Pinnerudvegen (restbehov)	Ringsaker	3,6	3,6				3,6	
GS4	Fv. 1776 Fagerlundvegen, Skolevegen - Bekkevegen (restbehov)	Ringsaker	6,0	6,0				6,0	
GS5	Fv. 1776 Nils Amblisv. x Nygata - Fagerlundv. x Skolegata (tilskudd)	Ringsaker	5,1	5,1				5,1	
GS6	Fv. 2154 Lundgaardsvn. og Jernbanegata	Elverum	3,1	3,1				3,1	
GS7	Fv. 2150 Storgata	Elverum	3,1	3,1				3,1	
GS8	Fv. 1780 Byflatvegen, Bjørgevegen til Byflaten 181 (restbehov)	Ringsaker	22,2	10,0	12,2			22,2	
GS9	Fv. 2388 Prost Blomsgate (delfinansiering)	Gjøvik	40,0	13,1	26,9			40,0	
GS10	Fv. 2330 Lynnebakka, Ringstad-Saigssvingen	Gran	15,6	3,0	12,6			15,6	
GS11	Sykkelbyen Hamar	Hamar	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS12	Sykkelbyen Brumunddal	Ringsaker	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS13	Sykkelbyen Elverum	Elverum	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS14	Sykkelbyen Kongsvinger	Kongsvinger	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS15	Sykkelbyen Gjøvik	Gjøvik	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS16	Sykkelbyen Lillehammer	Lillehammer	6,0	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
GS17	Fv. 210 Kavlerud- Vestmo	Våler	17,6		17,6			17,6	
GS18	Fv. 2556 Sør-Trettenvegen (delfinansiering)	Øyer	13,2		13,2			13,2	
GS19	Fv. 1908 Ilsengvegen x Linjevegen - x Kongsvegen	Hamar	4,5			4,5		4,5	
GS20	Fv. 2532 Liavegen, Snipperampa - Lidarende	Sør-Fron	9,1			9,1		9,1	

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
GS21	Fv. 2182 Åsbygdsvegen, Grinihagen - Sørhus	Åmot	2,3			2,3		2,3	
GS22	Fv. 2482 Garlivegen, Våningsvegen til Beinstigen	Nord- Aurdal	34,0			22,6	11,4	34,0	
GS23	Fv. 2228 x Fv. 29 Gjelten bru	Alvdal	1,0				1,0	1,0	
GS24	Fv. 2670 Lesjasjog skole	Lesja	10,3				10,3	10,3	
GS25	Fv. 2410, Kollsvegen, Bråstadlia - Lundstein skole	Gjøvik	7,0				7,0	7,0	
GS26	Fv. 213 Hamarvegen, Åretta til Åsmarkvegen	Lillehammer	5,0				5,0	5,0	
GS27	Fv. 2354 Nordlivegen, Sveomsvn. - Mekketvn.	Østre Toten	11,5				11,5	11,5	
GS28	Fv. 187 Ringgata, x Furnesvegen/ Vangsvegen	Hamar	ikke avklart				5,0	5,0	
GS29	Fv. 192 Kjonerudvegen, E6 - Stensbakkvegen	Stange	ikke avklart				5,0	5,0	
				73,2	91,5	47,5	65,2	277,4	
GS30	Fv. 222 Stangevegen, Ottestad - Stangebrua	Stange	ikke avklart						
GS31	Fv. 216 Messenlivegen, Maihaugvegen til Langsethvegen	Lillehammer	ikke avklart						
GS32	Fv. 1812 Hjellumvegen x Ryllikvegen - Nybrua	Hamar	ikke avklart						
GS33	Ny gang- og sykkelbru over Glomma	Kongsvinger	ikke avklart						
									0,0

Kostnader i mill. kr (2021)

Bilde: Gang og sykkelveg, Gjøvik kommune. Foto: Marit Espeland

2022 – 2025

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.

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.

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.

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.

Fv. 1776 Nils Amblisv. xNygata – Fagerlundv. xSkolegata (tilskudd)
Stedfesting: Ringsaker, funksjonskasse C, ÅDT 7800, lengde 0,2 km
Kort beskrivelse: Ny sykkelveg
Vurdering av planbehov: Teknisk-/ byggeplan
Kostnad: 5,1 mill. kr

Fv. 2154 - 210 Lundegaardsvegen 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 3,1 mill. kr.

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 3,1 mill. kr

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

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

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

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 med 1,5 mill. kr pr by/pr år.

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 regulering.
Kostnad: 17,6 mill. kr

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.

Fv. 1908 Ilsengvegen, xLinjevegen - xKongsvegen
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

Fv. 319 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: 9,1 mill. kr

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

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.

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.

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

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

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

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

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.

Fv. 192 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.

2026 og 2027

Fv. 222 Stangevegen, Ottestad - Stangebrua
Stedfesting: Stange, funksjonsklasse C, ÅDT 12000, lengde 3,0 km
Kort beskrivelse: Punktvis utbedring av eksisterende anlegg for gående og syklende.
Vurdering av planbehov: Uavklart, avhenger av punkttiltakene.
Kostnad: ikke avklart

Fv. 216 Messenlivegen, GS-tiltak fra Maihaugvegen til Langsethvegen
Stedfesting: Lillehammer, funksjonsklasse C, ÅDT 8350, lengde 1,2 km
Kort beskrivelse: Oppgradering av eksisterende gang- og sykkelanlegg
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: ikke avklart

Fv. 1812 Hjellumvegen, x Ryllikvegen - Nybrua
Stedfesting: Hamar, funksjonsklasse D, ÅDT 2850, lengde 0,3 km
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelveg.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering.
Kostnad: ikke avklart

Ny gang- og sykkelbru over Glomma
Stedfesting: Kongsvinger
Kort beskrivelse: Ny gang- og sykkelbru over Glomma v/ Kongsvinger stasjon
Vurdering av planbehov: Behov for regulering
Kostnad: Ikke avklart. Tilskudd som forutsetter et spleiselag

Bilde: 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. Samlet ramme til trafikksikkerhet er 85 mill kr.

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
TS1	Tiltakspakke mot utforkjørings-ulykker	Innlandet	41,0	10,0	10,0	10,0	11,0	41,0	
TS2	Tiltakspakke fartsreduserende tiltak	Innlandet	4,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
TS3	Tiltakspakke sikring av skoleveg og krysningssteder	Innlandet	24,0	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	
TS4	Tiltakspakke skilt	Innlandet	10,0	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	
TS5	Fv. 24 Kjettingsplass Vallsetvegen - Amundrudbakka	Stange	3,1		3,1			3,1	
TS6	Fv. 33 og 34, Kryssutbedring	Innlandet	2,3				1,0	1,0	1,3
TS7	Fv. 51 Parkeringsløsning Vargebakken, Valdresflye	Vågå	1,0				1,0	1,0	
TS8	Fv. 55 Parkeringsløsning Breiseterdalen - Sognefjellvegen	Lom	1,0				1,0	1,0	
				19,5	**22,6**	**19,5**	**23,5**	**85,1**	
TS9	Fv. 2620 Kjettingplasser, Rustvegen	Vågå og Sel	2,8						2,8
									4,1

Kostnader i mill. kr (2021)

2022 - 2025

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.
Kostnad: ramme 41,0 mill. kr.

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.

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.

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.

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 de veier 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

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: 3,1 mill. kr

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: 2,3 mill. kr.

Fv. 51 Parkeringsløsning, Vargebakken, Valdresflye
Stedfesting: Vågå kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 700
Kort beskrivelse: Opparbeidelse av parkeringsareal langs fylkesvegen. Tiltak krever samarbeid og medfinansiering fra flere aktører og kommune/næringsliv må ta et hovedansvar her.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres
Kostnad: 1,0 mill. kr (tilskudd)

Fv. 55 Parkeringsløsning, Breiseterdalen - Sognefjellsvegen
Stedfesting: Lom kommune, Funksjonsklasse B, ÅDT 325
Kort beskrivelse: Opparbeidelse av parkeringsareal langs fylkesvegen. Tiltak krever samarbeid og medfinansiering fra flere aktører og kommune/næringsliv må ta et hovedansvar her.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres.
Kostnad: 1,0 mill.kr (tilskudd)

2026 og 2027

Fv. 2620 Kjettingsplasser Rustvegen
Stedfesting: Vågå og Sel kommuner, Funksjonsklasse C, ÅDT 587
Kort beskrivelse: Opparbeidelse av kjettingplasser på begge sider av Vågårusten.
Vurdering av planbehov: Må trolig reguleres
Kostnad: 2,8 mill. kr.

Bilde: 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.

Det inkluderer et utvalg kulturhistoriske veger og veg-elementer, underlagt vern etter kulturminneloven. I tillegg omfatter det det mer tradisjonelle, men ikke mindre viktige, miljøfaget støy. Dette består i hovedsak av helsefremmende skjermingstiltak mot støyforurensing langs utvalgte vegstrekninger med stor støybelastning, i tråd med forurensningsloven. Det er satt av 55 mill kr til miljøtiltak.

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
M1	Fv. 258 Gamle Strynfjellsveg	Skjåk	1,6	1,6				1,6	
M2	Fv. 224 Vien, støyskjerm	Hamar	3,5	3,5				3,5	
M3	Fv. 186 Joker Ajer- Hesteskoen, støyskjerm	Hamar	7,9	7,9				7,9	
M4	Vanntiltak, ikke stedfestet	Innlandet	7,0	1,7	1,8	1,7	1,8	7,0	
M5	Fv. 242 Istandsetting av tre verneverdige bruer langs Den Østerdalske hovedveg	Elverum	2,4		2,4			2,4	
M6	Fv. 27 Langtjørna - Rundtjørna	Stor-Elvdal	1,6		1,6			1,6	
M7	Fv. 201 Røgden - Sandsjøbekken	Grue	1,6		1,6			1,6	
M8	Fv. 224 Kirkebakken- Solvangvegen, støyskjerm	Hamar	17,9		17,9			17,9	
M9	Tiltak etter støykartlegging	Innlandet	2,1		0,5	1,1	0,5	2,1	
M10	Fv. 255 Rasteplass Verksodden	Sør-Fron	0,6			0,6		0,6	
M11	Mindre tiltak på Fv i byer med ATP-avtale	Innlandet	10,0			5,0	5,0	10,0	
				14,7	**25,8**	**8,4**	**7,3**	**56,2**	
M12	Fv. 222 Stangevegen, støyskjerm	Stange	2,5						2,5
M13	Fv. 224 Børstad- Bjørketun, støyskjerm	Hamar	22,6						22,6
M14	Vanntiltak, ikke stedfestet	Innlandet	2,1						2,1
M15	Fv. 251 Istandsetting av den Gamle Bergenske kongevei	Etnedal	1,8						1,8
									29,0

Kostnader i mill. kr (2021)

2022 - 2025

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.

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.

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.

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.

Fv. 242 Istandsetting av verneverdige bruer langs Den Østerdalske hovedveg
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.

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.

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 en vandringshinder for fisk.

Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 1,6 mill. kr.

Fv. 224 Kirkebakken - 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.

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.

Fv. 255 Rasteplass Verksodden
Stedfesting: Sør-Fron kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 200
Kort beskrivelse: Etablere en rasteplass langs fv. 255 ved Verksodden, som startpunkt for Langsua nasjonalpark. Området er i dag gruslagt og brukes som parkeringsplass. Kommunen har utarbeidet en prosjektplan og mangler foreløpig kr. 600 000. i finansieringer som er fylkeskommunens andel inn i dette.
Vurdering av planbehov: Reguleringsplan utarbeides av kommunen.
Kostnad: Ramme 0,6 mill. kr.

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.

2026 og 2027

Fv. 222 Stangevegen, støyskjerm
Stedfesting: Stange kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 7400
Kort beskrivelse: Eksisterende støyskjerm har behov for større reparasjoner og delvis utskiftning på kortere strekninger.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 2,5 mill. kr.

Fv. 224 Børstad - Bjørketun, støyskjerm
Stedfesting: Hamar kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 11300
Kort beskrivelse: Oppstart av tiltaket hvor det er behov for ny støyskjerm på venstre og høyre side. Eksisterende skjerm mangler fundament og er i så dårlig forfatning at det er behov for en ny skjerm på nytt fundament. Plassering skal være på det samme sted.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 22,6 mill. kr.

Vanntiltak, ikke stedfestet
Stedfesting: Innlandet
Kort beskrivelse: Resterende vanntiltak pålagt vegeier for å være i tråd med Vanndirektivet.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 2,1 mill. kr.

Fv. 251 Istandsetting av den Gamle Bergenske kongevei
Stedfesting: Etnedal kommune, Funksjonsklasse C, ÅDT 550
Kort beskrivelse: Istandsetting av murer knyttet til kongevegen forbi Lunde gård, drenering og vurdere om vegen bør senkes. Tiltak inkluderer å fjerne noe masse mellom veg og mur, for å lette trykket mot muren, samt drener grunt langs murene. I tillegg til å bygge opp muren.
Vurdering av planbehov: Ikke behov for reguleringsplan
Kostnad: 1,8 mill. kr.

Bilde: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 mill. kr til dette de første fire årene. Prosjektet på fv. 33 i Gjøvik kommune ligger i handlingsprogrammet for 2018-21 i 2022-23.

Bilde: Buss fra Innalndstrafikk. Foto: Innlandstrafikk

Nr	Prosjektnavn	Kommune	Kostnad	2022	2023	2024	2025	Sum 22-25	2026-27
K1	Kollektivtiltak byregion	Innlandet	12,0	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	
K2	Kollektivtiltak utenfor by/tettsted	Innlandet	8,0	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
K3	Fv. 255 Vinstra park, ny bussterminal	Nord-Fron	12,3	12,3				12,3	
K4	FV. 33Kollektivgate Gjøvik (del 2)	Gjøvik	8,0				8,0	8,0	
K5	Fv. 196 Kollektivknutepunkt ved Kongsvinger stasjon	Kongsvinger	4,1				4,1	4,1	
K6	Fv. 222 Stange stasjon, gateterminal	Stange	6,2				6,2	6,2	
K7	Fv. 222 Stangevegen ved Hamar stasjon	Hamar	21,0				21,0	21,0	
				17,3	**5,0**	**5,0**	**44,3**	**71,6**	

Kostnader i mill. kr (2021)

2022 – 2025

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.

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.

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.

Fv. 33 Kollektivgate Gjøvik (del 2)
Stedfesting:
Kort beskrivelse: Oppgradering av gate i forbindelse med Gjøvik kommunes vann- og avløpsprosjekt.
Vurdering av planbehov: Behov for regulering
Kostnad: Ramme 8 mill.kr

Fv. 196 Kongsvinger stasjon
Stedfesting: Kongsvinger, Funksjonskasse C, ÅDT 7000
Kort beskrivelse: Nytt bussterminal på Kongsvinger stasjon.
Vurdering av planbehov: Ferdig regulert.
Kostnad: 4,1 mill. kr.

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.

Fv. 222 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.

Bilde: Høystandard knutepunkt i Brumunddal.
Foto: Stig Floberghagen

11.11. Åpen post og planleggings-midler

Det er satt av 80 mill. kr til en såkalt åpen post. Formålet med denne posten er å kunne ha handlingsfrihet underveis i perioden til å delta i for eksempel spleiselag på gode prosjekter som ikke ligger innen i handlingsprogrammet, men som for eksempel er hensiktsmessig å gjennomføre i samtidighet med andre vegeiere. Posten gir også handlingsrom for 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 der vi legger opp til 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.

Behovet for planmidler er vurdert til 100 mill . kr. Dette omfatter utgifter til planlegging etter plan- og bygningsloven.

Bilde: Høystandard knutepunkt i Brumunddal.
Foto: Stig Floberhgagen

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 demografiutfordringer 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.

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/

Innlandet
fylkeskommune

Vedlegg:

Tabell 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

Tabell 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