



HADELAND

**VEDLEGG  
TIL SAKSLISTE**

**REGIONRÅDET FOR HADELAND**

**9.juni 2017**

**SAKENE 15/17 – 19/17**



Gran  
kommune



Jevnaker  
kommune



Lunner  
kommune



Oppland  
Fylkeskommune

6.februar 2017

*Hei, alle sammen!*

Gjensidigestiftelsen har muliggjort en unikt ungdomsprosjekt i Oppland gjennom en årlig bevilgning på 2 mill. NOK for perioden 2017 – 2019.

Trygg Trafikk ønsker snarest å iverksette ungdomstiltaket «Kjør for livet» – [www.kjorforlivet.no/](http://www.kjorforlivet.no/) (Klubb 7) – i Oppland. Olav Karlsen skal være ansvarlig for opplegg og gjennomføring – [www.kjorforlivet.no/om-kjor-for-livet/#teamet](http://www.kjorforlivet.no/om-kjor-for-livet/#teamet) – og Trygg Trafikk skal være tjeneste kjøper med Ivar Ringen som hovedansvarlig for hele tiltaket.

Dette ble presentert av gründeren for «Kjør for livet» og Olav Karlsen på møte i Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) høsten 2016, og ble meget godt mottatt. Vi har også bedt om å få presentere dette for fylkestinget i Oppland, og håper at dette er mulig i løpet av våren 2017. En bredest mulig forankring er særdeles viktig!

I dag har vi en såkalt BRED satsing mot ungdom i grunnskolen (10. trinn) og på alle trinn i videregående skole (vi når alle). I tillegg har vi tiltaket «Ung på hjul i Gudbrandsdalen» for uorganisert og motorinteressert ungdom hvor møteplassen og dialogen er de viktigste elementene. Dette er et samarbeidstiltak mellom politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk hvor personer herfra er premissleverandører og rollemodeller. Se vedlegg om «Ungdomsulykker i trafikken».

«Kjør for livet» er en SMAL satsing og kan bety et tilbud for 84 ungdommer per år som er særlig risikovillige med stort behov for tilhørighet, annerkjennelse og tydelige tilbakemeldinger.

Trygg Trafikk henvender seg nå til tre regionråd og fjorten kommuner i Vestoppland (Hadeland, Gjøvik-Toten-Land og Valdres). For å lykkes er vi helt avhengig av dere som samarbeidspartnere (f. eks. barnevernet i kommunen), og at dere har eierfold til tiltaket og sammen med oss vil bidra til at vi lykkes. «Kjør for livet» har de beste referanser – se nettsted – og har god dokumentasjon på økonomiske besparelser for kommuner og samfunnet for øvrig. En trafikkulykke hvor en person blir «lettere skadd» koster 750' NOK i 2016-kroner viser beregninger fra TØI – et dødsfall tilsvarende nær 38 mill. NOK.

Vi skal gjennom tildelte midler ta det største og viktigste økonomiske løftet, men ber om at alle dere bidrar med 50.000 NOK hver per år (2017 – 2019).

I mars vil vi gjennomføre et fellesmøte med de som ønsker å være med, men allerede nå ber vi om en skriftlig forbindtlig tilbakemelding innen fredag 24. februar 2017.

Er det noe dere lurer på er det bare å ta kontakt.

*Ha en fortsatt fin dag!*

Ivar

Med vennlig hilsen

Ivar Ringen  
Distriktsleder  
Telefon: (+47) 915 21 063  
E-post: [ringen@tryggtrafikk.no](mailto:ringen@tryggtrafikk.no)

Besøksadresse:  
Trygg Trafikk  
Industrigata 1  
2619 Lillehammer

Postadresse:  
Postboks 1101 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

[www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no)

Følg oss på Twitter og Facebook

# Ungdomsulykker i trafikken

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021 som nå er ute til høring.

Utfordringer i Oppland

FTU's satsingsområder

## UNGDOM – TRAFIKKSIKKER OPPVEKST

Ungdom er overrepresentert i trafikkulykker, som er én av de vanligste dødsårsakene blant ungdom mellom 16 og 24 år. Gutter utgjør 2/3 av de drepte. De typiske ungdomsulykkene skjer som oftest om natten i helgene. De ni første månedene med førerkort er den mest ulykkesutsatte perioden. De viktigste ulykkesårsakene (årsaker og skadeomfang) blant ungdom i trafikken er manglende erfaring og kjøreferdigheter, høy fart, kjøring i ruspåvirket tilstand, manglende hjelmbruk og manglende bruk av bilbelte. Viktige årsaker til at ungdom er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker er kombinasjoner av økt mobilitet knyttet til alder, oppsøking av risikofylte situasjoner/aktiviteter og ikke fullt utviklet impuls kontroll. Vi ser de samme tendensene i Norden og i andre europeiske land.

Det er en stor økning i antall ulykker det året ungdom fyller 16 år. De omkommer og blir hardt skadd på moped og som passasjerer i bil. I denne aldersgruppen øker forskjellen på kjønn. De fleste som omkommer er gutter. Flest gutter blir drept eller hardt skadd i mopedulykker, mens jentene dør eller blir hardt skadd som passasjerer i bil. Sjåførene i disse ulykkesbilene er oftest unge menn.

Når ungdommene blir 18 år går de inn i den perioden hvor de er mest utsatt for ulykker i trafikken. Dette gjelder både for gutter og jenter, men guttene er likevel overrepresentert (70 % gutter og 30 % jenter). Ungdom i denne alderen forulykker som sjåfører av bil og som passasjer i bil.

Oppfølging:

- ✓ FTU vil stimulere til økt volum og kvalitet i trafikkopplæringen på ungdomstrinnet i grunnskolen gjennom kompetansemålene i Kunnskapsløftet
- ✓ FTU vil stimulere til valgfaget Trafikk og bidra til målrettede prosjekter/tiltak på ungdomstrinnet i grunnskolen, samt bidra for økt oppslutning om Statens vegvesens informasjonsmøte om øvelseskjøring
- ✓ FTU vil stimulere til målrettede tiltak for elever på alle trinn i videregående skole
- ✓ FTU vil bidra til samordning av kontrollinnsatsen rettet mot ungdom



ERNU



GJØVIKREGIONEN  
UTVIKLING

hamar\_  
regionen

KongsvingerRegionen

Lille  
hammer  
Regionen



HADELAND

## Innlandets mobilitetsbehov til markedet

Stein Fyksen

Erling Sæther

## Sammendrag

Flere strekninger i Innlandet er ikke prioritert når det gjelder investeringer i den nylig fremlagte Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan for 2018-2029.

Dette notatet peker på prosjekter i Innlandet som av flere grunner bør prioriteres i første planperiode for å styrke mobiliteten for næringslivet til sine markeder og til Hovedflyplassen OSL

En sammenhengende utbygging av E16 på strekningen Nybakk-Slomarka må starte nå. Ved å følge regjeringens forslag til NTP for 2018-2029 er det risiko for at åpning av hele strekningen kommer 30 år etter at utbyggingen av strekningen Kløfta-Nybakk startet. Reguleringsplaner er klare til behandling. Utbyggingsorganisasjonen er klar. Legges denne ned forsvinner den genuine kompetansen som er opparbeidet i prosjektet. Årsdøgntrafikken er blant landets høyeste på denne type veg med opp mot 15000. Tungtransportandelen er høy med ca. 14 prosent. Deler av strekningen har 40 og 50 km/t-soner langs bolig- og skoleområder. Kostnadsberegningen er på 7,1 mrd kroner. Det pågår en optimalisering i prosjektet som ventelig vil redusere kostnadene med 0,5-1 mrd kroner.

Rv4 Roa-Jaren bør være bygget innen 2022. Reisetiden Gardermoen-Jaren vil da kunne bli 40 minutter, redusert med 5-10 minutter. Prosjektet ligger inne i planforslaget for 2018-2023 med en statlig ramme på 680 mill kroner og 1130 mill kroner i bompenger. Hele strekningen Roa-Jaren forutsettes bygget som fire felts vei. Hele strekningen Roa-Jaren har totalkostnad 4,2 mrd kroner fordelt med 2,5 mrd kroner på Gran/Lunner grense – Jaren og 1,8 mrd kroner på Roa-Gran/Lunner grense.

Rv3/Rv25 Kolomoen- Elverum(Grundset) bør bygges som en smal firefelts vei. Dette vil gi en tilleggskostnad på ca. 200 mill kroner, dvs en økning i kostnadsoverslaget fra 5,2 mrd kroner til 5,4 mrd kroner. Fartsgrensen kan da bli 100km/t og reisetiden Gardermoen-Elverum blir redusert med 8 minutter til 70 minutter.

E6 i Midtgudbrandsdalen Ringeby-Otta på 55 km er nedprioritert i NTP-forslaget etter at første etappe på 33 km ble åpnet i 2016. Prosjektene Ringeby syd-Frya og Sjoa-Otta bør bygges i første periode. Prosjektene bør prioriteres foran rassikring i Rosten og tunnel løp to i Øyertunnelen. Utbyggingsorganisasjonen er klar og kompetansen er intakt. Slik situasjonen er nå betales det bompenger for en 55 kilometers vei hvor bare 33 kilometer er ferdig.

Fv33 Gjøvik-Minnesund er 65 km lang. ÅDT er opp mot 20 000 mot Gjøvik og tungtrafikkandelen er 13-14% ved fylkesgrensen Oppland/Akershus. Dette er hoved traséen for ekspressbuss mot Gardermoen og Oslo. Veien bør bygges ut med minimum veibredde på 8,5 meter og fartsgrense 80 km/t. Samlet utgjør investeringsbehovet 2,3 mrd kroner og bør være gjennomført i løpet av en tiårs periode. Reisetiden Gjøvik-Gardermoen blir da 1t 15 min, redusert med 15 minutter.

## Innlandets behov for mobilitet til markedet

Intercityutbyggingen mot Lillehammer for strekningen Åkersvika i Hamar til Lillehammer bør fullføres som dobbeltspor innen 2029. Samlet kostnad er anslått til 25 mrd kroner, hvorav 8-10 mrd kroner i Hamar og 15-17 mrd kroner for videreføringen til Lillehammer. Reisetiden Lillehammer-Oslo blir da 1,23 min, Lillehammer Gardermoen 1 time og Hamar-Gardermoen blir 35 minutter.

Den samlede effekten av spart reisetid er betydelig, til sammen 116 minutter hvis en summerer effekten av de korridorer rapporten omhandler.

Strekning	Anbefalt fullført	Reisetids besparelse, min	Ny reisetid
Kongsvinger-Gardermoen	2022/23	15	50 min
Jaren-Gardermoen	2022	5	40 min
Elverum-Gardermoen	2020/21	8	65-70 min
Gjøvik-Gardermoen	2025	15	65-70 min
Intercity Hamar-Gardermoen	2025	23	35 min
Intercity Lillehammer-Gardermoen	2029	50	60 min
Sum		116	

Et pendlingsomland med reisetider på om lag en time er av mange oppfattet som akseptabel reisetid til jobben. Det samme gjelder for reisetider for næringslivet. Alle regionene vist i tabellen vil få vesentlig bedre reisetider med de foreslåtte utbygginger. Det ville også være mulig å etablere sterkt forbedrede kollektivtilbud med buss til disse regionene der det ikke er jernbanetilbud.

Reduserte reisetider vil uten tvil generere bedriftsetableringer, økt reiselivsaktivitet og økte nytteverdier for befolkningen i regionen.

Likeså vil flyplassens økte behov for arbeidskraft gi muligheter for et større omland for rekruttering. Ikke minst vil det kunne legges til rette for bedre rekrutteringsmuligheter for bedriftene lokalisert i Innlandet.

## Innhold

Sammendrag .....	1
Om oppdraget .....	4
Sysselsetting og næringslivet i Innlandet .....	5
Industriklynger .....	6
Gjøvikregionen og Raufoss .....	6
Kongsvingerregionen.....	6
Korridoren mot Sverige.....	7
Hva sier bedriftsrepresentantene? .....	8
Hovedflyplassen .....	10
Utvikling og nøkkeltall .....	10
Reiseliv og tilbringertransport.....	11
Særlig om utenlandske besøksreiser til Innlandet .....	12
Flyfrakt.....	14
Godspakke Innlandet.....	15
Mobilitet og tilgjengelighet – forutsetning for vekst i Innlandet .....	16
Generelt.....	16
E16 Kløfta-Kongsvinger (-Gardermoen) .....	16
E 16 Gardermoen-Grua, E 16/rv4 Grua-Roa og rv4 Roa- Jaren (Brandbu).....	20
E6 Gardermoen-Moelv og E6/rv.3 /rv.25 Gardermoen-Elverum(-Grundset)-Dovrebanen.....	21
E6 i Midt Gudbrandsdalen.....	22
Fv. 33 Gjøvik-Minnesund.....	24
Intercity mot Lillehammer .....	26
Prioriteringer .....	27
Reisetidseffekter og ringvirkninger .....	27
Ringvirkningseffekter .....	27
Næringslivets nytte av flytransport.....	28



## Om oppdraget

Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2018-2029 (Meld.St. 33 (2017-2017) ble fremlagt av regjeringen den 5.4.2017

Oppdragiverne for dette prosjektet er NHO Innlandet i samarbeid med regionene Gjøvik, Lillehammer, Hamar, Hadeland, Kongsvinger og Elverum.

Hensikten har vært å peke på åpenbare investerings- og utbedringsbehov for veg og jernbane som ikke ligger inne i planforslaget som prioriterte prosjekter i første planperiode.

Prosjektene som omtales i denne rapporten vil bidra til å styrke mobilitet og tilgjengelighet til markedene og til hovedflyplassen for næringslivet i Hedmark og Oppland.

Det har vært fokusert på vegprosjekter innenfor en reisetid på en time til flyplassen fordi denne anses som et nav for mye av møte- og reisevirksomheten for innlandets næringsliv. Det er likevel tatt med omtale en enkelte samferdselsprosjekter som ligger utenfor denne avgrensingen.

Rapporten er skrevet av Stein Fyksen og Erling Sæther.

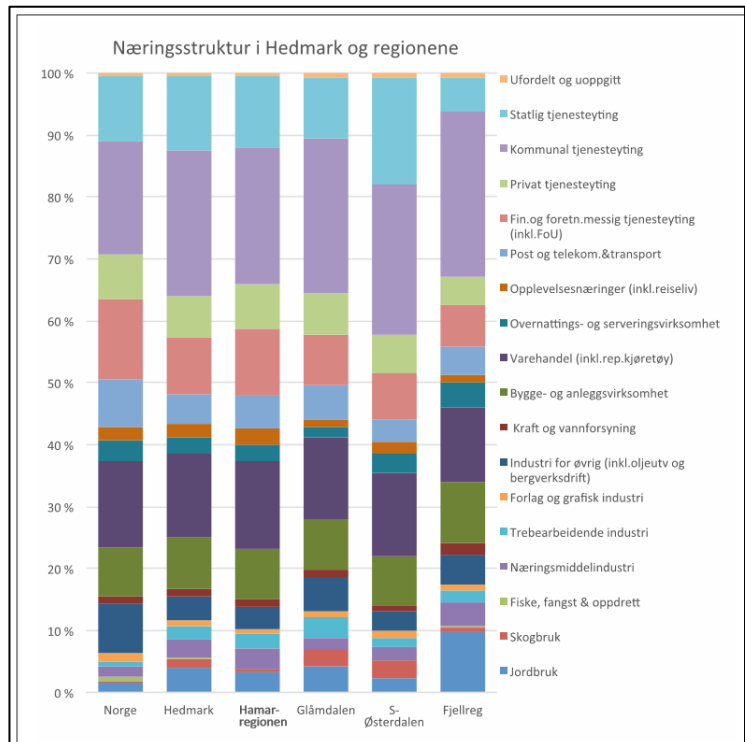


*Organisasjonen Bedre Veier arbeider for utbygging av et hovedvegnett ut fra rasjonelle kriterier. Se [bedreveier.no](http://bedreveier.no). Dette notatet er skrevet av Stein Fyksen, tidligere veisjef i Akershus og prosjektdirektør i Statens Vegvesen region Øst og Erling Sæther, tidligere næringspolitisk direktør i NHO Logistikk og Transport. Oppdragsgiver er NHO Innlandet og regionene Gjøvik, Lillehammer, Hamar, Hadeland, Kongsvinger og Elverum.*

## Sysselsetting og næringslivet i Innlandet

Med en befolkning på nærmere 400 000 har Hedmark og Oppland om lag 90 000 sysselsatte hver. I fylkene er det lokalisert viktige eksportnæringer for landet. Først og fremst dreier det seg om reiseliv spredt rundt om i begge fylkene med landets største hyttekommuner, men også dominerende næringsområder som skogbruk hvor de to fylkene alene utgjør 70 prosent av Norges skogsavvirkning.

Fylkene inneholder viktige industriklynger med sterkt mobilitetsbehov. Sammenlignet med landet for øvrig er det en stor andel sysselsatte innenfor offentlig sektor. Statlig, fylkeskommunal og kommunal forvaltning sysselsetter om lag 35 prosent av arbeidsstyrke. Jordbruk, skogbruk, industri, varehandel, transport, bygg- og anlegg utgjør likevel nærmere 50 prosent av total sysselsetting. Dette er transportintensive næringer med behov for god tilgjengelighet til sine markeder. Næringene er også avhengig av gode flyforbindelser. Dette gjelder alle næringer, men særlig gjelder det reiselivsnæringen som driver omfattende



Kilde: SSB / Østlandsforskning

Sysselsatte per næring (2010, 2013 og 2014)						
	2010	2013	2014	Endring 2010–2014		Andel av totalt sysselsatte i 2015
				Tall	Prosent	
Jordbruk, skogbruk og fiske	5 567	5 042	5 003	-564	-10,1 %	5,7 %
Bergverksdrift og utvinning	181	156	157	-24	-13,3 %	0,2 %
Industri	8 334	7 870	8 038	-296	-3,6 %	9,1 %
Elektrisitet, vann og renovasjon	1 268	1 360	1 360	92	7,3 %	1,5 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	7 743	8 207	8 192	449	5,8 %	9,3 %
Varehandel, reparasjon av motorvogner	11 936	11 736	11 690	-246	-2,1 %	13,3 %
Transport og lagring	3 792	3 946	3 875	83	2,2 %	4,4 %
Overnattings- og serveringsvirksomhet	3 335	3 380	3 380	45	1,3 %	3,8 %
Informasjon og kommunikasjon	1 719	1 787	1 778	59	3,4 %	2,0 %
Finansiering og forsikring	929	852	838	-91	-9,8 %	1,0 %
Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	3 306	3 414	3 491	185	5,6 %	4,0 %
Forretningsmessig tjenesteyting	2 963	2 848	2 893	-70	-2,4 %	3,3 %
Off.adm., forsvar, sosialforsikring	4 977	5 419	5 462	485	9,7 %	6,2 %
Undervisning	7 105	7 347	7 471	366	5,2 %	8,5 %
Helse- og sosialtjenester	20 391	20 585	20 785	394	1,9 %	23,7 %
Personlig tjenesteyting	3 166	3 075	2 927	-239	-7,5 %	3,3 %
Uoppgitt	602	533	533	-69	-11,5 %	0,6 %
<b>Sum næringer</b>	<b>87 314</b>	<b>87 557</b>	<b>87 873</b>	<b>559</b>	<b>0,6 %</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Fordelt på institusjonelle sektorer</b>						
Statlig forvaltning	7 739	8 350	8 578	839	10,8 %	9,8 %
Fylkeskommunal forvaltning	1 992	2 091	2 133	141	7,1 %	2,4 %
Kommunal forvaltning	19 098	20 166	20 131	1 033	5,4 %	22,9 %
Privat sektor og offentlige foretak	58 485	56 950	57 031	-1 454	-2,5 %	64,9 %

Fylkesstatistikk for sysselsetting i næringer. Hedmark øverst og Oppland neders. Kilde: Hedmark og Oppland fylkeskommuner

## Industriklynger

### Gjøvikregionen og Raufoss

Industriklyngen på Østre Toten består av mange bedrifter som produserer for eksport og er avhengige av presise transport. Eksempelvis lager bedriften Neuman hjuloppheng i aluminium for bilindustrien for Mercedes, Volvo, Jaguar og GM med flere. Bedriften inngår i den løpende produksjonsprosessen for bilfabrikkene og er avhengig av meget presis leveringsdyktighet for å opprettholde sin konkurransekraft. Andre bedrifter i industriparken har tilsvarende krav til leveringsdyktighet i markedet.

Se [www.raufossindustripark.no](http://www.raufossindustripark.no).

### Kongsvingerregionen

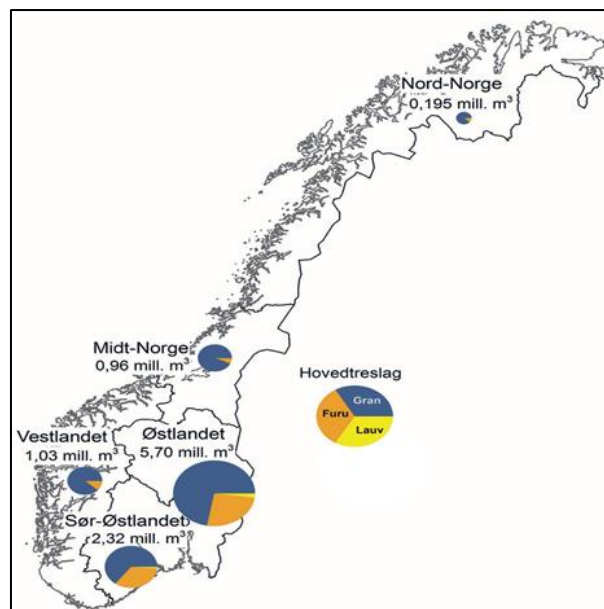
Akershus og særlig Romerike har i mange år hatt sterk vekst. Det er etablert store logistikksentre fra Lørenskog, via Skedsmo, Kløfta og på Gardermoen. Mange tusen transportintensive arbeidsplasser er etablert i regionen. Bedriftsetableringer i Ullensaker har hatt særlig stor vekst, men økningen sprer seg også østover i Kongsvingerregionen. Denne regionen har fra før store bedrifter og et levedyktig næringsliv i mange næringer, de fleste transportintensive. Arbeidsreisetrafikken og reiselivstrafikken har økt meget sterkt de senere år langs E16.

En slik bedrift er Mapei AS som er lokalisert på Disenå. Bedriften genererer 280 000 tonn varer tilsvarende 20 000 trailerturer pr år.

Et tilsvarende industrikuster i Kongsvingerregionen er samlet i nettverket 7 sterke. 7sterke representerer 80 industri bedrifter med en samlet arbeidsstyrke på 3000 og en årlig omsetning på 7 mrd kroner

Regionen fremstår som et avlastningsområde til hovedstadsregionen, men regionen genererer selv en betydelig vekst. Pendlingen har økt både internt i regionen og til fra hovedstadsområdet og hovedflyplassen. Det er et sterkt behov for å dekke mobilitetsbehovet for en større arbeidsmarkedsregion. Dette gir større fleksibilitet for næringslivet og et bedre rekrutteringsgrunnlag for bedriftene.

Tungtrafikken utgjør langdistansetraffikk fra Østlandet, Vestlandet og Midt-Norge til Nord-Norge, Värmland og mot Örebro-Stockholm og sydover mot Karlstad og videre. Tungtraffikk oppstår også i stor grad lokalt fra skogsindustrien og andre næringer.



Skogsavvirkning 2015. Kilde: Skogmeldingen 2016-2017

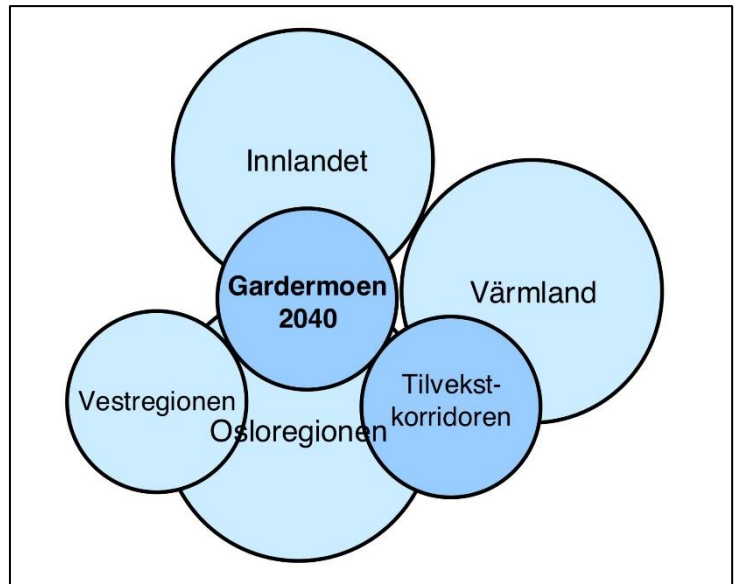
## Innlandets behov for mobilitet til markedet

Skogsindustrien i Glåmdalen og Solør er del av landets største næringer innen skogsavvirkning med en større andel avvirkning av furu og gran enn resten av landet til sammen. Skogsråstoff er den viktigste kilden for bioenergi som ventes å bli den viktigste kilden til miljøvennlig drivstoff fra 2020. I denne regionen ble det avvirket 5,7 mill. m<sup>3</sup> i 2015. Dette tilsvarer opp mot 150 000 trailerturer med tømmer og øvrig skogsråstoff.

## Korridoren mot Sverige

OSL er i dag større enn Arlanda ved Stockholm målt i antall reisende. Veksten har i mange år vært større enn Arlanda, til en viss grad også i forhold til Kastrup i København. I 2016 passerte OSL 25 millioner reisende. Med de vekstambisjoner OSL har vil reisevolumet nærme seg 40 millioner i 2040.

Det regnes med at store deler av Värmland regner OSL som sin nærmeste hovedflyplass.



## Innlandets behov for mobilitet til markedet

### Hva sier bedriftsrepresentantene?

Hva sier bedriftsledere om tilgjengelighet til sine markeder og til hovedflyplassen?

1. Kort om bedriften, kunder, ansatte virksomhet.
2. Hvor trykker skoen mest for tiden når det gjelder tilgjengelighet til markedet?
3. Hva er de viktigste utbedringsbehovene for de hovedstrekninger din bedrift benytter?
4. Ditt fremtidsbilde for reisetid i din arbeids- og markedsregion?

<p>MAPEI AS. Adm. Direktør Trond Hagerud</p> 	<p>Toten Transport AS. Adm Direktør Terje Torsæter</p> 	<p>Gjøvikregionen, Hadeland, Ringerike Reiselivssjef Arne-Jørgen Skurdal</p> 	<p>Neuman Aluminium, Raufoss Technology AS Adm Dir Christopher Braathen</p> 
<p>1. Mapei AS er blant landets ledende produsenter av byggetekniske og kjemiske produkter for byggenæringen, omsetning i 2016 870 mill kroner, 240 ansatte, ligger på Sand i Nord Odal kommune.</p>	<p>1. Toten Transport er blant landets største private transportselskaper. Sammen med datterselskaper i Norge og Europa og partnere sysselsetter vi 550 personer og 320 biler. Konsernet omsatte for 850 mill kroner i 2016. Vi dekker hele landet i tillegg til omfattende internasjonale transporter. Vi driver også terminalvirksomhet og lagervirksomhet for kunder samt fortolling og spedisjon. Daglig har vi en transportkapasitet på 7500 tonn.</p>	<p>1. Gjøvikregionen og Hadeland Reiseliv som er en av fire destinasjonsselskaper i Oppland. Står for fellesprofilering og utviklingsprosjekter av reiseliv av regionene i tett samarbeide med reiselivsnæringen og kommunene. Har i dag 150 medlemsbedrifter. Regionen hadde 530 kommersielle gjestedøgn i 2016. I tillegg har regionen et stort antall fritidsboliger.</p>	<p>1. Neuman Aluminium (Raufoss Technology AS) inngår i CAG-konsernet, med en årlig omsetning på 12 milliarder kroner. På Raufoss har vi 125 ansatte, omsetter vi årlig for ca. 700 mill kroner og er inne i en kraftig vekstperiode, med forventet dobling de neste 3 årene. På Raufoss har vi i tillegg til en høyautomatisert fabrikk også globalt innkjøp, salgsledelse og produktutvikling. Vi leverer hjuloppheng i aluminium til flere av verdens ledende bilprodusenter.</p>
<p>2. Det er helt klart E16 hvor vi har en strekning mellom Nybakk og Slomarka på 33 kilometer med to felts, trafikkfarlig vei gjennom bolig- og</p>	<p>2. Skoen trykker mest på Rv4. Det er aksene Raufoss-Oslo som er vår viktigste korridor. Våre sydgående transporter fra Raufoss utgjør hovedstammen av vår</p>	<p>2. Rv4 med sin gamle og trafikkfarlige vegstandard på store deler av strekningen, kombinert med stor trafikkbelastning og lave fartsgrenser er en stor ulempe for våre</p>	<p>2. Vi har minimalt med godstransport til/fra Gardermoen, men mange medarbeidere, spesielt innen Produktutvikling og Salg, som hyppig benytter OSL. Vi har noen på reise nesten til</p>

## Innlandets behov for mobilitet til markedet

<p>skole områder og med både 40, 50 og 60-soner. På begge sider mellom Kløfta og Kongsvinger er det akseptable standard på firefelts veg. Det er en stor skuffelse at regjeringen skyver denne traseen ut i det uvisse til tross for at den ligger delvis inne i gjeldende NTP og i etatenes forslag som kom i fjor.</p>	<p>virksomhet med eksport til Europa både med Colorline og med E6 mot Europa eller til Vestfold og Sørlandet. Hele 240 trailerturer går tur/retur daglig mellom Raufoss og Oslo. Derneft vil jeg trekke fram FV 33 mellom Gjøvik og Minnesund. Selv om det nylig har vært utbedringer gjenstår mye for at veien er trygg og rask nok for tungtrafikken.</p>	<p>medlemsbedrifter i regionen. Rv33 langs Skreifjella med sine rasfarlige områder og dårlige vegstandard på store deler av strekningen. Fra Lena til Totenvika likeså.</p>	<p>enhver tid. Utbedringer som kutter reisetiden fra dagens ca. 1t 15 min vil være kjærkomne, men ikke avgjørende for vår tilgjengelighet til markedet. Skoen trykker mest på en helhetlig utbedring av veinettet fra Raufosssparken og helt fram til Kielferga, samt sørover til Gøteborg.</p>
<p>3. Bare vår bedrift frakter 280 000 tonn i året ut til våre kunder tilsvarende 20 000 vogntogturer. Veien har 14 % tungtrafikkandel som betyr 1250 lastebiler i døgnet. Det er om lag halvparten av alle lastebiler som passerer Svinesund daglig. Vegene er blant de største tungtransportåre i landet. Om vi kunne få hele ruta som firefelts veg og en snitthastighet på 80 km i timen vil dette representere en innsparing for næringslivet på 50 mill kroner.</p>	<p>3. Kjørertraseen til eksempelvis Hjortnæs-kaia/Colorline hvor vi skiper ut mange eksportbiler går langs RV4 fram til Gjelleråsen. Deretter kjører vi RV 22 til E6 ved Hvamkrysset før bilene kjører tunnelene gjennom byen. Kjøreretiden er en time og femti minutter. Den burde vært ned mot halvannen time. De viktigste utbedringsbehovene er gjenstående strekning Jaren-Roa og RV 22 fra Gjelleråsen til Hvamkrysset. Den sistnevnte er en gammel og dårlig vei med helt klare utbedringsbehov. Tungtrafikken er enorm på denne strekningen. I tillegg til våre biler kommer lastebiltrafikken til Ringnes, Arcus og flere store bedrifter som er lokalisert ved Gjelleråsen.</p>	<p>3. Utbedring av standard, midtdeler med forbi kjøringssoner eller fire felts veg på hovedveger.</p>	<p>3. Vårt hovedfokus når det gjelder samferdsel er uten tvil RV4. Ut fra Raufoss Industripark går det 20.000 vogntog årlig. Nesten alt går på RV4. Vi ser en positiv utvikling Lygna- Lunner - Roa. Største utbedringsbehov vil være å fjerne resterende flaskehalsar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lygna Nord står igjen med noen km med "sæterveg".</li> <li>• Neste stopp Nittedal/Akershus/Oslo!</li> </ul> <p>Vi trenger helhetlig oppgradering med effektiv og sikker veg helt fram til Kielferga!</p>
<p>4. Kongsvingerregionen med sitt store vekstpotensiale i logistikk, vareproduksjon, handel må snarlig få en fire felts vei, bedre kollektivtilbud til OSL, et bedre godstogtilbud til Europa for øvrig og togtilbud for personer til det øvrige Østlandet. Det vil utvide arbeidsmarkedsregionen vår og øke attraktiviteten for arbeid og bolig i regionen</p>	<p>4. 220 biler med en reisetidsgevinst på 20 minutter gir enorme kostnadsreduksjoner for oss og kundene våre. Det dreier seg om 60 000 lastebilturer årlig med en tidsgevinst på 20 000 timer eller en kostnadsreduksjon på 12-15 mill kroner. I tillegg får vi miljøgevinsten i form av mindre drivstoff forbruk. Dette gjelder bare vår bedrift med datterselskaper. Tar en med hele næringslivet i regionen blir det enorme besparelser som kan styrke regionens konkurransekraft mot utlandet. Korridoren Gjøvik, Toten, Hadeland har fylkets største eksportklynger.</p>	<p>4. Reisetid til og fra Gardermoen bør ned i ca. en time for at vi skal kunne konkurrere på like vilkår framover. Det er generelt svært dårlig kollektivtilbud til/fra Gardermoen og regionen. Bør styrkes snarlig og uavhengig av satsing på annen samferdsel.</p>	<p>4. Raufoss – OSL på mindre enn en time.</p>

## Hovedflyplassen

### Utvikling og nøkkeltall

Gardermoen bidrar sterkt til den regionale utviklingen, men regionen bidrar til Gardermoes utvikling. Det er nå om lag 12 500 ansatte på flyplassen. Med ringvirkninger omfatter det om lag 25 000 og det forventes en tilnærmet doubling mot 2040. I følge OSL er det generert 40 000 arbeidsplasser som følge av flyplasslokaliseringen. Det dreier seg om arbeidsplasser innen reiseliv og turisme, transport og logistikkvirksomhet samt ulike typer servicevirksomhet som servering og handel. De fleste av disse er bosatt nord for Oslo, dvs. på Romerike og Kongsvingerregionen. Eksempelvis er Ullensaker nå blant landets største reiselivskommuner.

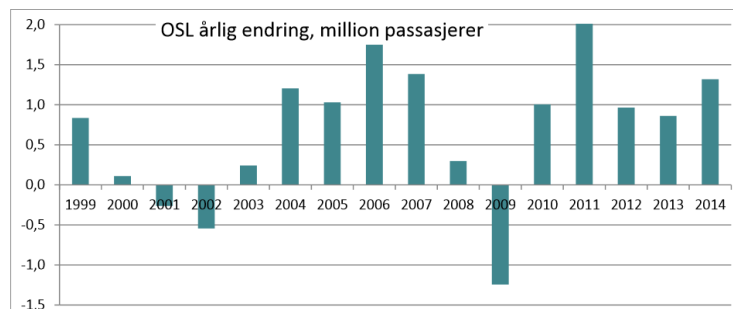
Den nye terminalen trenger ca. 1000 nye ansatte. OSL har som ambisjon en vekst i antall reiser på 1 million årlig mot 2040. Hver ny million reisende krever 500 nye arbeidsplasser.

OSL hadde en trafikk på 25 mill reisende i 2015. Fra første hele oppstartsår i 1999 har trafikken i snitt økt med 3,9 prosent. 2002 og 2009 hadde trafikknedgang i forhold til året før, men i snitt er trafikkveksten betydelig og langt over veitrafikkutviklingen og den økonomiske veksten.

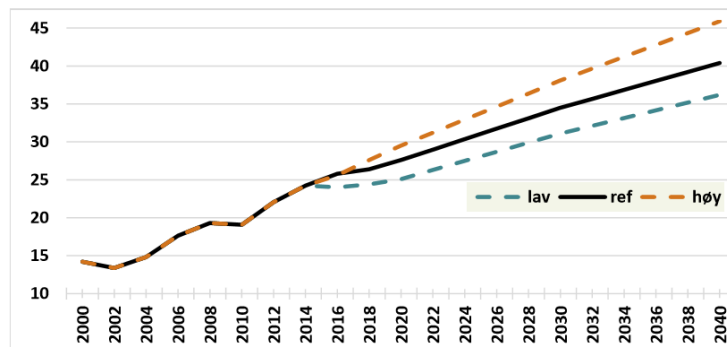


Illustrasjon: Nordic Office of Architecture

Illustrasjon fra grunnlagsnotat til NTP 2018-2029



Figur 1.1 Trafikkendring på Oslo Lufthavn 1999-2014. Million passasjerer.



Figur 1.2 Prognoser for Oslo Lufthavn 2014-2040. Mill. passasjerer.

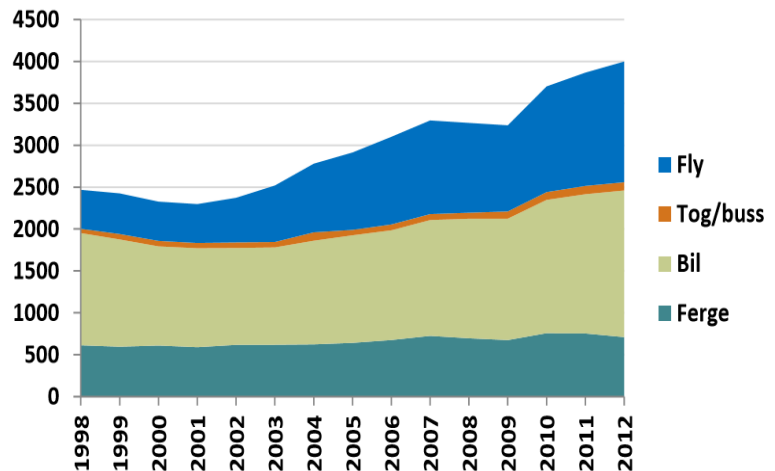
Grafene er hentet fra Grunnlagsnotat til NTP: Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn

TØIs prognoser utarbeidet på oppdrag frå Samferdselsdepartementet tilsier en noe lavere vekst framover, men antallet reiser vil passere 40 millioner i 2040. Flyplassen vil nå kapasitetstaket i 2030 med om lag 35 mill reisende. Da vil et tak på 90 flybevegelser på to rullebaner bli nådd.

## Reiseliv og tilbringertransport

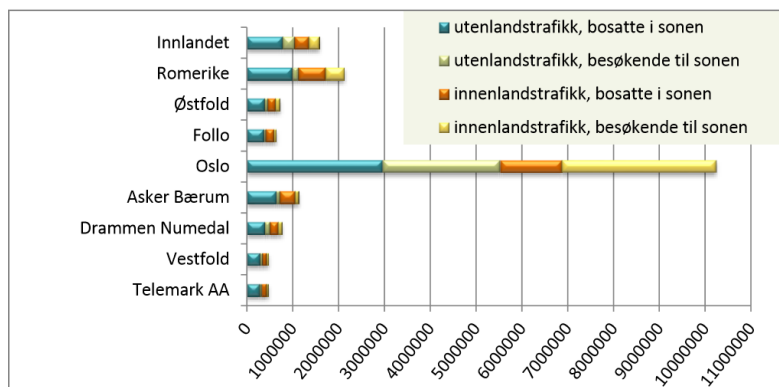
Fly øker sin betydning for den innkommende turismen og er nå det transportmiddelet som bringer flest turister til landet etter bilen.

Av 25 mill flyreisende i 2015 var det 25 prosent transfer-reiser. 18 mill reiste til/fra flyplassen med tog, bil, buss, taxi. I tillegg kommer arbeidsreisetrafikken for de ca 25 000 årsverkene som utføres i direkte eller indirekte tilknytning til OSL.



Figur 7.1 Antall innkommende turister (i tusen) med minst en overnatting etter transportmiddel  
Kilde: Reisevaneundersøkelsen blant utenlandske turister 2012

Nær åtti prosent av flyreisende skal til/fra Oslo og Akershus. Ni prosent skal til/fra flykene Agder, Telemark, Buskerud, Vestfold, Østfold, Fire prosent skal til/fra Drammensregionen.



Figur 2.1. Passasjerer kommet/reist på OSL etter type og geografisk sone. 2013.

Kollektivandelen er blant verdens høyeste med 67 prosent andel. Dette skyldes først og fremst Flytoget, men de senere år også NSBs tilbud samt Flybussene som fikk et omfattende tilbud fra

Tabell 2.2. Kollektivandeler på OSL etter sone. Passasjerer til fra Østlandet.

Sone	Buss	Flytog	Tog	Kollektiv	Bil
Telemark Aust-Agder	19	19	16	54	46
Vestfold	6	15	39	61	39
Drammen Numedal	5	43	22	70	30
Asker Bærum	11	56	8	75	25
Oslo	14	53	9	76	24
Follo	25	25	10	59	41
Østfold	34	10	4	48	52
Romerike	18	22	10	50	50
Innlandet	22	10	22	53	47
<b>Totalt</b>	<b>16</b>	<b>40</b>	<b>11</b>	<b>67</b>	<b>33</b>

\* Gåing og annet er utelatt i denne tabellen. Kilde: Reisevaneundersøkelse 2013.

Kilde: Grunnlagsdokument til NTP 2018/2029. Framtidig kapasitet til Oslo lufthavn



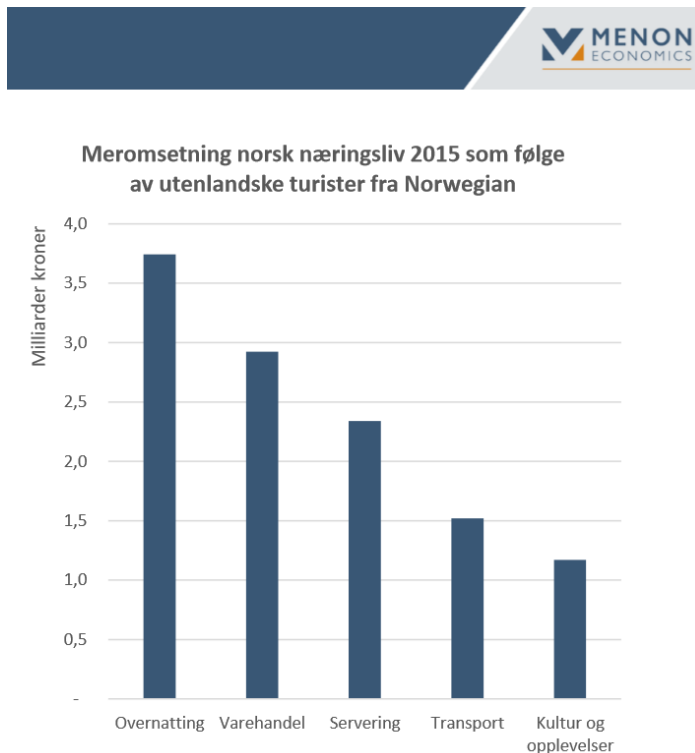
oppstart i 1998.

## Særlig om utenlandske besøksreiser til Innlandet

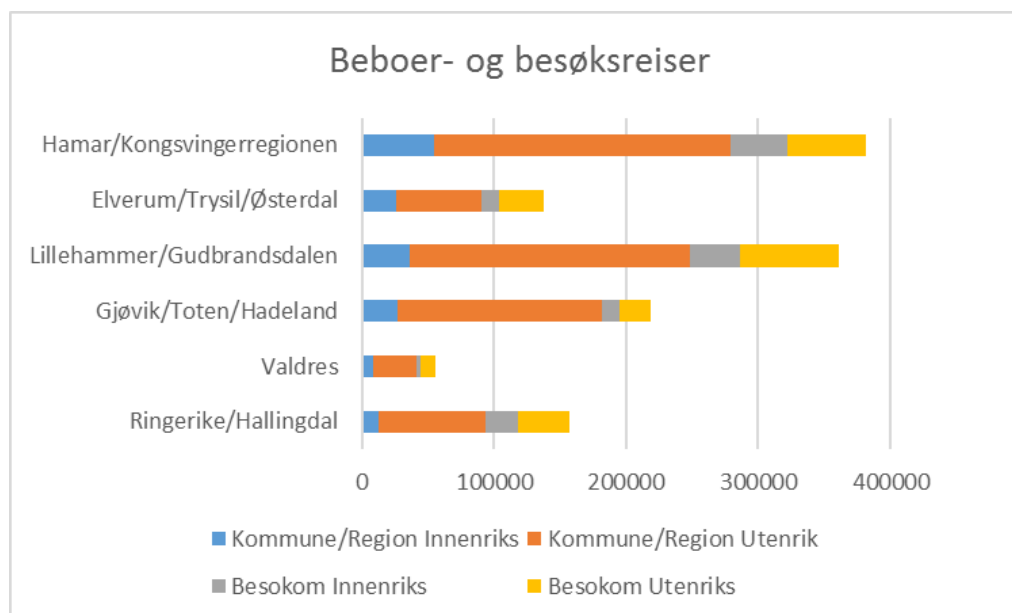
Tilsvarende var det 930 000 reiser som oppstod fra beboerne i regionen hvorav hele 770 000 var internasjonale reiser.

I følge Menon Economics genererte noe i overkant av 1 mill utenlandsbesøkende med Norwegian om lag 11 mrd kroner i meromsetning (utover flybilletten) i 2015. Omsetningen fordelte seg på overnatting, varehandel, servering, transport og opplevelser.

*Kilde: Menon Economics, datagrunnlag Norwegian, SSB, Innovasjons Norge og Menons ringvirkningsmodell ITEM*



Avinor gjennomførte i 2015 gjennomførte Avinor en undersøkelse om besøksreiser og beboerreiser for alle kommuner. For innlandskommunene viser undersøkelsen at 7 prosent av flyplassens reisende skal til eller fra innlandsregionen. Det var i alt 357 000 besøksreiser til innlandet hvorav 240 000 kom fra utlandet.



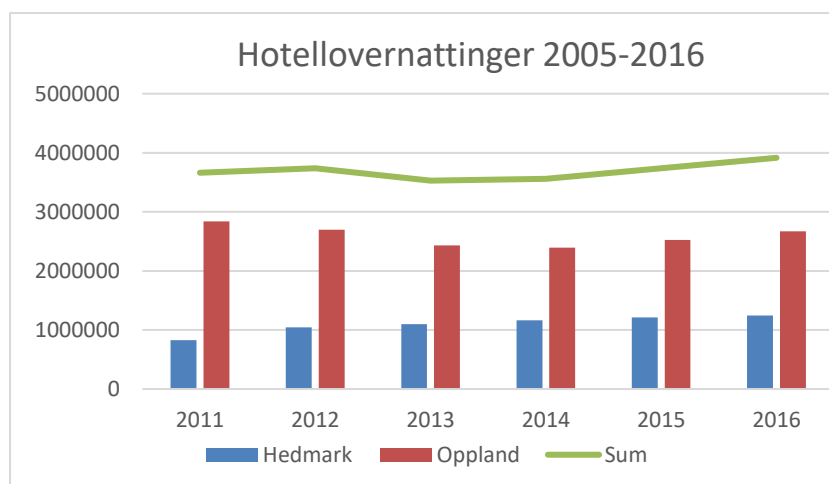
*Besøksreiser til innlandsregionene var på i alt 375 000 hvorav 240 000 var besøk fra utlandet. Tilsvarende var det 930 000 reiser fra beboerne i Innlandet hvorav 770 000 var utlandsreiser. (Avinors reiseundersøkelser 2015)*

## Innlandets behov for mobilitet til markedet

Basert på Menon Economics analyse og Avinors reiselivsundersøkelse på OSL kan det antas at de 240 000 besøkende til Innlandet i 2015 genererte en omfattende meromsetning på opp mot 2 mrd kroner. Analysen baserer seg på at hver utenlandsbesøkende legger igjen en meromsetning på 11 000 kroner i løpet av besøket, forretningsreisende noe mindre og feriereisende noe mer.

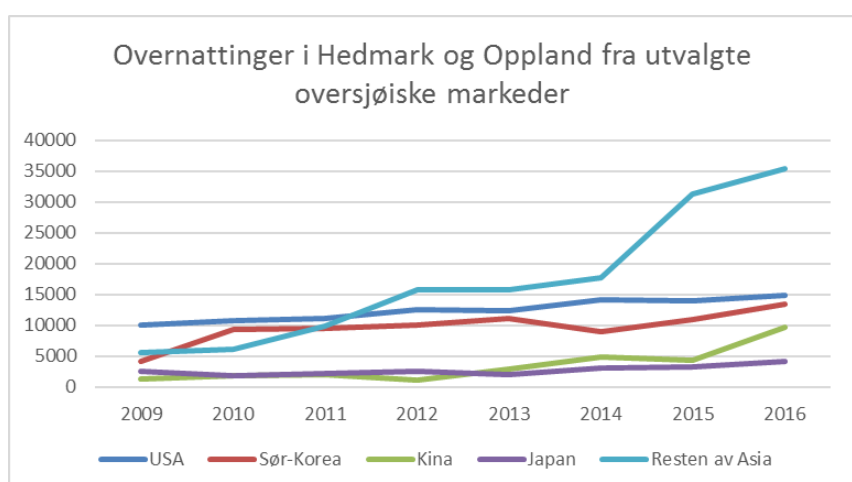
Tallet må tolkes med forsiktighet fordi Menon Economics' samme analyse tilsier en indirekte sysselsettingseffekt i Innlandet på ca 850 årsverk utover de som arbeider med direkte flyplassrelatert virksomhet. Disse er beregnet av Oslo Economics til å utgjøre 700 årsverk. Ringvirkningen av flyplassen for Innlandet må likevel sies å være betydelig. Hvor mye større ringvirkningene kunne blitt som følge av bedre mobilitet for gjester, bedrifter og ansatte omtales senere i utredningen.

De siste årene har hotellovernattinger i Innlandet økt og det er grunnlag for å anta at flyplassen bidrar til denne veksten siden besøksreiser med fly for utenlandske besøkende er dominerende etter bilen.



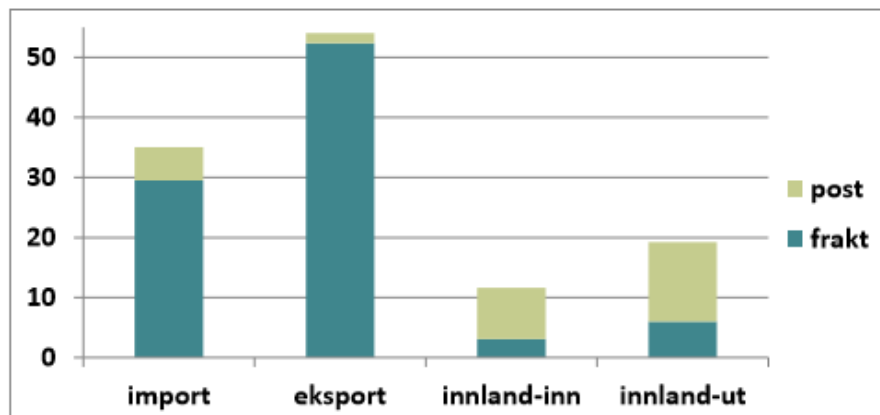
En ytterligere illustrasjon av flyplassens nytteverdi er utviklingen av antallet overnattinger fra oversjøiske markeder.

Figuren viser en tredobling av overnattinger fra 2009 til 2016 fra markedene USA, Sør-Korea, Kina, Japan og det øvrige Asia.



Kilde: Oslo Lufthavn

## Flyfrakt



290 000 tonn grensekryssende flyfrakt, det meste fersk fisk. I tillegg "truckes" flyfisk til andre lufthavner for videre flyfrakt derfra, tilsammen med 110 000 tonn. Innenriks flyfrakt, dvs post og ekspresendinger er 30 000 tonn.

I 2015 var det 290 000 tonn flyfrakt over Gardermoen, det meste var eksport av fersk fisk. Daglig eksporteres nesten 600 tonn sjømat som flyfrakt, men bare 30 prosent flys ut frå Gardermoen. Det meste sendes med lastebil til utenlandske lufthavner for videretransport derfra. Kapasiteten på Gardermoen er for lav.

En ny og større sjømatterminal på 1500 kvadratmeter er under bygging av Avinor og ventes ferdigstilt i 2020.

Total eksporteres det nå 1,2 mill tonn sjømat. Det meste fraktes på bil frå slakteriene langs hele kysten for viderefrakt til Europa. Mye fraktes med tog til Alnabru for videre bilfrakt derfra.

Det er økende andeler flyfrakt av sjømatprodukter.

Totalt regner sjømatnæringen en tredobling av eksportvolumene innen 2040. I dag er retningsubalansen for godstransport stor ved at det går 70 prosent gods nordvent og 30 prosent sydvent både for import og eksport, men også for den innenlandske transporten. Med stor vekst i sjømatnæringen vil retningsubalansen utjevnes for mange godsdestinasjoner.

Dette stiller krav til dimensjoneringen av transportkorridorer på veg, tilrettelegging for gods på jernbane og dimensjonering av flyfraktkapasiteten.

## Godspakke Innlandet

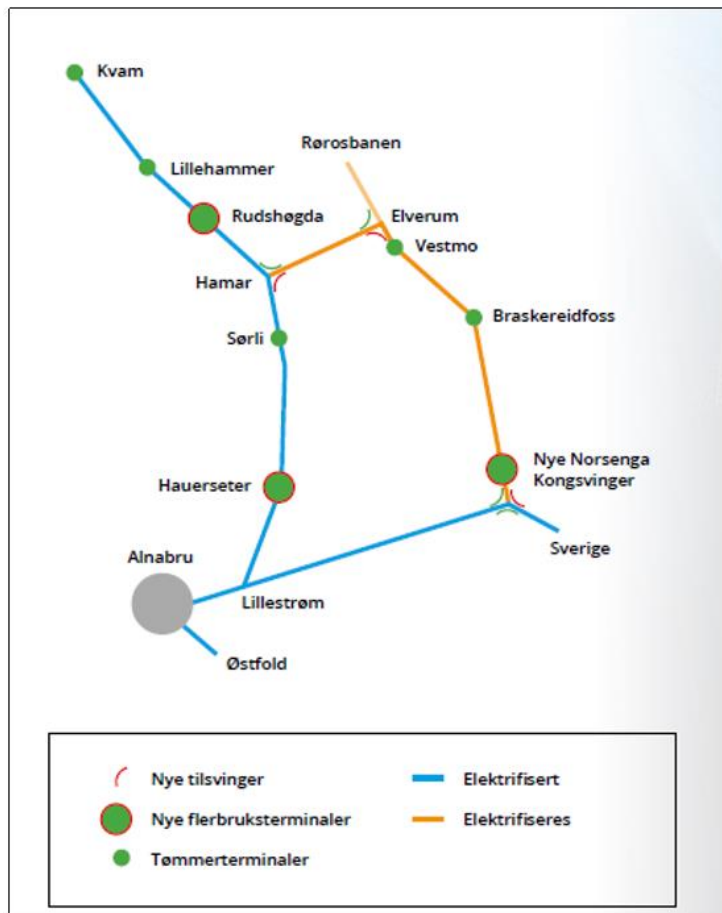
Jernbanedirektoratet har fremmet en helhetlig plan for transportutvikling på jernbane som er spesielt rettet mot eksportnæringenes transportbehov. Planen inneholder tiltak som samlet benevnes som Godspakke Innlandet.

Den gir gode muligheter for bruk av bane for eksport av fisk, men også andre eksportvarer for eksempel fra skognæringen.

Godspakken inngår i regjeringens forslag til godsstrategi for tog og er tatt med i forslaget til NTP 2018-2029 som i alt omfatter en godssatsing på 18 mrd kroner. Tiltakene kan få stor samfunnsmessig betydning for nærings- og transportutviklingen i flere landsdeler. Oppgradering av banenettet kombineres med tilrettelegging av nye terminaler ved regionale knutepunkter. Tiltakene vil gjøre banenettet mer robust og fleksibelt og bidra til vekst i de grenseoverskridende

Godspakke Innlandet består av 7 forskjellige tiltak innenfor tre hovedområder:

- o Etablering av nye banekoblinger (tilsvinger) i Hamar, Elverum og Kongsvinger slik at godstog kan kjøre over på en annen banestrekning uten å måtte snu ved nærmeste terminal.
- o Elektrifisering av banestrekningen Hamar-Kongsvinger.
- o Etablering av en flerbruksterminal på Gardermoen (Hauerset), etablering av en ny tømmerterminal i Ringsaker (Rudshøgda) samt flytting og utvidelse av tømmerterminalen på Kongsvinger.



Illustrasjon av Godspakke Innlandet som inngår i godsstrategien i NTP 2018-2029. Kilde: Geir Berg; Samfunnsnyttene av godspakke innlandet (febr 2017)

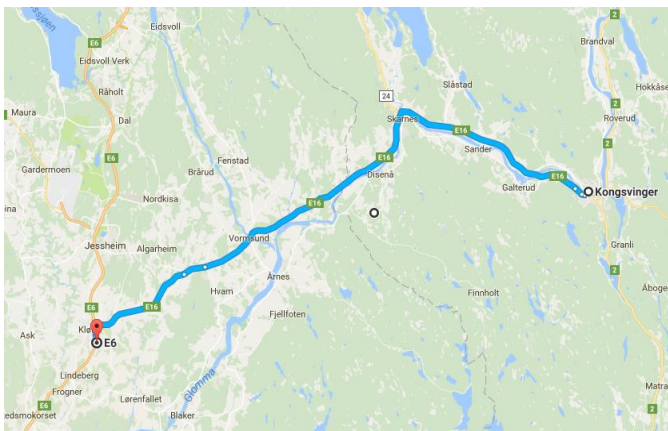
## Mobilitet og tilgjengelighet – forutsetning for vekst i Innlandet

### Generelt

Det nylig fremlagte forslaget til NTP 2018-2029 inneholder en kraftig satsing på både veg- bane- sjøtransportinvesteringer. I tillegg inneholder planen en klar miljøprofil. Når det gjelder veginvesteringer er flere vegstrekninger i Hedmark og Oppland ikke prioritert.

I dette kapittelet omtales de helt nødvendige investeringer vegsystemet trenger slik at næringslivet i Innlandet kan nå sine markedsområder, flyplassen og dermed styrke sin konkurransekraft. Det omtales ehov for vegutdringer slik at reiseavstanden til/frå flyplassen kan reduseres til omlag en time til store bustad- og arbeidsmarkedsområder i de to fylkene. Deretter gis en vurdering av ringvirkningseffekten av slike forbedringer og det anbefales også en prioritering av prosjektene.

### E16 Kløfta-Kongsvinger (-Gardermoen)



*Gjennom Opakermoen med skole- og boligområde i 40- sone*

E16 Kløfta–Kongsvinger er den viktige forbindelsen mellom hovedstaden og Kongsvingerregionen. Det samme gjelder for transporter fra disse områder til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Den er også den naturlige transportåre fra Vestlandet, Valdres, Gjøvik-Land, Ringerike og Gudbrandsdalen mot Sverige.

Strekningen har i dag varierende standard. Den vestligste parsellen Kløfta-Nybakk, ca. 10 km, ble åpnet for trafikk i 2007, mens den østlige delen, Slomarka-Kongsvinger, ca 17 km, ble åpnet i 2015. Disse strekninger er bygd som en smal firefelts vei (16,5 m) og med en fartsgrense på 90 km/t.

Innlandets behov for mobilitet til markedet

Det gjenstår utbygging av den mellomliggende strekning, fra Nybakk i Ullensaker gjennom Nes kommune til Slomarka i Sør-Odal kommune, ca. 33 km. Kostnadene er anslått til ca. 6,8 mrd. kroner. Det pågår en optimalisering av løsninger som kan gi betydelige kostnadsbesparelser. Det er ikke urealistisk med en kostnadsbesparelse i størrelsesordenen 500- 1 mrd. kroner selv med planfrie kryss på hele strekningen.

Det har vært et mantra i mange år fra regjeringens partienes side, men også fra næringslivets organisasjoner, at helhetlig utbygging av veger er avgjørende for samfunnsøkonomisk, befolknings- og trafikanter, kostnadseffektivitet, trafiksikkerhet og miljø.

### Dagens situasjon på strekningen Nybakk-Slomarka

Dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka har fjerntrafikk blandet med den lokale trafikken.

Dette medfører ulykker og gir utrygghet. I perioden 2004-2014

var det 93 ulykker med personskade på strekningen.

Veien er skolevei, vei for lokale sentra, sykkelvei og vei for

landbrukstrafikk. Som følge av dette er fartsgrensen nedsatt til

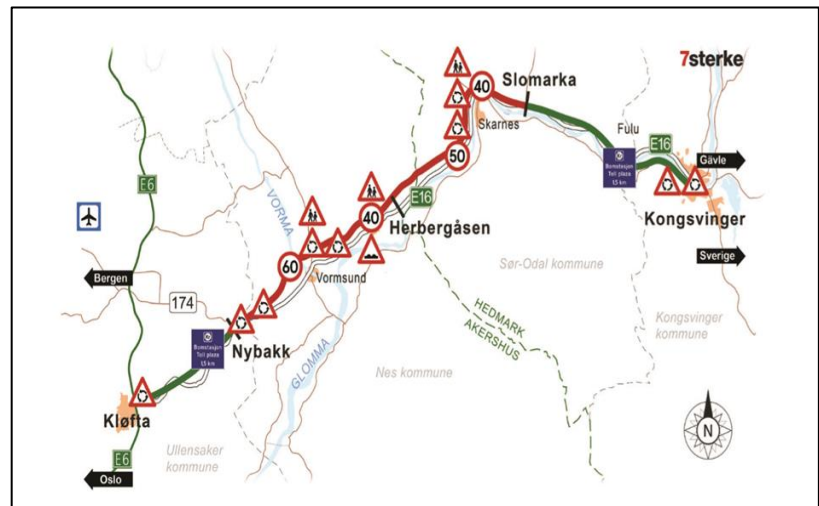
gjennomgående 70 km/t med lange strekninger med 50 og 60

km/t, og med en 40 km/t-sone (og humper) gjennom

Opakermoen

Dagens

trafikkmengde (ÅDT) varierer mellom ca. 10 og 15 000 kjøretøyer med en tungtrafikkandel på ca. 14 %.



### Mer effektive transporter.

Etter Statens ruteplanlegger er reisetiden mellom Kløfta og Kongsvinger 54 min. Med en ny E16 kan det, forutsatt en fartsgrense på 90 km/t, regnes med at reisetiden reduseres med ca. 15 min. til ca. 40 min. Dette, sammen med en jevnere hastighet vil innebære store innsparinger form av tid og drivstoff- og kjøretøykostnader.

Med ny firefelts veg vil tungtransporten kunne holde en snitthastighet på 80 km/t. Det innebærer en tidsbesparelse på 10 minutter. Forutsatt denne tidsbesparelsen, en tungtrafikkandel på 14 prosent med ca. 1250 tunge kjøretøyer i døgnet vil næringslivets besparelse utgjøre over 50 mill. kroner pr år. I tillegg kommer mindre slitasje på materiell, mindre drivstofforbruk og bedre miljøeffekt.

Innlandets behov for mobilitet til markedet

En tungtrafikkandel på 1250 biler i døgnet er godt over halvparten av antall tungtrafikkpasseringer på E6 over Svinesund. E16 er dermed en av landets største tungtrafikkstrekninger.

Tungtrafikken utgjør langdistansetraffikk fra Østlandet, Vestlandet og Midt-Norge til Nord-Norge, Värmland og mot Ørebro-Stockholm og sydover mot Karlstad og videre. Tungtrafikk oppstår også i stor grad lokalt fra skogsindustrien og andre næringer. Bare for bedriften Mapei alene representerer 280 000 tonn transport tilsvarende ca. 20 000 tunge vogntogturer årlig.

### **Ønsket krav til E16 Kløfta-Kongsvinger**

Hele ruta fra Kløfta mot Kongsvinger må bygges ut slik at vi får en fartsgrense på minimum 90 km/t. Det gjenstår altså utbygging av den mellomliggende strekning fra Nybakk i Ullensaker, gjennom Nes kommune og til Slomarka i Sør-Odal kommune.

### **Hva ligger i Regjeringens forslag til NTP 2018-2029 ?**

Regjeringen foreslår at strekningen Nybakk- Slomarka bygges ut som en smal firefelts motorvei (bredde 16,5 m). Kostnaden er anslått til 7100 mill. kr. Prosjektet har imidlertid fått en lav prioritering ved at det foreslås avsatt en statlig bevilgning på 300 mill. kr i perioden 2024-2029 (siste periode), og 800 mill. kr i bompenger i samme periode. Dersom dette følges kan prosjektet ventes fullført i 2031/2032, dvs. ca. 30 år etter at første delstrekning Kløfta – Nybakk ble bygget.

Delstrekningen Nybakk-Herbergåsen lå i transportetatens forslag fra 28. februar 2016 inne som et bundet prosjekt med mulig oppstart i 2022/23, og med en statlig bevilgning på 1,9 mrd. kroner og 2,1 mrd. kroner i bompenger. Denne delparsellen kunne da være fullført i 2026/27.

Videreføringen fra Herbergåsen til Slomarka, anslått kostnad ca. 3 mrd. kroner, ville etter etatens forslag først komme etter 2029.

Det pågår en optimalisering av løsningene, noe som kan gi betydelige kostnadsbesparelser. Det er ikke urealistisk med en besparelse i størrelsesorden 0,5- 1 mrd. kroner, selv med planfrie kryss på hele strekningen.

### **Hva bør være framdriften i utbyggingen av E16 mot Kongsvinger?**

Plansituasjonen tilsier at vedtatt reguleringsplan for E16, Nybakk-Herbergåsen-Slomarka, kan foreligge på slutten av 2017. Dette vil gjøre det mulig å starte anleggsarbeidene på strekningen i 2018/2019 med fullføring 2022/23. Reisetiden Kongsvinger til Gardermoen vil med utbyggingen reduseres med ca. 15 minutter, til ca. 50 minutter.

### **Trygg lokalvei.**

E16 mellom Nybakk og Slomarka har en blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk med en stor tungtransportandel.

Med en ny E16 vil eksisterende E16 på strekningen få lite trafikk, en ÅDT på ca. 2000, (noe mer ved Neskollen og Vormsund). Det blir gode forhold for gående, syklende, landbrukstrafikk og øvrig lokaltrafikk. Og randbebyggelsen får et vesentlig bedre bomiljø blant annet form av redusert støy.

### **En mer trafikksikker E16.**

Det forventes en betydelig nedgang i antall trafikkulykker som følge av ny E16. Ulykkesrisikoen blir mer enn halvert ved at en får et fysisk skille mellom kjøreretningene, en antatt nedgang fra ca. 0,1 ulykker pr. kjørte kilometer til 0,03-0,05 ulykker pr kjørte km. Med fysisk skille mellom kjøreretningene unngås frontkollisjoner, og dermed reduseres skadeomfanget (alvorlighetsgraden) kraftig. På en ny vei utformes for øvrig sideterrenget slik at skadeomfanget reduseres også ved utforkjøring. Det oppfattes som trafikksikkerhetsmessig uheldig at det mellom to gode motorveistrekninger med høy hastighet, ligger en strekning med et helt annet og dårlig trafikkbilde.

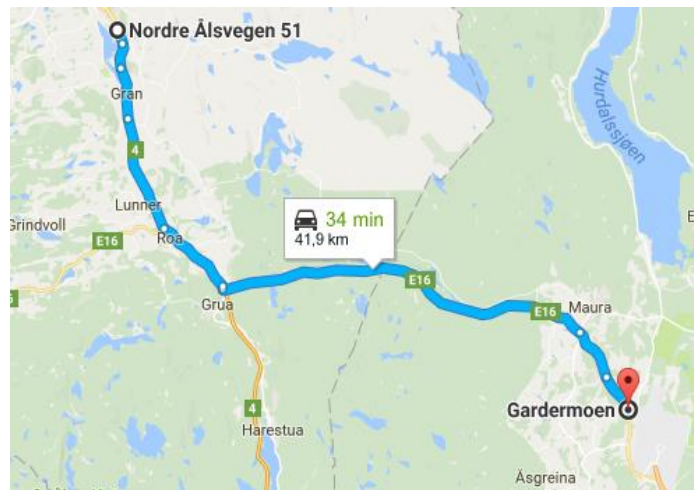
### **Effektiv kollektivtransport.**

En utbygd E16 innebærer muligheter for et forbedret tilbud av ekspressbusser, med kortere reisetider og gode innfartsparkeringsplasser ved veikryssene. Også for de lokale bussrutene forventes virkningene å være positive ved omlegging og tilpasning. Med mere effektive bussruter vil kundegrunnlaget øke, noe som igjen bedrer lønnsomheten og gir muligheter for økte frekvenser. Dette vil være viktig for å kunne øke mobiliteten, og dermed tiltrekning på kompetent arbeidskraft til regionen. Effektiv kollektivtrafikk vil også gjøre det mere attraktivt å bosette seg i Solør-Glåmdal-Kongsvinger-regionen, men ha sitt arbeide i de tunge arbeidsplasskonsentrasjoner som Oslo, Lillestrøm og Gardermoen/Jessheimområdet.



## E 16 Gardermoen-Grua, E 16/rv4 Grua-Roa og rv4 Roa- Jaren (Brandbu)

E16 fra Gardermoen og vestover til Grua, over Hadelandsåsen, ble bygget som en del av etableringen av Oslo Lufthavn Gardermoen. Veien ble åpnet for trafikk i 2003. Strekningen er avkjørselsfri, og har gjennomgående en fartsgrense på 80 km/t. I hovedsak må ruten sies å ha tilfredsstillende standard.



Fra Grua til Roa har E16 og rv4 en felles strekning, ca. 2 km, med noenlunde tilfredsstillende standard. Det er en tofeltsvei med 80 km/t som fartsgrense.

Strekningen fra Roa til Jaren (Brandbu), vel 13 km, har i dag varierende standard. Den nordligste parsellen, Gran/Lunner grense-Jaren, ca. 9 km, er under bygging. Deler av prosjektet ble tatt i bruk høsten 2016, og fullføres sommeren 2017. For parsellen Roa-Gran/Lunner grense foreligger godkjent reguleringsplan.

### Ønsket standard på ruta

Hele strekningen Roa-Jaren forutsettes bygget som en firefeltsvei med en fartsgrense på 100 km/t. Totalkostnaden er anslått til ca. 4,2 mrd. kroner, fordelt med ca. 2,5 mrd. kroner på Gran/Lunner grense-Jaren, og ca. 1,8 mrd. kroner på Roa-Gran/ Lunner grense.

### Hva ligger i Regjeringens forslag til NTP 2018-2029 ?

Rv 4, Roa-Gran/Lunner grense, ligger inne i perioden 2018-2023, med statlig ramme på 620 mill. kroner, og 1130 mill. kroner i bompenger. Det forventes anleggsstart i 2018/2019. Dette er i samsvar med transportetatens forslag.

### Hva bør være framdriften på utbyggingen av rv. 4 Roa- Jaren ?

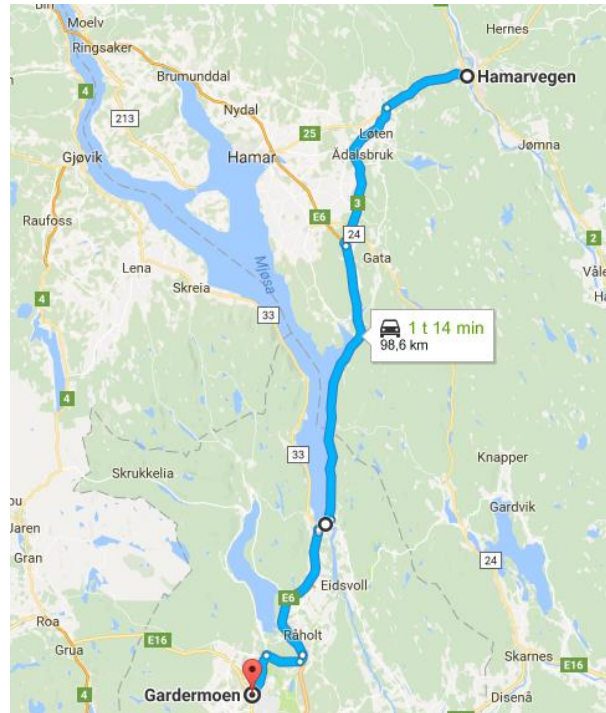
Hele strekningen Roa-Jaren bør være bygget innen 2022. Reisetiden Gardermoen-Jaren vil da kunne bli ca. 40 minutter,-reduisert med ca. 5 minutter.

## E6 Gardermoen-Moelv og E6/rv.3 /rv.25 Gardermoen-Elverum(-Grundset)-Dovrebanen

E6 gjennom Gudbrandsdalen, og rv. 3 (og delvis rv25) gjennom Østerdalen, er viktige transportåre i det helhetlige transportsystem for Innlandet mot Gardermoen. Det samme gjelder for Dovrebanen-Hovedbanen.

E6 fra Oslo til Kolomoen har en god standard i forhold til funksjon. Det er en firefeltsvei med fartsgrenser på 100/110 km. Videre til Moelv (og Lillehammer) er det to-felts vei, dels med fysisk midtdeler og med noen kortere forbikjøringsstrekninger. Fartsgrensen er i hovedsak 80 km/t.

Rv 3 fra Kolomoen til Omangsvollen i Løten er det to-felts avkjørselsfri vei med fartsgrense 80 km/t. Videre fra Omangsvollen til Elverum (rv.3/rv.25) er det en vei med variabel standard, avkjørsler og nedsatte fartsgrenser.



### Ønsket standard for E6 og rv 3/25

E6 bør bygges ut slik at den kan ha en fartsgrense på 110 km/t fra Kolomoen til Moelv (og Lillehammer). Rv 3/25 bør bygges ut med en smal firefeltsløsning (17 km) fra Kolomoen til Elverum (og Grundset), med en fartsgrense på 100 km/t.

Framdriften må i hovedsak sies å være akseptabel. Med den forutsatte fullføring av E6, fra Kolomoen til Moelv, vil reisetiden fra Gardermoen til Moelv reduseres med ca. 10 minutter til ca. 1 time og 15 minutter. Dette anses som tilfredsstillende.

Hele ruta rv. 3/25 Omangsvollen -Elverum bør bygges som en smal firefeltsvei. Dette ville gitt en tilleggskostnad på ca. 200 mill. kr., dvs. en økning i kostnadsoverslaget fra ca. 5,2 mrd. kroner til i størrelsesorden 5,4 mrd. kroner. Fartsgrensen kan da bli 100 km/t på hele strekningen, og reisetiden Gardermoen-Elverum vil kunne reduseres med 7-8 minutter til ca. 70 minutter.

### Hva ligger i Regjeringens forslag til NTP 2018-2029 ?

E6 fra Kolomoen til Moelv, 43 km, bygges ut av Nye Veier AS, med forventet oppstart i 2017, og med fullføring til Moelv i 2021. Samlet kostnad er anslått til 8,6 mrd. kroner. Videreføring

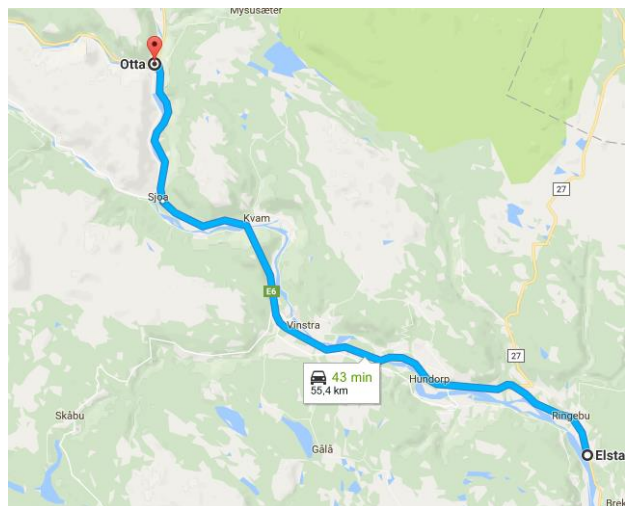
Innlandets behov for mobilitet til markedet

til Lillehammer har et kostnadsanslag på 13 mrd. kroner. Veien bygges for en fartsgrense på 110 km/t.

Rv 3/25 Ommangsvollen-Elverum-Grundset på 27 km planlegges gjennomført som et OPS-prosjekt, med en kostnad på ca. 5,2 mrd. kroner. Det forutsettes oppstart i 2018 med fullføring i 2020/21. Veien er planlagt bygget som en to-feltsvei med forbikjøringsfelter fra Ommangsvollen fram til Brenneriroa i Løten, og med en fartsgrense på 80 km/t. Fra Brenneriroa til Elverum er rv. 3 og rv. 25 en fellesstrekning. Den parsellen bygges som fire-felts motorvei, i alt 16,5 km, med fartsgrense 100 km/t. Dette er i samsvar med etatens forslag fra 2016.

## E6 i Midt Gudbrandsdalen

E6 gjennom Fronsbygdene fra Frya til Sjoa, ca. 33 km, ble åpnet 17. desember 2016. Dette er første etappe av strekningen Ringebu sør til Otta. Den nye veistrekningen gir store trafikksikkerhetsmessige forbedringer samtidig som framkommeligheten øker og nærmiljøet i mange tettsteder forbedres. Hele strekningen Ringebu –Otta er ca. 55 km lang. I gjeldende NTP er det forutsatt at andre etappe av strekningen, parsellene Ringebu sør –Frya (ca 10 km) og Sjoa-Otta (ca. 12 km) skulle være ferdig seinest i 2023.



### Hva ligger i regjeringens forslag til NTP 2018-2029?

I regjeringens nye forslag til NTP for 2018-2029 er strekningen nedprioritert. For parsellen Sjoa-Otta foreslås 100 mill kroner i perioden 2018-2023 og 1300 mill kroner i siste periode. Det kan bety fullføring i 2026. Den siste parsellen Ringebu-Frya er tenkt startet opp helt i slutten av perioden 2024-2029 med en bevilgning på 250 mill kroner. Hele parsellen har en anslått kostnad på 2,9 mrd kroner. Det betyr at delprosjektet først kan forventes fullført i 2032/2033.

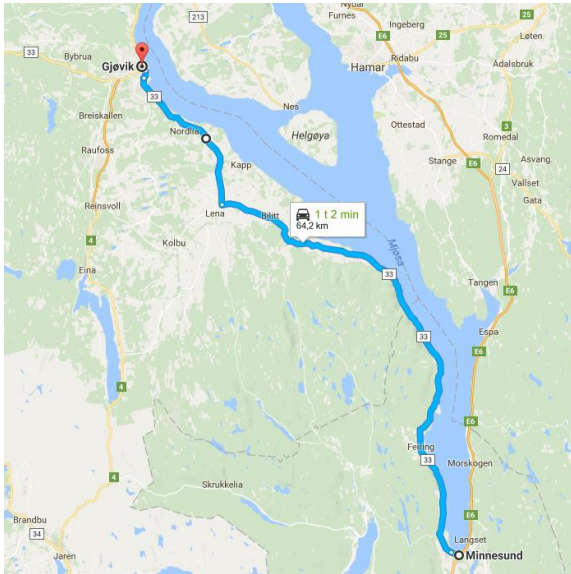
### Hva bør fremdriften på E6 i Midt Gudbrandsdalen være?

Det er flere grunner til at andre etappe bør bli prioritert allerede fra 2018, slik at bygging kan komme i gang fra 2018/2019.

E6 i Gudbrandsdalen er en særdeles viktig transportåre, ikke bare innen og til Gudbrandsdalen, men også for næringslivet i hele Møre og Romsdal og store deler av Sogn og Fjordane samt deler av Sør-Trøndelag. Ved å fortsette nå oppnår vi intensjonene om en helhetlig og effektiv veiutbygging. Tekniske rådgivere og Statens vegvesen har oppegående organisasjoner med dybdekunnskap om de gjenstående parseller. Legges disse organisasjoner ned forvirrer erfaringsmessig kompetansen fort. I en viss utstrekning kan det samme sies om entreprenører. De entreprenører som har vært inne på den nyåpnede strekningen har opparbeidet seg lokalkompetanse som vil gi konkurransekraft, -og dermed bedre priser for utbygger i neste fase. Dersom E6 i Midt- Gudbrandsdalen bygges ut kontinuerlig vil bompengeprovenyet kunne fordeles på hele ruta fra Ringebru til Otta, i alt seks bomstasjoner, slik det er forutsatt ved behandlingen av finansieringsplanene. Gjøres ikke det får vi helt urimelig høye takster for en kort strekning. Trafikantene vil betale bompenge for 55 km vei, men får bare 33 km til bruk. Dette oppleves som svært urimelig. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for strekningen Ringebru nord-Frya og Sjøa-Otta, i alt 16 km. Dette gir muligheter for byggestart 2018/19. Reguleringsplanleggingen for Ringebru-sør-Ringebru nord pågår. Etter det vi kjenner til har bompengeselskapet en fortsatt mulighet for å låne ytterligere ca. 50 mill.kr til andre etappe for prosjektering, grunnerverv mv.

«Reststrekningene» i MidtGudbrandsdalen bør prioriteres foran utbedringer (rassikring) i Rosten på E6 nord for Otta, og 2. løp i Øyertunnelen på E6 nord for Lillehammer. Med utbygd fase 2 i MidtGudbrandsdalen får vi mere for pengene enten en ser på trafiksikkerhet, framkommelighet eller miljøforbedringer, enn ved å investere i nevnte prosjekter.

## Fv. 33 Gjøvik-Minnesund



Fv33 ved Skreifjella

Ruta er ca. 65 km lang og går gjennom to fylkeskommuner, Oppland og Akershus. Veien er en viktig forbindelse fra Vestlandet, Valdres, Land og Gjøvik/Toten mot Gardermoen, Oslo og Kongsvinger. Den er særlig viktig for industri og næringsliv i Gjøvik/Toten-regionen. 70 % av all industri i Oppland ligger i denne regionen. Mye av tungtrafikken foretrekker rv. 33 framfor rv. 4 over Lygna på grunn av stigningsforholdene. Trafikkmengdene varierer fra ca. 1500 i ÅDT, ved grensen mellom Oppland og Akershus, til nærmere 20 000 i Gjøvik. Tungtrafikkandelen ligger på ca. 13-14 % ved fylkesgrensen.

Veien har en varierende standard. Den er delvis svingete og smal, og med direkte avkjørsler fra bolig og landbruk, og dermed nedsatte fartsgrenser. Strekningen Oppland/Akershus grense-Totenvika kirke, ca. 10 km, er nybygd (2016), og har en tilfredsstillende standard. Fra Totenvika til Skreia sør, ca. 3 km, er det noe forsterkningsbehov. Fra Lillo til Oppsal (Østre Toten), ca. 8 km, er også standarden bra.

### Strekninger med manglende standard

På strekningen Minnesund- Akershus/Oppland grense i Eidsvoll kommune, ca. 26 km, er det et visst behov for utbedringer på hele strekningen. Veien er delvis smal og svingete, har to rasutsatte områder, Byrudberga og Skreikampen, samt lange partier med nedsatt fartsgrense. Det planlegges for tunneler i de to rasfarlige strekningene, til sammen ca. 4 km, med en samlet kostnad på ca. 450 mill. kroner. Utbedring av hele strekningen i Akershus, tunnelene inkludert, anslås til ca. 1,1 mrd. kroner.

Innlandets behov for mobilitet til markedet

Strekningen Skreia-sør-Lillo i Østre Toten kommune, ca. 9 km, har mye randbebyggelse og nedsatte fartsgrenser (40-60km/t). Det er behov for omlegging av hele strekningen. Anslått kostnad ca. 500 mill. kroner.

Oppsal- Bondelia- Gjøvik ca. 9 km, har varierende bredde og nedsatte fartsgrenser. Det foreligger en kommuneplan for ny vei fra Oppsal til Bondelia, vel 6 km. Ved Bondelia er ÅDT ca. 10 000 som øker til ca. 20 000 i Gjøvik. Kostnadene for å utbedre denne strekningen anslås til ca. 700 mill. kroner.

### **Ønsket standard for fv.33**

Fartsgrensen for rv 33 bør gjennomgående være 80 km/t. Veien bør bygges ut med minimum veibredde på 8,5 m på grunn av den høye tungtrafikkandelen. På strekningen inn mot Gjøvik er det behov for en firefeltsløsning. Utbyggingen til ønsket standard vil på flere strekninger følge eksisterende vei. Det vil derfor også være behov for etableringer av gang- og sykkelveier i forbindelse med utbyggingen.

### **Hva ligger av utbyggingsplaner?**

Utbygging i Byrudberga kan komme i gang fra 2018. Skreikampen har ingen konkret prioritering. Videre vil det bli bygget enkelte gang/sykkelveistrekninger. De større utbyggingsbehovene synes ikke å være prioritert i fylkenes langtidsplaner i nærmeste framtid.

### **Hva bør være framdriften i utbygging av rv.33 Minnesund –Gjøvik?**

Samlet utgjør investeringsbehovet for fv.33 Minnesund-Gjøvik i størrelsesorden 2,3 mrd. Det er betydelig usikkerhet i dette kostnadsanslaget da det ikke foreligger gjennomarbeidede planer for de omtalte utbyggingsbehov. Investeringene bør være gjennomført i løpet av en 10-års periode. Reisetiden Gardermoen –Gjøvik vil med en slik utbygging være ca 1 time og 15 minutter,- redusert med ca. 15 minutter.

## Intercity mot Lillehammer

Dovrebanen mangler dobbeltspor fra Venjar, sør for Eidsvoll stasjon, til Langset, nord for Minnesund. 17 km

dobbeltspor fra Langset til Kleverud i Stange ble åpnet på slutten av 2015. Videre nordover til Lillehammer mangler dobbeltspor.

Dovrebanen Venjar –Langset i Eidsvoll kommune er foreslått utbygget til dobbeltspor med anleggsstart 2018, og med fullføring i 2024. Kostnaden med prosjektet er anslått til 4707 mill. kroner. Strekningen Kleverud-Sørli-Åkersvika i Stange og Hamar kommuner forutsettes bygget i samme periode med en samlet kostnad på 9885 mill. kroner, også med fullføring i 2024. Til strekningen Åkersvika i Hamar-Lillehammer er det avsatt ca. 2 mrd. kroner til kryssningsspor. Kostnadene med utbygging av dobbeltsporet på hele strekningen er anslått til ca. 25 mrd. kroner , hvorav ca. 15. mrd. kroner er avsatt i perioden 2024-2029. Regjeringens forslag til utbygging av Dovrebanen er i hovedsak i samsvar med transportetatens forslag fra 2016.



Figur 2.3 Kjøretider på fremtidig (ca 2030) og dagens IC-nett. Dagens reisetid i parentes  
Kilde: Jernbaneverket.

### Hva bør være fremdriften innen 2029 ?

Dovrebanen Åkersvika i Hamar-Lillehammer bør fullføres som dobbeltspor innen 2029. Samlet kostnad er anslått til i størrelsesorden 25 mrd. kr, hvorav 8-10mrd. kr i Hamar, og 15-17 mrd. kr for videreføringen til Lillehammer. Reisetiden Oslo-Hamar er anslått til å kunne bli 55 minutter, mens reisetiden Oslo-Lillehammer vil være 1 time og 23 minutter. Anslått reisetid Gardermoen-Hamar vil kunne bli ca. 35 minutter, - mens reisetiden til Lillehammer kan bli ca. 1 time.

## Prioriteringer.

Ofte er det nødvendig med prioriteringer av infrastrukturinvesteringer. Denne rapporten anbefaler i seg selv prioritering av de omtalte prosjektene ved anbefalingen om iverksettelse og fremskynding av veg- og baneprosjekter. En ytterligere prioritering blant de omtalte prosjektene vil gi best virkning for flest ved at E16 Kløfta-Kongsvinger fullføres og at det blir en snarlig oppstart på utbedringen av Fv33 Minnesund-Gjøvik. En sterk stimulans for befolkning og næringsliv i Innlandet vil selvsagt også en fremskynding av intercityutbyggingen til Lillehammer være.

## Reisetidseffekter og ringvirkninger.

Om utbygginger og forbedringer ble gjennomført slik som anbefalt ovenfor, kan reisetidseffektene oppsummeres slik:

Strekning	Anbefalt fullført	Reisetids besparelse, min	Ny reisetid
Kongsvinger-Gardermoen	2022/23	15	50 min
Jaren-Gardermoen	2022	5	40 min
Elverum-Gardermoen	2020/21	8	65-70 min
Gjøvik-Gardermoen	2025	15	65-70 min
Intercity Hamar-Gardermoen	2025	23	35 min
Intercity Lillehammer-Gardermoen	2029	50	60 min
Sum		116	

Siden dette er sentrale korridorer som de fleste av flyplassens reisende benytter til/fra Gardermoen i disse områdene vil den samlede reisetidsgevinsten bli betydelig. Det dreier seg om 1,2 mill flyreisende årlig i 2015 til og fra Oppland og Hedmark som oppnår reisetidsgevinster både på fremreisen og tilbakereisen. I tillegg kommer de som arbeider i flyplassrelaterte arbeidsplasser. Disse omfatter ca 700 årsverk. Om disse reiser til/fra flyplassen 230 dager i året, vil det bli en samlet reisetidsgevinst på 620 000 timer eller om lag tiden tilsvarende 330 årsverk.

## Ringvirkningseffekter.

Et pendlingsomland med reisetider på om lag en time er av mange oppfattet som akseptabel reisetid til jobben. Det samme gjelder for akseptable reisetider for næringslivet. Alle regionene vist i tabellen vil få vesentlig bedre reisetider med de foreslåtte utbygginger. Det ville også være mulig å etablere sterkt forbedrede kollektivtilbud med buss til disse regionene der det ikke er jernbanetilbud.



Innlandets behov for mobilitet til markedet

Oslo Economics' rapport «Oslo Lufthavns betydning for sysselsetting og næringsutvikling» (OE-rapport 2014-19) viser tydelig forskyvningen av arbeidsplasslokalisering fra det vestlige og sentrale Oslo-området til Ullensaker og det øvrige Romerike, men også til Kongsvingerregionen, Hamar og Elverum, Gjøvik-regionen, Hadeland og sydlige deler av Oppland for øvrig.

Når det gjelder rapportens prognoser for vekst i antall sysselsatte for de direkte sysselsatte fra Hedmark og Oppland, antas at det mest optimistiske anslaget er en vekst på om lag 40-45 prosent fra 700 ansatte til om lag 1000.

Det må antas at et bedre veisystem med mer effektiv kollektivtrafikk vil stimulere til vekst av ansatte fra innlandsfylkene med reisetider på en time fra sentrale bolig- og byområder i Hedmark og Oppland. Oslo Economics' rapport har ikke vurdert slike effekter.

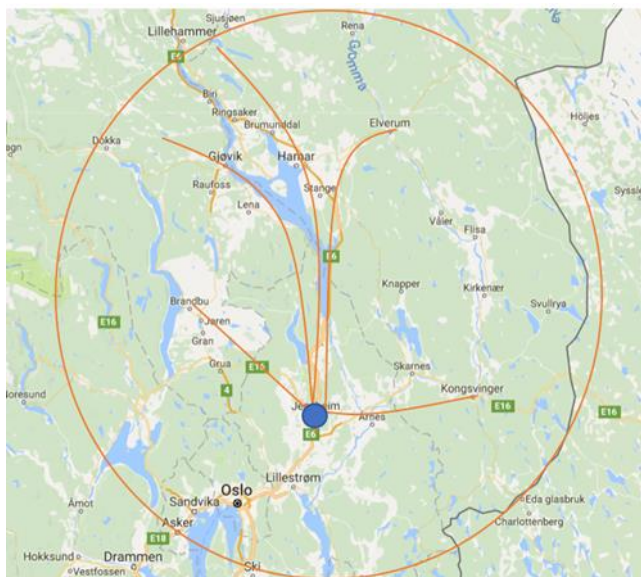
### Næringslivets nytte av flytransport

Nytten er udiskutabel. Det finnes ulike modeller for å kvantifisere nytteverdien av direkte virkninger (ansatte og omsetning av flyplassens virksomhet), indirekte virkninger (varer og tjenester levert til direkte relatert virksomhet), industert virkning (for eksempel familieforbruk tilhørende direkte og indirekte aktiviteter). I tillegg er det store øvrige virkninger, kalt katalytiske virkninger. Slike kan være lokaliseringseffekter for bedrifter og arbeidskraft, etterspørsel etter reiselivstjenester og handel, investeringer og oppbygging av industri- eller logistikk klynger.

Det er etablert arbeidsplasser i størrelsesorden 40 000 r som følge av lokaliseringen av denne i tillegg til de direkte og indirekte arbeidsplasser som følge av flyrelatert virksomhet.

Et eksempel på det siste er Gardermoen Næringspark og de store logistikksentrene som er lokalisert nær flyplassen. COOPs nye sentrallager, Marine Harvests logistikksenter og flere elektrokjeders nye lokalisering kan være et eksempel på katalytiske virkninger. Det bør også nevnes de store etableringer av logistikkvirksomhet langs hele korridoren fra Alnabruområdet langs E6 til og med Ullensaker.

Det finnes ikke gode modeller for å anslå slike virkninger. Det må spesialstudier til, for eksempel



*Reisetidsforbedringer ned til en time vil gi store deler av Hedmark og Oppland bedre mulighet for bedriftsetableringer. Likeså vil rekrutterings- og pendlingsområdet økes til beste for flyplassen og regionen.*

## Innlandets behov for mobilitet til markedet

intervjuer med næringslivet. De intervjuede næringslivslederne i denne rapporten fremhever flyplassen som en avgjørende forutsetning for deres lønnsomhet og utvikling, men understreker også viktigheten av tilgjengelighet og mobilitet for deres bilkjørte produkter til markedet.

Forbedringer av reisetider til ca en time til sentrale områder i Innlandet vil uten tvil generere bedriftsetableringer, økt reiselivsaktivitet og økte nytteverdier for befolkningen i regionen.

Likeså vil flyplassens økte behov for arbeidskraft gi muligheter for et større omland for rekruttering gjennom kortere reisetider. Ikke minst vil det kunne legge til rette for bedre rekrutteringsmuligheter for bedriftene lokalisert i Innlandet.