

Innlandet Fylkeskommune
post@innlandetfylke.no

Moelv 20.05.2021

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-25/27 i Innlandet, høring

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

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

Innlandet er landets største vegfylke med 6800 kilometer med fylkesveger inkludert 1233 bruer.

Vedlikeholdsetterslepet er på 4,4 milliarder kroner (Vista Analyse rapport 2018).

430 innspill fra kommunene viser at behovet er enormt. Da er det svært betenkelig at samtidig som kostnadene øker, går investeringsbudsjettet ned fra 2,140 milliarder kroner for perioden 2018-2021 til 1,9 milliarder kroner for 2022-2025.

Drift og vedlikehold har en økning fra 2,8 til 2,9 milliarder kroner. Dette dekker ikke prisstiging og økte kostnader knyttet til driftskontraktene. Vi har all grunn til å frykte at vedlikeholdsetterslepet øker i stedet for å bli redusert.

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

FV33 /FV24/FV30

Foran lokalvalget i 2019 sa alle de store partiene i Innlandet at de ønsket å prioritere FV33 og FV24. Det er svært beklagelig at dette er svært lite synlig i forslaget til handlingsprogram.

På FV33 er for eksempel strekningen mellom Billit og Skreia svært dårlig. Det er foreslått 47,5 millioner kroner på 600 meter mellom Vennevold og Skreia, men det er ikke tidfestet når utbedringen skjer.

På FV24 er det et stort behov for oppgradering av vegen fra Støa i Vallset, utenom Gata og til E6.

FV30 har også et stort behov fordi den er omkjøringsveg for RV3. Her er det både foreslått tiltak i handlingsprogrammet samt i en ekstra sak i fylkesutvalget i mai 2021. 40 millioner kroner er neppe tilstrekkelig til å få vegen i god nok stand.

Vegforum Innlandet savner mer penger og klarere prioriteringer.



Fylkeskommunen legger opp til 700 millioner kroner til utbedring uten at vegene konkretiseres i handlingsprogrammet. Vegforum Innlandet forventer at de tre nevnte vegene blir prioritert.

Modulvogntog/24 meter ordinære vogntog

70 prosent av fylkesvegnettet i Innlandet er åpnet for 24 meter lange og 60 tonn tømmervogntog (4740 km). Det er positivt for landets største skogfylke. For den øvrige delen av næringslivet er det svært viktig at de samme vegene åpnes for modulvogntog type 1 og 2 samt 24 meter lange ordinære vogntog. Ifølge handlingsprogrammet er kun 330 km i Innlandet blitt åpnet for modulvogntog type 1 og 2 samt 24 meter lange ordinære vogntog. Det tilsvarer sju prosent av tømmervogntogvegnettet. Dette arbeidet må fylkeskommunen prioritere. Modulvogntog gir færre tunge kjøretøy på vegene, lavere klimautslipp, økt trafiksikkerhet og bedre lønnsomhet for bedriftene. Det er spesielt viktig at modulvogntog blir tillatt til alle industriområder og handelssentre, slik at Innlandets næringsliv ikke svekkes i konkurransen med bedrifter i andre fylker.

Ulykker på fylkesvegene

Det er betydelig større risiko for å bli alvorlig skadet eller drept på fylkesvegene enn på riksvegene. Over 80 prosent større, ifølge tallgrunnlag som ble brukt i forbindelse med statsbudsjettet for 2020. Gapet er dessverre voksende, selv om det totale antall alvorlige ulykker går i riktig retning.

Tiltakspakke mot utforkjøringsulykker er en av de viktigste trafiksikkerhetstiltakene i planen. Fylkeskommunen fortjener honnør for arbeidet med å avdekke kurver med høy risiko for ulykker, slik at disse kan utbedres. 41 millioner kroner i perioden 2022-2025 er en god investering.

Samordnet bolig- areal og transportplanlegging

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

Dropp hurtigbåt

Innlandet fylkeskommune utreder muligheten for å etablere en helårlig nullutslipps hurtigbåtforbindelse mellom Hamar og Gjøvik. Kapasitet: 60 passasjerer.

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

Reisetida vil riktignok gå ned med 15-20 minutter hver veg. Men dette forutsetter bolig og/eller arbeidsplass nær kaianleggene på begge sider av Mjøsa. De fleste som reiser mellom Gjøvik og Hamar er avhengig av bil eller buss for å komme seg til eller fra kaia. Med bytte av transportmiddel blir tidsbesparelsen svært kort. Selv om det ikke er satt av midler til hurtigbåten, er den omtalt med eget avsnitt i handlingsprogrammet. Vårt råd: Dropp forslaget. Bruk heller pengene på fylkesvegene.

Små og store kommuner

Med 430 innspill fra kommunene, er det mange som hadde høye forventninger til handlingsprogrammet. Utfordringene er store over hele Innlandet. Vi tar med tre eksempler fra ulike kommuner:

- Etnedal har vist dette godt i sitt høringssvar.
«Etnedal kommunestyre peker på det prekære vedlikeholdsbehovet av store deler av fylkesvegnettet i Etnedal kommune. Fylkesvegnettet utgjør kommunens hovedvegnett».
Bildene i høringssvaret viser en kommune med ekstremt dårlige veger.
- Ringsaker er Innlandets største kommune, har svært mange trafikkulykker, enkelte fylkesveger med høy ÅDT og stor turisttrafikk. Mange av fylkesvegene er dårlige og dette hemmer næringsutviklingen. Likevel er det bare foreslått et nytt tiltak til fem millioner kroner i Ringsaker

- Tynset kommune har påpekt hvordan en umoderne jernbaneundergang hemmer utviklingen i sentrum. For lav høyde tvinger alle lastebiler og vogntog gjennom Tynset sentrum over dagens jernbaneovergang. Det fører til svært mange trafikkfarlige situasjoner. Jernbaneundergangen lå inne i handlingsplanen for fylkesveger i inneværende periode, men er ikke blitt prioritert i forslaget for 2022-2025. Det er på høy tid at det blir gjort noe med denne jernbaneovergangen

Målene i planen

Innlandet fylkeskommune har *god fremkommelighet og høy sikkerhet i trafikken som et hovedmål*. Det er ikke vanskelig å være enig i hovedmålet. Delmålene er også gode. Stikkord:

- Nullvisjonen
- Klima og miljø
- Ivareta og utbedre fylkesvegene
- Mer sykling, gåing og kollektivtransport
- Attraktivt bo- og arbeidsmarked

Når forfallet er på 4,4 milliarder kroner, er det riktig å velge fornyingsprofil. Fylkeskommunen må ta vare på dagens veger. Likevel må det i fylkeskommunens budsjett være rom for enkelte store investeringer.

Vegforum Innlandet minner om:

- En velfungerende økonomi er avhengig av god mobilitet
- Folk må på jobb og varer må til markedet, så raskt og effektivt som mulig
- Er mobiliteten god, vil også samfunnet tiltrekke seg kompetent arbeidskraft og stimulere til nye investeringer i næringslivet.

På vegne av Vegforum Innlandet



Guttorm Tysnes
Leder i Vegforum



Jon Kristiansen
Regiøndirektør NHO

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

