

Samferdsel i Innlandet

Regionrådet i Hadeland - 11. juni 2021



Erlend Myking
Samferdselsavdelingen Innlandet fylkeskommune

Innlandet fylkeskommune - samferdsel

- Våre mål og planer
- Organisasjon og økonomi
- Handlingsprogram fylkesveg – *kort*
- Mobilitetsstrategi
- Kollektivtransport - jernbane
- Nasjonal transportplan og Innlandet

Innlandsstrategien

Visjon

Innlandet – eventyrlige muligheter.

Et fylke med sterke røtter og store drømmer, med mål om å ha en ledende posisjon innen teknologi, industri, landbruk og reiseliv.

Innlandsstrategien

Regional planstrategi for Innlandet 2020-2024



Innlandets eventyrlige muligheter

*Vi må sikre mobilitet og tilgjengelighet i et vidstrakt fylke.
Derfor investerer vi i veg, kollektivtrafikk og digital
infrastruktur.*





Levende lokalsamfunn

Foto: visitnorway.no



- med bærekraftige byer, tettsteder og bygder

Foto: Innlandet Fk, Espen Fin



Bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser

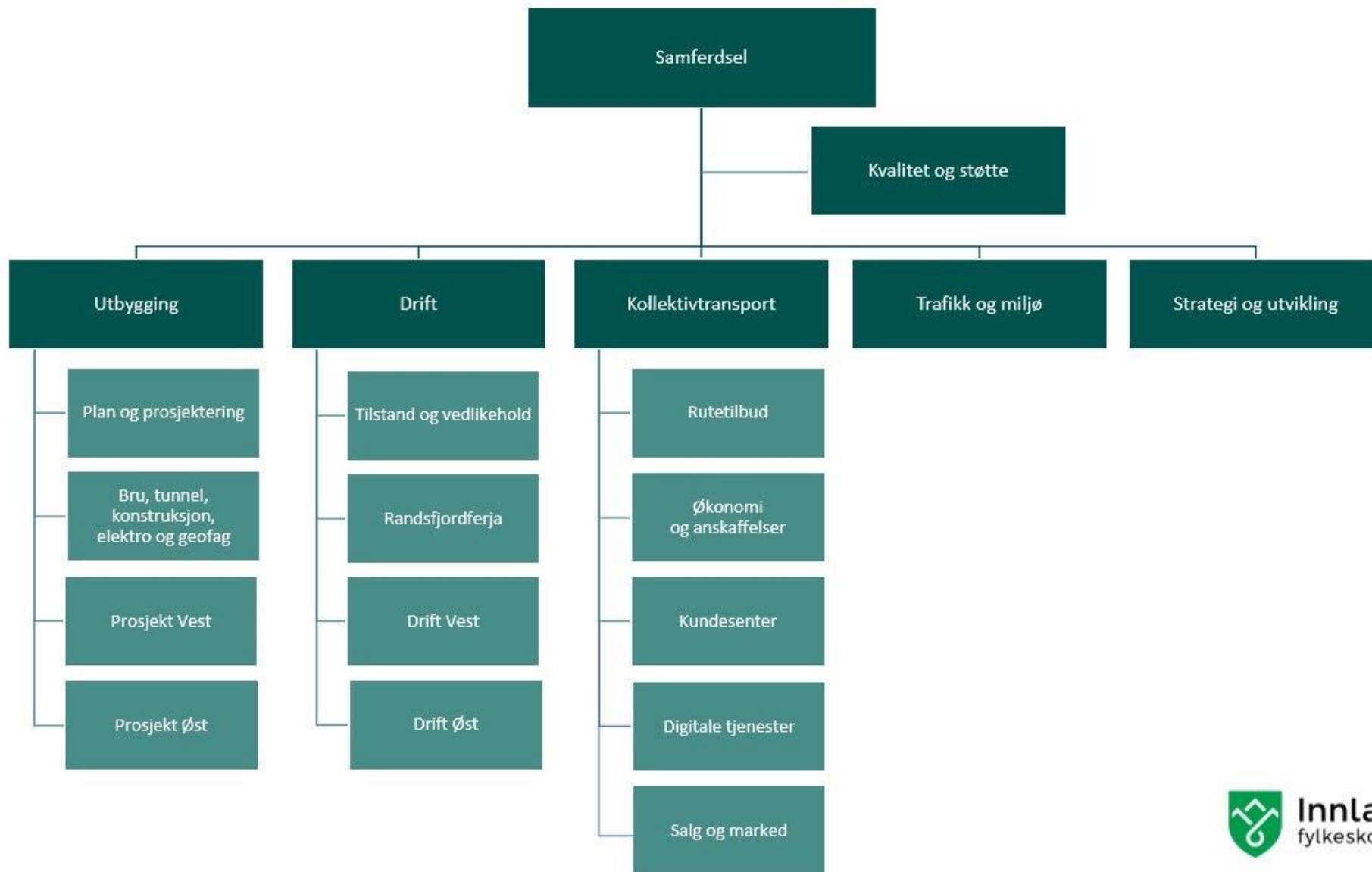
Foto: Innlandet Fk, Einar Søberg



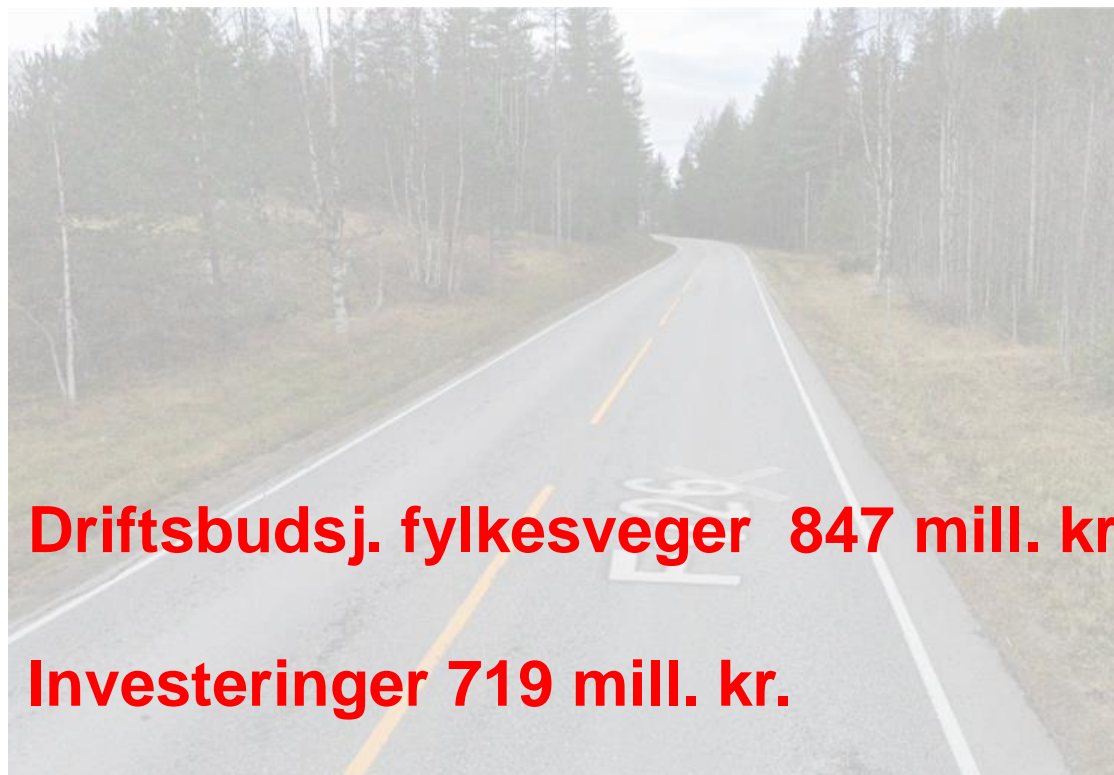
At aktører i fylket vårt får større nasjonal betydning og synlighet

Foto: Innlandet Fk, Jørgen Skaug

Organisasjon samferdsel



Årsbudsjett 2021



Høringsdokument foreligger

- **Høring:** 12. mars – **22. mai 2021**
- Sluttbehandling i fylkestinget i oktober 2021
- Høringsdokumentet ligger her:

<https://innlandetfylke.no/tjenester/samferdsel/fylkesveger/handlingsprogram-for-fylkesveger/>

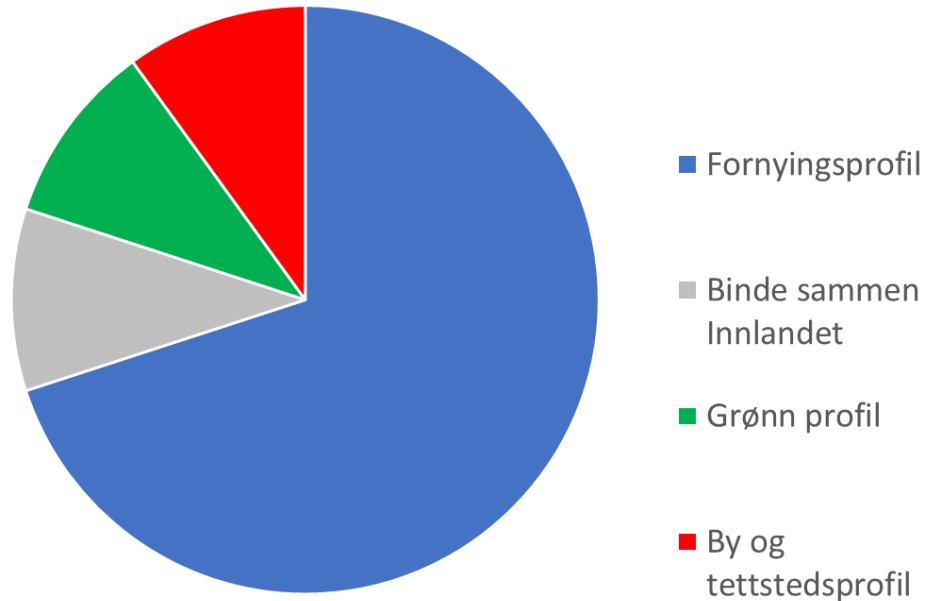


Handlingsprogram for fylkesveger 2022-25 (27)

Høringsversjon, 10. mars 2021



Fornyingsprofil



Vedtaket fra samferdselsutvalget 25.11.20

- Samferdselsutvalget anser **forfallet og utbedringsbehovet på fylkesvegnettet som den største utfordringen** i de kommende årene og anbefaler derfor at fornyingsprofilen blir lagt til grunn for videre konkretisering av handlingsprogrammet.
- Forsterking av kommunikasjonen på tvers av Innlandet og betydning for næringslivet skal vektlegges i prioriteringene.

Forslag til rammefordeling – investeringer (2022-25)

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

700 mill kr til utbedring.
Dette er midler som ikke
konkretiseres i
handlingsprogrammet.

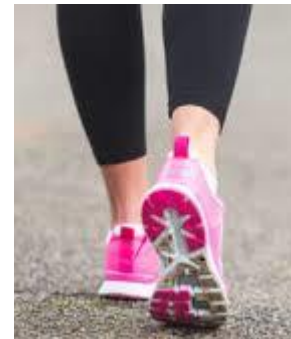
Årlig program



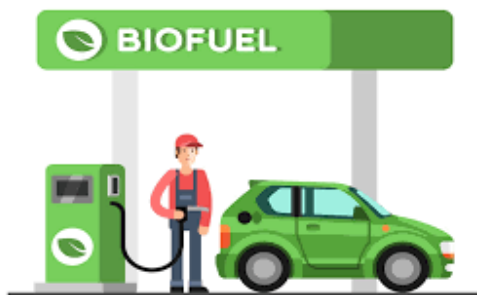
- Ligger på høring til 15. august 2021



Visjon - utkast



I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt



SAMMEVEI

Mål 2030

- I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, også på tvers av fylkes- og landegrenser
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert



Strategier for mobilitet

1. Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket.
2. Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport
3. Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene
4. Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen
5. Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte
6. Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet



Strategier – forts.

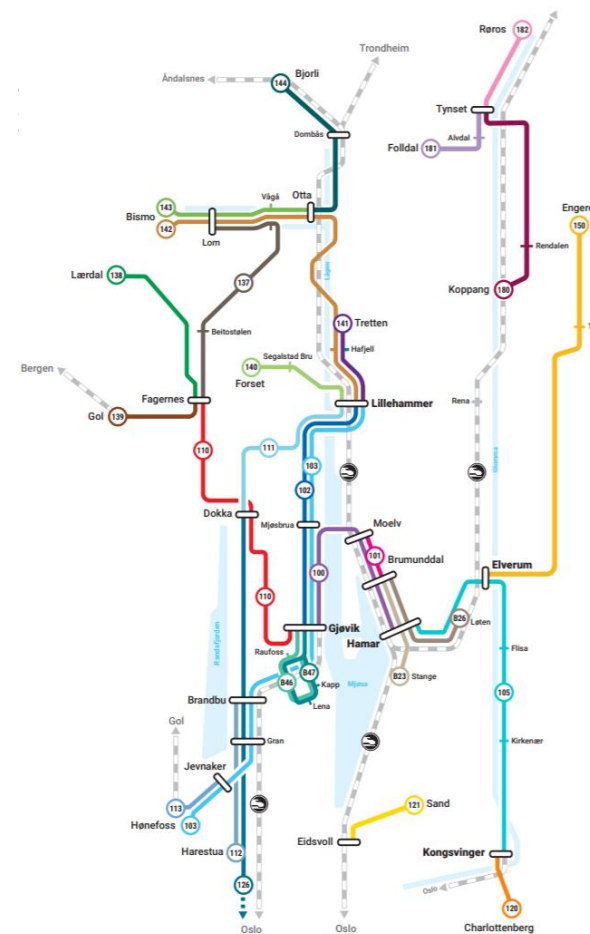
7. Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som gir redusert bilavhengighet til fordel for kollektivreiser, sykling, gåing eller mikromobilitet
8. Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer
9. Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger
10. Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser
11. Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter



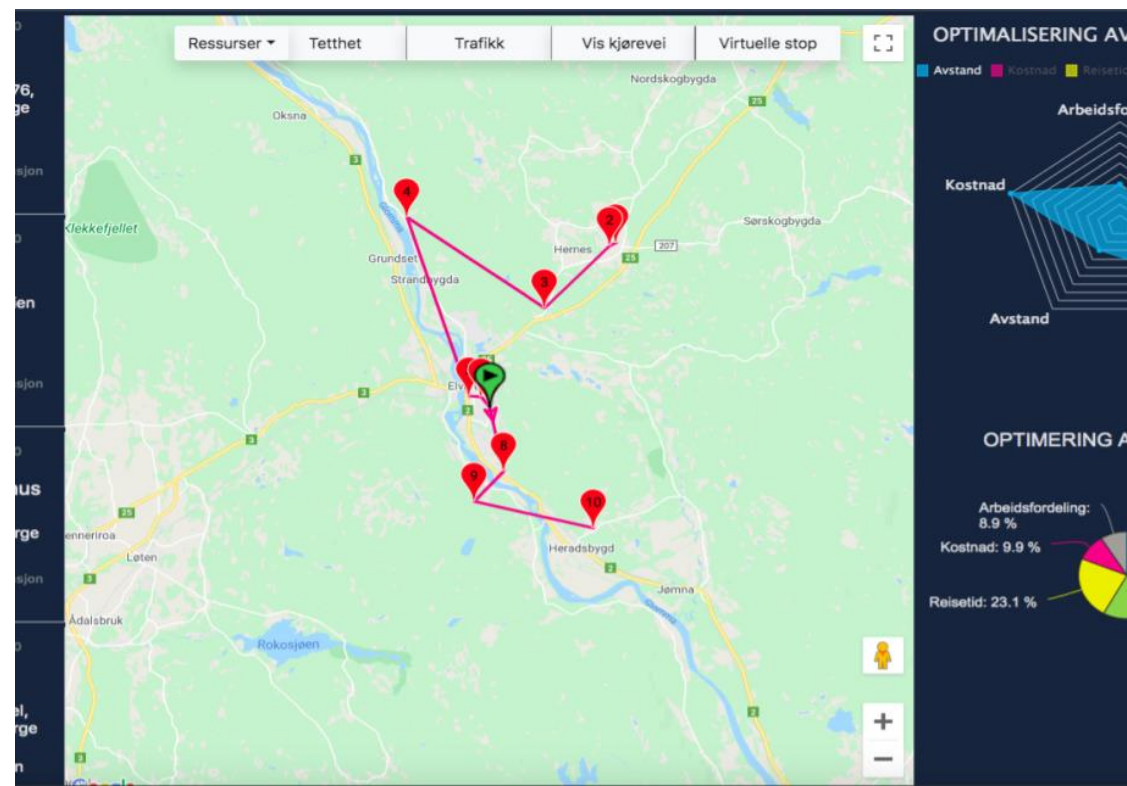
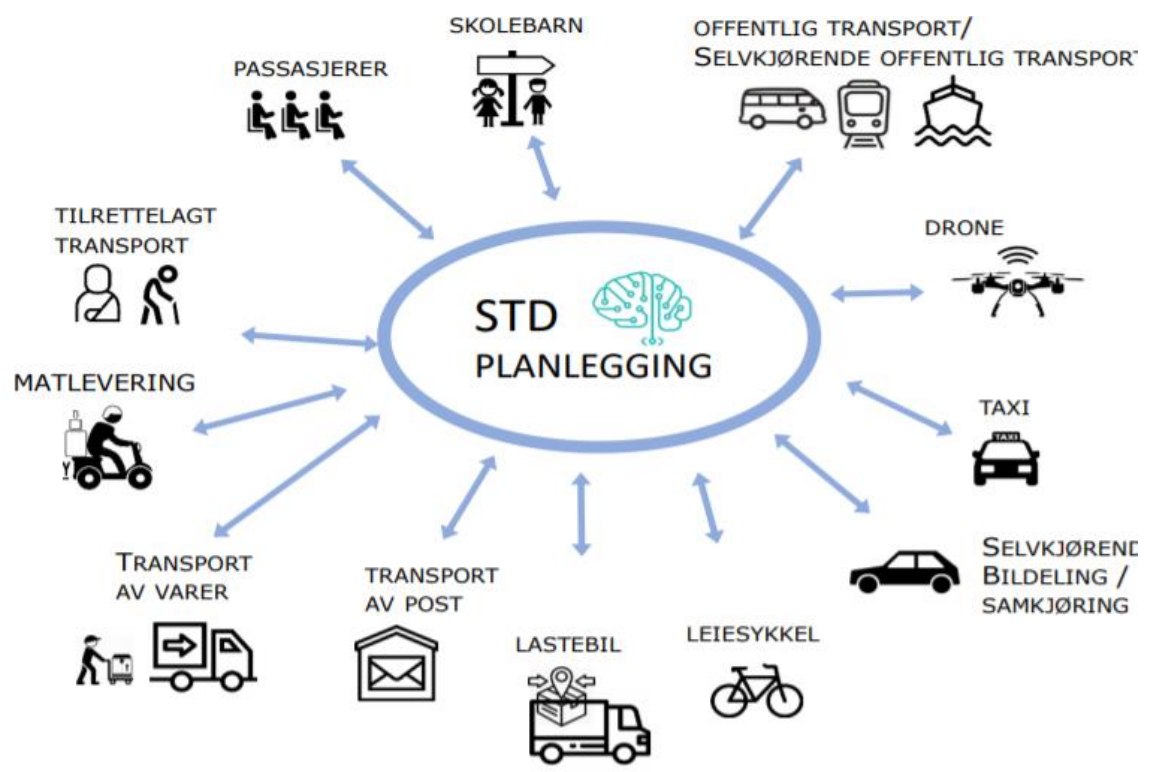
Strategi – Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

Handlinger

- Fastsette stamnett for kollektivtransporten
- Regelmessig analyse for utvikling av rutetilbudet basert på kunnskap om brukernes reisebehov og nye løsninger
- Benytte reiseplanlegger bygd på åpne standarder
- Utrede billettløsninger som øker interessen for å reise kollektivt
- Ta stilling til kollektivtrafikkens rolle i framtida



Pilotprosjekt: Smart transport i distriktene



Illustrasjon: SINTEF

INNLANDSTRAFIKK

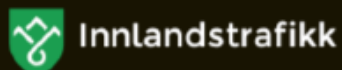


Oppstartsåret 2020

VELKOMMEN PÅ BUSSEN

Fra 1. januar 2020 blir
Opplandstrafikk og Hedmark
Trafikk til Innlandstrafikk

innlandstrafikk.no



Takk for at du bidrar
til en trygg reise for
medpassasjerer og sjåfør.

Innlandstrafikk



Gå eller sykle dersom
du kan. Unngå unødvendige
reiser med bussen.

Innlandstrafikk



Vent på neste avgang
dersom det er trangt
på bussen.

Innlandstrafikk



Innlandstrafikk

Persontogtilbudet på Gjøvikbanen

- Fylkeskommunen har jevnlige dialogmøter med Jernbanedirektoratet.
- Gjør årlige innspill til JD vedr. endringer i persontogtilbudet
- I 2021 er følgende spilt inn for Gjøvikbanen:
«Timesfrekvens og faste minuttall Oslo - Gjøvik og første ankomst Gjøvik før kl. 8.00»

Nasjonal Transportplan 2022 - 2033 og Innlandet

- Fylkeskommunen har vært en aktiv inn- og medspiller i prosessen fra 2019
- Fylkestinget i Innlandet avga høringsuttalelser april/juni 2020.
- Stortingsmelding lagt frem 19. mars 2021
- Transportkomiteens innstilling klar 7. juni !

Fylkestingets prioriteringer til NTP juni 2020

Veg:

1. Helhetlig utbygging av Rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua.
2. Rv 25 Hamar- Løten
3. Prosjekt E16 Valdres
4. Oppgraderinger av riksveger i Innlandet fylkeskommune – Rv3, E16, Rv 2, Rv 25
5. Strynefjellet Rv15
6. Sikre helårsforbindelser på tvers i Innlandet fylke.
7. En milliard kroner ekstra til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet hvert år i NTP-perioden.

Fylkestingets prioriteringer til NTP juni 2020

Jernbane:

1. Dovrebanen - Intercity
2. «Godspakke Innlandet»
3. Kongsvingerbanen og grensebanen
4. Røros- og Solørbanen
5. Gjøvikbanen
6. Tilskudd mindre og mellomstore byer – ATP/ATS

Statens Vegvesen

Oppstarta prosjekt (binding):

- Rv. 4 Roa–Gran grense,
- E16 Kvamskleiva

Nye prosjekt:

- Rv 3 Østerdalen, utbedringer 553 + 500 mkr.



Nye Veier



- Årlig ramme på 5,8 mrd. kr
- Utvidet portefølje med 10 prosjekt, hvorav 4 i Innlandet:
 - E6 Otta–Dombås, utbedring ca. 1 mrd
 - Rv. 25 Hamar–Løten, fire felt 110 km/t, ca. 2 mrd
 - E136 Dombås–Vestnes, utbedringer, ca. 3 mrd
 - Rv. 4 Hunndalen (Gjøvik) – Mjøsbrua, ny vei/tunnell, ca, 5,5 mrd
- Porteføljeperiode utvides til 2041
- Utbyggingsrekkefølgen besluttes av Nye Veier AS' styre, og porteføljen er derfor ikke angitt med prioritering i Nasjonal transportplan.

Transportkomiteens innstilling vedr. RV 4

Rv. 4 Gjøvik-Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil vise til at rv. 4 mellom Mjøsbrua og Oslo er en viktig veistrekning både for næringstransport og persontrafikk. Flertallet ser positivt på at Nye Veier har fått strekningen Mjøsbrua–Gjøvik i sin portefølje. Samtidig har Stortinget vedtatt at utbyggingen av rv. 4 fra kommunegrensen mellom Gran og Lunner til Jaren blir videreført sørover fra dagens midlertidige påkobling ved kommunegrensen til Roa. I tillegg vil utbedring av strekningen nordover fra Jaren til Lygnebakken gi til sammen om lag 26 km med ny/utbedret veg. Målet med utbyggingen er å oppnå en tilfredsstillende standard både med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Flertallet vil imidlertid påpeke at den gjenstående strekningen inn mot Oslo har stor trafikk og går gjennom boligområdene i Nittedal og Groruddalen. Fra Nittedal til Oslo er det meget stor trafikk og liten kapasitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til regjeringens omtale av rv. 4 i sitt forslag til NTP som «en regional og lokal samferdselsåre på vestsiden av Mjøsa.»

Flertallet er svært forundret over at regjeringspartiene ikke ser nytten rv. 4 gir for næringslivet som en nasjonal eksport- og industrivei og en viktig pendler åre som binder bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsområdet sammen med Osloregionen. Vegen er avgjørende for å bygge morgendagens transportsystem for hele hovedstadsregionen. Flertallet er særskilt opptatt av industriens vilkår, og for de store industrimiljøene i Gjøvik og Raufoss vil det være av avgjørende betydning at man starter å bygge ut rv. 4.

Flertallet mener at det er først ved en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Gjelleråsen at man oppnår den store samfunnsøkonomiske nytten.

Flertallet viser til at rv. 4 fra Reinsvoll til Oslo har varierende standard og trafikkmengde.

Flertallet er svært forundret over at regjeringspartiene ikke ser nytten rv. 4 gir for næringslivet som en nasjonal eksport- og industrivei og en viktig pendler åre som binder bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsområdet sammen med Osloregionen. Vegen er avgjørende for å bygge morgendagens transportsystem for hele hovedstadsregionen. Flertallet er særskilt opptatt av industriens vilkår, og for de store industrimiljøene i Gjøvik og Raufoss vil det være av avgjørende betydning at man starter å bygge ut rv. 4.

Flertallet mener at det er først ved en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Gjelleråsen at man oppnår den store samfunnsøkonomiske nytten.

Flertallet viser til at rv. 4 fra Reinsvoll til Oslo har varierende standard og trafikkmengde.

Transportkomiteens innstilling vedr. Gjøvikbanen

Komiteen viser til den viktige rollen Gjøvikbanen spiller for persontransport både lokalt og regionalt. Med relativt beskjedne midler til oppgradering de siste årene har likevel passasjertallet økt betydelig. Dette er en indikasjon på hvilket potensiale banen har. Gjøvikbanen knytter Gjøvikregionen, Toten og Hadeland sammen med Romerike og Oslo. Den sørligste delen av banen (sør for Roa) er av avgjørende betydning for godstransporten på Bergensbanen.

Komiteen viser til at mulighetsstudien for Gjøvikbanen fra 2015 og KVV for Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv dokumenterer at Gjøvikbanens kapasitet mellom Nittedal og Oslo S er sprengt, og at kapasiteten mellom Nittedal og Roa er nær sprengt. De samme utredninger anbefaler at den langsiktige løsningen må være en ny dobbeltsporet trasé på Gjøvikbanen, mellom Oslo S og Roa, og skisserer tre aktuelle trasévalg. Dette tiltaket vil kunne korte ned reisetiden mellom Nittedal og Oslo med femten minutter.

Komiteen vil understreke at de tiltak som i NTP 2022–2033 er foreslått videreført og gjennomført på Gjøvikbanen, som ERTMS, stasjonstiltak og kryssingsspor, er positive, og vil legge grunnlaget for økt frekvens mellom Gjøvik og Oslo S fra 2022.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, legger til grunn at det satses videre på Gjøvikbanen og mener det som et minimum må legges opp til timesavganger til og fra Gjøvik, og at tilbudet på noe sikt også må økes ut over dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at KVV-en for transportsystemet Jaren(Oslo)–Gjøvik–Moelv anbefaler at Gjøvikbanen på sikt kobles sammen med Dovrebanen, mellom Raufoss-Moelv, mens den eksterne kvalitetssikringen (KS1) fant at det ikke var lønnsomt med en kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, eller øke kapasiteten på Gjøvikbanen.

Flertallet mener dette er for defensivt, og viser til at Gjøvikbanens trafikkvekst, særlig i sørlig del, har vært betydelig de siste årene. Utbyggingen av Gjøvikbanen med kobling til Dovrebanen må derfor sees i et mer langsiktig perspektiv.

Flertallet mener en ny gjennomgang av tidligere utredninger må komme i gang i løpet av første seksårsperiode.

