

Høringssvar fra Sør-Østerdal interkommunale politiske råd (SØIPR) - styrebehandlet 10. oktober i sak 47/24

Til: Innlandet Fylkeskommune / postmottak@innlandet.no

Fra: Sør-Østerdal interkommunale politiske råd (SØIPR)

Dato: 15.10.2024

Prioriterte innspill for fylkesveier og transportinfrastruktur

Innledning

På vegne av kommunene i Sør-Østerdal oversendes med dette overordnede vurderinger og prioriterte innspill fra Sør-Østerdal Interkommunale politiske råd (SØIPR) til tiltak for fylkesveinettet og øvrig transportinfrastruktur i regionen. Vi ønsker å understreke viktigheten av tiltak som forbedrer beredskap, trafiksikkerhet, framkommelighet, samfunnssikkerhet, mobilitet, og ikke minst klimatilpasning. Videre er det et sterkt behov for å redusere forfallet på fylkesveiene, fremme miljøvennlige transportløsninger og kutte utslipp av klimaskadelige gasser. Vi ber også om at nasjonale hensyn, herunder styrket beredskapsevne og Forsvarets behov for hensiktsmessige fylkesveier og bruer, vektlegges i prioriteringene.

Samfunnsmessige og nasjonale hensyn

Det er avgjørende at tiltakene som prioriteres i denne høringsrunden, tar større hensyn enn tidligere til nasjonale beredskaps- og sikkerhetsinteresser. Sør-Østerdal har flere strategiske veiforbindelser som er viktige for Forsvaret, men også sivilsamfunnet, og disse må oppgraderes for å møte fremtidens behov. Profilen til nytt handlingsprogram understøtter det samme som SØIPR ser. Samtidig vil oppgraderingene styrke samfunnssikkerheten, beredskapen og mobiliteten for sivilbefolkningen.

Næringslivets behov

Et sikkert og effektivt fylkesveinett med bruer som tåler tung belastning er avgjørende for næringslivet i Norge, da det muliggjør effektiv transport av varer, råmaterialer og tjenester mellom regioner. Mange bedrifter, særlig i industrien, landbruket og fiskerinæringen, er avhengige av stabil infrastruktur for å kunne levere produkter til markedet i tide. Uten tilstrekkelig robuste veier og bruer kan forsinkelser og økte kostnader føre til redusert konkurranseevne og svekke den økonomiske produktiviteten i regionen såvel som i landet. I tillegg er det essensielt for å opprettholde Norges samlede produktivitet at infrastrukturen bidrar til å redusere flaskehalser og fremmer rask og pålitelig transport i hele Innlandet.

Nasjonale beredskapsveier, Forsvarets mobilitet og sårbarhet ved naturhendelser

Med Finlands og Sveriges inntreden i NATO har det blitt stadig viktigere å sikre at Norge har robuste veiforbindelser som kan møte behovene knyttet til nasjonal beredskap, samfunnssikkerhet og Forsvarets operative evne. Dette krever en mer helhetlig tilnærming der fylkeskommunale veier spiller en avgjørende rolle, særlig når det gjelder transport av tungt materiell mellom øst og vest, men også nord - sør i landet. For å tilrettelegge for den økte aktiviteten ved rekruttskolen på Terningmoen, bør Fylkeskommunen sette søkelys på å forbedre busstilbudet mellom Elverum sentrum, Terningmoen og omkringliggende områder, samt vurdere direkteforbindelser til større byer som Hamar. Samtidig bør togforbindelsene mellom Oslo, Hamar og Elverum styrkes, med bedre overganger til kollektivtransport ved

Elverum stasjon, videre til Rena, der aktiviteten også vil øke. Det er også viktig å etablere fleksible pendlerbusser tilpasset Forsvarets skiftordninger, i tillegg til å oppgradere sykkel- og gangveier. Videre kan løsninger for samkjøring og mobilitetsapper bidra til redusert trafikk og utslipp, og sikre et bærekraftig transporttilbud til Terningmoen og Rena leir primært.

Beredskap og sårbarhet ved naturhendelser

Klimaendringer har ført til økt hyppighet av naturhendelser som flom, skred og ekstremvær, noe som utsetter viktige veistrekninger for skader. Innlandet har fått erfare dette, der Østerdalen er den eneste forbindelsen nord – sør, både på vei og bane. Dette er det grunn til å tro at vil øke i omfang i årene fremover. Uten en massiv satsning på Østerdalen, kan det svekke både sivil beredskap og Forsvarets mobilitet. Fylkesveiene er ofte de mest utsatte veiene ved slike hendelser, da de ikke har samme robusthet som hovedveinettet. I mange regioner er fylkesveiene avgjørende for å sikre forsyningslinjer til lokalsamfunn, men også militære anlegg. Dersom disse veiene blir ufremkommelige ved naturhendelser, kan det få alvorlige konsekvenser for beredskapen og krisehåndteringen. I lys av dette er det essensielt å prioritere klimatilpasningstiltak, dimensjonere for økte belastninger og jobbe kunnskapsbasert med forbedringer av infrastrukturen for å redusere sårbarheten ved slike hendelser. For eksempel må dreneringssystemer og skråninger på utsatte veistrekninger styrkes og dimensjoneres for å hindre skred og flom, slik at både sivil og militær transport kan opprettholdes under krevende forhold.

Forsvarets behov for å sikre mobilitet Øst–Vest

Med de nye NATO-landene Finland og Sverige har behovet for styrket mobilitet mellom øst og vest i Norge økt. Åpenbart vil Forsvaret i større grad være avhengig av å kunne transportere tungt materiell mellom landsdeler for å sikre en effektiv forsvarsevne og samarbeid med våre allierte. Her må man også se dette i sammenheng med annen infrastruktur som tog og strategiske viktige havner. Dette innebærer også behov for å kunne frakte utstyr raskt til strategiske punkter øst langs grensene mot Sverige og Finland - eller vestover til Norge. Fylkesveiene er sentrale i denne sammenhengen, da de binder sammen flere av de viktigste nasjonale og internasjonale transportkorridorene. Samtidig er mange av disse veiene ikke dimensjonert for den tunge belastningen som moderne militære kjøretøy og utstyr medfører. Dette krever at en rekke strekninger, inkludert strategisk viktige bruer, oppgraderes for å kunne håndtere både økt trafikk og tyngre last. Uten disse oppgraderingene vil Forsvaret stå overfor store utfordringer med hensyn til mobilitet og beredskap.

Sammenhengen mellom Nasjonal Transportplan (NTP) og Forsvarets langtidsplan (LTP)

Nasjonal transportplan (NTP) og Forsvarets langtidsplan (LTP) er to strategisk viktige dokumenter for Norges samlede sikkerhet og utvikling. Begge planene setter klare mål for infrastrukturutvikling, men det er viktig at disse nå sees i større sammenheng, spesielt når det gjelder fylkeskommunale veier. NTP legger føringer for utviklingen av transportinfrastrukturen i Norge de neste årene, inkludert investeringer i veier, bruer, tunneler og kollektivtransport. I denne planen prioriteres også klimatilpasning og miljøvennlig transport, noe som harmonerer med samfunnets behov for å redusere utslipp av klimagasser. Men fylkesveinettet, som mange ganger bærer størstedelen av det regionale transportbehovet, trenger sårt mer vedlikehold og oppgradering for å kunne understøtte disse målene. LTP har på sin side et særlig fokus på Forsvarets operative kapasitet, herunder mobilitet, logistikk og evne til rask omgruppering. Denne planen forutsetter et transportnettverk som kan støtte Forsvarets behov for effektiv forflytning av tungt materiell, både internt i Norge og til våre allierte. Med en økende vekt på samhandling innenfor NATO, blir det kritisk at fylkesveiene, som ofte forbinder de store nasjonale veiene med militære installasjoner, er i stand til å tåle tunge kjøretøy og høy trafikkbetlastning. Det er derfor avgjørende at det skjer en samordning mellom de fylkeskommunale prioriteringene i NTP og

Forsvarets infrastrukturbehov beskrevet i LTP. Investeringer i fylkesveiene, særlig de som er klassifisert som nasjonale beredskapsveier eksempelvis nord - sør i landet, men også øst - vest, vil sikre både sivile og militære formål. Dette inkluderer både vedlikehold for å redusere forfallet, oppgradering for å møte framtidens transportbehov og klimatilpasning for å sikre mobilitet under ekstreme værforhold.

Satsning på Fylkeskommunale veger som del av vår nasjonale sikkerhet

I mange tilfeller er fylkesveiene en kritisk del av det nasjonale transportnett, særlig i regioner hvor alternative ruter er få. Med økende militære og sivile krav til infrastrukturen, er det nødvendig at fylkeskommunene prioriterer oppgradering av veier som er strategisk viktige både for Forsvaret og samfunnet som helhet. Vi forstår at disse prioriteringene kan gå ut over behov i for eksempel behov byene i Innlandet har for ressurser til sivile og sikkert viktige lokale tiltak. SØIPR mener at tiden er inne for å tenke større - der nasjonale hensyn vektlegges mer. Dette krever at statlige og fylkeskommunale myndigheter samarbeider tett for å sikre at nødvendige midler og tiltak settes inn. Spesielt viktig er satsing på bruer og evt. tunneler som kan håndtere tungtransport, samt veier som forbinder logistikkpunkter til Forsvarets anlegg. Disse infrastrukturinvesteringene vil ikke bare styrke Forsvarets mobilitet, men også gi gevinster for lokalsamfunn gjennom bedre beredskap, økt trafiksikkerhet, og forbedret næringstransport.

Nye perspektiver – Fylkeskommunen og sentral myndighetskontakt

Massiv satsning på jernbanen i EU og Sverige – Trysilbanen

Sverige og EU har store planer om å styrke jernbaneinfrastrukturen, inkludert forbindelser mellom Sverige og Norge som kan påvirke Trysilbanen og ruter til Elverum. Den svenske regjeringen har satt av betydelige midler til utvikling og vedlikehold av jernbanenettet, med fokus på bærekraft og økt transportkapasitet. Dette inkluderer både nye prosjekter og modernisering av eksisterende ruter. For eksempel, mellom 2021 og 2027 investerer Sverige milliarder i å utvikle sin nasjonale infrastruktur, med jernbanen som en sentral del av strategien. EU er også sterkt involvert gjennom sitt *Connecting Europe Facility* (CEF) program, som har som mål å styrke transportforbindelser på tvers av Europa. Dette inkluderer støtte til jernbaneprosjekter som vil forbedre transport og interoperabilitet mellom medlemslandene. Sverige mottar EU-midler til prosjekter som installasjon av ERTMS, et felles europeisk signalsystem, for å forbedre jernbanesikkerhet og effektivitet. Det er også verdt å merke seg at forbedringer i jernbaneinfrastrukturen er avgjørende for både sivil og militær transport, spesielt i lys av Sveriges nylige NATO-medlemskap, noe som gir strategisk betydning til jernbaneruter som kan brukes for militære formål, inkludert bevegelse av utstyr mellom Norge og Sverige. Den økte investeringen i jernbanen mellom Sverige og Norge kan styrke forbindelsene til både sivile og militære formål, inkludert potensielle ruter via Trysil til Elverum og videre til Rena leir. Innlandet Fylkeskommune har en sentral rolle som pådriver og myndighetskontakt for å realisere Trysilbanen. Fylkeskommunen må også samarbeide tett med svenske myndigheter og søke finansiering gjennom nasjonale og EU-midler, slik som Connecting Europe Facility (CEF). Gjennom å legge til rette for dialog mellom næringslivet, lokale kommuner og staten, kan fylkeskommunen bidra til at prosjektet prioriteres politisk og økonomisk. For å få politisk gjennomslag for et prosjekt som Trysilbanen, er det viktig at også Fylkeskommunen vektlegger både den nasjonale og nordiske merverdien. Nasjonalt vil prosjektet bidra til bedre transporttilgjengelighet, øke regional verdiskaping, og fremme grønn transport, noe som harmonerer med Norges klima- og miljømål. Samtidig vil en styrking av grenseoverskridende jernbaneforbindelser med Sverige bidra til økt mobilitet i Norden, noe som er i tråd med nordiske samarbeidsmål om infrastruktur og økonomisk integrasjon.

Dette kan forsterkes gjennom samarbeid med EU og dets satsing på sammenhengende europeiske transportnettverk, noe som gir en bredere europeisk merverdi og øker sjansen for å sikre finansiering.

Røros og Solørbanen

Innlandet Fylkeskommune bør i perioden være en aktiv pådriver for opprustning av Røros- og Solørbanen. Behovet for opprustning og modernisering av Røros- og Solørbanen, med bakgrunn i de utfordringene som er synliggjort etter blant annet ekstremvær i 2023 og 2024. Den nylige situasjonen har tydeliggjort hvor sårbar Norges infrastruktur er for ulike værforhold, og vi mener dette forsterker nødvendigheten av å tenke beredskap, opprustning og fremtidssikring av viktige jernbanestrekninger. Røros- og Solørbanen har i mange tiår vært nedprioritert og fremstår i dag som både forsømt og teknisk umoderne. Hastigheten er lav og lite konkurransedyktig og bidrar til tap av nasjonal produktivitet. Til tross for at Rørosbanen nå fungerer som en hoved transportåre mellom Trondheim og Oslo når man stenger Dovrebanen, er det gjort få investeringer i vedlikehold og modernisering av disse banene de siste 30 årene. Dagens situasjon, der Rørosbanen har tatt over mye av godstrafikken som skulle gått på Dovrebanen, viser tydelig hvor kritisk det er å ha en velfungerende og robust jernbanestrekning for å sikre transport mellom nord og sør i landet. Det er imidlertid en økt risiko for driftsstans på grunn av den aldrende infrastrukturen, noe som vil kunne få alvorlige konsekvenser for både gods- og persontrafikk.

For å sikre en fremtidsrettet, pålitelig og effektiv jernbaneinfrastruktur, mener vi det er nødvendig med en snarlig opprusting av Røros- og Solørbanen, her viser vi til tidligere høringer i forbindelse med NTP. Vi anerkjenner at det bevilges betydelige midler til jernbane i statsbudsjettet, men ser at eksisterende banestrekninger ofte nedprioriteres til fordel for nye prosjekter, uten samme samfunnsverdi. For å sikre forutsigbarhet og kapasitet på nord-sør-aksen, er det helt nødvendig å prioritere vedlikehold og opprustning av Røros- og Solørbanen. Dette vil bidra til å sikre både en beredskap, miljøvennlig transport og samfunnssikkerhet i tiden fremover. Vi ber om at våre innspill vurderes nøye i den videre prosessen fra Fylkeskommunens side, og at opprusting av Røros- og Solørbanen gis den prioritet som er nødvendig for å ivareta Norges og Nordens fremtidige transportbehov. Rørosbanen er også et svært viktig alternativ for pendlere, både skoleelever, studenter og yrkesaktive.

Innlandet Fylkeskommune bør derfor i perioden løfte ovenstående behov for en målrettet satsning på Røros og Solørbanen av lokale, regionale og nasjonale hensyn og behov.

Riksveg 3

Innlandet Fylkeskommune bør i perioden være en pådriver for en nasjonal satsning på Riksveg 3 (RV3) gjennom Østerdalen. Det er et faktum at dette er en av Norges viktigste transportårer, spesielt for tungtransport og som en alternativ rute til E6 mellom nord og sør. Utbedring av flaskehalser på denne veien er avgjørende av flere grunner knyttet til klima, beredskap, transporteffektivitet og naturinngrep. Dette bidrar til lavere drivstofforbruk og reduserte utslipp fra tungtransport. Dette gir også gevinster knyttet til mindre veislitasje og lavere vedlikeholdskostnader, som igjen kan føre til mindre bruk av ressurser og energi. RV3 fungerer som en kritisk beredskapsvei dersom E6 er stengt, for eksempel på grunn av ulykker, værforhold eller naturkatastrofer. E6, som hovedruten mellom nord og sør, har tidligere vært stengt på grunn av ras eller flom, og RV3 må da ta over som den primære transportåren. Utbedring av RV3 sikrer at denne rollen kan fylles på en trygg og effektiv måte. Det er flere strekninger nå som er oppgradert og holder en hensiktsmessig og nødvendig standard. Men noen kritiske strekninger gjenstår. Ved å fjerne flaskehalser, spesielt gjennom Tynset og Stor-Elvdal kommune, og sikre at veien kan håndtere økt trafikkmengde, øker den nasjonale beredskapen betraktelig.

Tidligere offentlige høringer har ofte pekt på behovet for å begrense naturinngrep ved å bygge på eksisterende veier. Dette er viktig for å ivareta Østerdalens rike og sårbare naturområder. Her kan også nevnes kalvningsområder for villrein tett på / vest for RV3. Det har vært enighet om at større inngrep bør unngås, og at det i stedet skal settes søkelys på forbedringer og optimalisering av den eksisterende traséen, som utvidelse av veibredden og fjerning av skarpe svinger, fremfor store nye utbygginger. Eksemplet sør for Alvdal er godt. Dette perspektivet har blitt vektlagt av både lokale myndigheter og miljøvernorganisasjoner, som argumenterer for at miljøkonsekvensene av nye inngrep må holdes så lave som mulig.

Tidligere høringer har blant annet tatt for seg behovet for å prioritere RV3 på nasjonalt nivå. Det er bred enighet om at denne veien er kritisk for både lokal og nasjonal transportinfrastruktur. Flere høringsinnspill har også påpekt at RV3s rolle som hovedvei for tungtransport mellom nord og sør må styrkes gjennom målrettede investeringer. Lokale bedrifter, fylkeskommunen og NHO har støttet dette synet, men det gjenstår fortsatt mye, da spesielt gjennom Tynset og Stor-Elvdal kommune. Lokalbefolkningen i Østerdalen har også lagt vekt på at veien må forbedres for å gjøre den tryggere for alle trafikanter, ikke bare tungtransport, men også for lokal trafikk og turister. Generelt har det vært et søkelys på å balansere behovet for utbedring med hensynet til klima og natur. Utbedring av flaskehalser vil styrke sikkerheten, transportforbindelsen og øke effektiviteten, samtidig som man begrenser inngrep i den sårbare naturen i Østerdalen.

Riksveg 3 i Østerdalen har vært gjenstand for oppgradering de siste årene, men det er fortsatt en problematisk veg med flere trafikkulykker. Ulykkesstatistikk viser at denne veien er farlig, spesielt på grunn av kombinasjonen smale partier og tung trafikk. Veien er et viktig transportknutepunkt mellom Oslo og Trondheim, og benyttes ofte av tungtrafikk, noe som øker risikoen for ulykker, særlig om vinteren når veivedlikeholdet er utfordrende.

Innlandet Fylkeskommune bør derfor i perioden løfte ovenstående behov for en målrettet og helhetlig satsning på riksveg 3 av lokale, regionale og nasjonale hensyn og behov.

Kommunale prioriteringer

Generelt ønsker vi å kommentere at det lite hensiktsmessig å sette de ulike programområdene opp mot hverandre når man skal prioritere. Det gjør en lokal og regional prioritering mer krevende enn nødvendig. Vi vil også peke på dette med behov for økt akseltrykk, inntil 75 tonn, på fylkesveger som blir benyttet til strategiske beredskapsveier. Disse vegene bør få et utvidet fokus i kommende periode og handlingsprogram.

Kommune 1: Trysil kommune

- GS veg FV2172 – (Moensvingen – Nybergsund) har fått 1. prioritet av Trysil kommune av trafiksikkerhetshensyn
- GS veg FV26 – (Saga Løvåskrysset) har fått 2. prioritet av Trysil kommune av trafiksikkerhetshensyn
- Åsavegen FV2164 – har fått 3. prioritet av Trysil kommune av beredskapshensyn
- Galåsvegen FV2162 – har fått 3. prioritet av Trysil kommune av beredskapshensyn og henger sammen med ovenstående punkt
- Rundflovegen FV 208 – har fått 4. prioritet av Trysil kommune av vedlikeholds hensyn.
- Fast dekke på fylkesveg 2162 fra Skjærholdvegen til Ljørdalen gis prioritet 5 med følgende kommentar: Det ble lagt fast dekke fra Østby til Skjærholdvegen rundt ca. 2015. I ettertid har det vært forventninger og skissert ut videre at vegen skulle asfalteres videre mot Ljørdalen. Ljørdalen satser stort på turisme, har nasjonalpark og det er et behov for å fullføre fast dekke på hele fylkesvegen.

Om tiltakene i Trysil kommune: Det er meldt inn behov for gang og sykkelveger av trafikksikkerhetshensyn på to strekninger. Dette har Trysil satt høyest på sin prioriteringsliste over innspill til handlingsprogrammet. De andre tiltakene som er meldt inn henger sammen med store vedlikeholdsetterslep, hensyn til næringsliv og tunge kjøretøy, samt beredskapsveger ved naturhendelser og har på den måten stor regional og nasjonal betydning.

Kommune 2: Elverum kommune

- Langholsvegen (Fv 2126), utbedring (medtatt fra forrige hovedplan)
Fra ca. bru over Horna til Likvern. Sikre helårlig 60 tonn bæreevne på strekningen
Gjenstår fra forrige hovedplan. Viktig for tømmer- og transportnæringen.
(Arbeider pågår men er ikke ferdigstilt pr. d.d. ifølge Innlandet fylkeskommune)
- Nøtåsvegen Fv 2118, fortau Kvithamarvegen-Furknappen i tråd med
reguleringsplan. Saken er tidligere behandlet i ETU vedr. trafikksikkerhet rundt
Lillemoen skole med bakgrunn i initiativ fra FAU Lillemoen (FAU Lillemoen sterkt
engasjert og
initiativtaker). ETU har engasjert seg i saken, brev sendt Statens Vegvesen og
Innlandet Fylkeskommune, møter med partene avholdt. Barnetråkk utført.
Sammensatt utfordring knyttet både til riks- og fylkesveg, innbefatter både drift- og
forvaltningstemaer og investeringer. Strekning preget av mye tungtrafikk
(tømmertransport)
- Strandbygdvegen, dekkeoppgradering og utbedring av undergang v/Korsbakken
Dekkeoppgradering på gang-sykkelveg, inkl. nedkjøring til undergang +
overvannshåndtering i undergang ved Korsbakken da denne er full av vann flere
ganger årlig. (Dette er den viktigste og mest brukte sykkelruta i byen viser barnetråkk,
og betjener bl.a. EUS som er en av landets største ungdomsskoler med ca 750
elever- henimot 900 personer totalt med ansatte.) Nedslitt dekke, spesielt ved
undergang, tidvis mye vann/is i undergang.
- Videreføring av arbeidet med sykkeltilrettelegging i Jernbanegata (Grindalsvegen –
Jernbanestasjonen) gjennom Sykkelbyprogrammet. Viktig for tilrettelegging for
syklende på Vestad, og sentralt byutviklingselement
- Lundgaardvegen fra x Strandbygdvegen til Nybrua, sykkeltilrettelegging gjennom
Sykkelbyprogrammet
- Vestsidvegen
Jfr. sak i ETU vedr. trafikksikkerhet Bjølsetgrenda. Trafikksikkerhetstiltak hvor
belysningen først og fremst skal planlegges med tanke på å gi tilstrekkelig gode
lysforhold til gang- og sykkeltrafikk og lignende. Ingen av eksisterende busslommer
på strekningen er belyst og må innpasses i prosjektet. Forholdsvis lang strekning (ca
5 km) Beboerinitiativ med underskriftskampanje
- Hernesvegen
Dekkeoppgradering på mye trafikkert gang-/sykkelveg. Partier med nedslitt dekke.
Administrasjonens forslag Forslagene er i hovedsak enten knyttet til
næringsinteresser, trafikksikkerhet eller bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Om tiltakene i Elverum kommune:

Forslagene er i hovedsak enten knyttet til næringsinteresser, trafikksikkerhet eller bedre tilrettelegging for gående og syklende. Det kan stilles spørsmål ved om det som angår dekkeutbedring på tiltak 3 og 7 er drift/vedlikehold eller investeringer. Vi har valgt å se dette som oppgradering og derved investering, og legger til grunn at Utbedringsprogrammet vil bli sett i sammenheng med det ordinære dekkeprogrammet (vedlikeholdsmidler).

Kommune 3: Stor-Elvdal kommune

Bru:

Sundfloen bru var ferdig i 1968. Lengden er 256 meter hvorav hovedspennet utgjør 170 meter. Økende trafikk med tunge kjøretøy, spesielt tømmerbiler har påført brua store nedbøyninger, som har ført til skader på bærekabler og lagre. Kjørebanelen ble avstivet med et underliggende fagverk i 2015 for å forlenge levetiden. Det er anslått at utbedring forlenger levetiden med ca 20 år. Det er likevel behov for å sette brua på dagsordenen slik at denne blir prioritert.

Trafikksikkerhet:

Krysset ved Embretstuveien og Storgata.

Krysset mangler sikre passeringmuligheter for myke trafikanter, gangvei slutter ved planovergangen, tømmerbiler og større kjøretøy har problemer med å klare svingen fra Fv. 30 inn på Fv 2200 når de kommer sørfra.

Krysset der Sundfloveien møter Industriveien og Embretstuveien, vanskelig kryss med til dels høye hastigheter og store vogntog sammen med mange myke trafikanter, behov for oppstramming og bedre skille mellom myke og harde trafikanter.

Sykkel og gangvei langs Fv. 30 vil gi bedre sammenheng i sykkel- og gangveinettet fram til skoleplataet. Gang og sykkelvei er regulert men ikke bygd. I dag benytter de fleste veier gjennom boligfeltet.

Utbedringstiltak:

Storbekkmoen til Fossbrua behov for nytt veidekke og stedvis utbedring av vegkropp.

Stedvis mye telehiv skader og dårlig vegskulder, hull og gammel lapping.

Fossbrua til ny containerplass behov for nytt veidekke og stedvis utbedring av vegkropp.

Stedvis mye telehiv skader og dårlig vegskulder, hull og gammel lapping.

Skredderstua til Gunnhildstua behov for nytt veidekke. Mange hull og gammel lapping.

Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).

Ole Evenstadvei behov for utbedring av vegkropp på grunn av stedvis mye telehiv skader/bølger i veikroppen og veilegemet heller i «feil» retning. Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).

Opphusveien behov for nytt veidekke. Mange hull og gammel lapping, svak veiskulder.

Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).

Stor-Elvdal kommunes innspill til handlingsplan for fylkesveier 2026-2029 er vedlagt.

Andre innspill:

Positivt at fylkeskommunen har satt i gang arbeid med reguleringsplan for å utbedre og ivareta vinterfremkommelighet på Fv. 27 over Venabygdsfjell, men viktig at Fv. 27 holdes åpen også gjennom den kommende vinteren (beredskap og skolevei).

Fortsatt behov for kontinuerlig rydding av vegetasjon langs vegene samt at mange skilt er modne for utbytting.

Om tiltakene i Stor-Elvdal kommune:

Sundfloen bru var ferdig i 1968. Lengden er 256 meter hvorav hovedspennet utgjør 170 meter. Økende trafikk med tunge kjøretøy, spesielt tømmerbiler har påført brua store nedbøyninger, som har ført til skader på bærekabler og lagre. Kjørebanelen ble avstivet med et underliggende fagverk i 2015 for å forlenge levetiden. Det er anslått at utbedring forlenger levetiden med ca 20 år. Det er likevel behov for å sette brua på dagsordenen slik at denne blir prioritert. Krysset ved Embretstuveien og Storgata på Koppang mangler sikre passeringmuligheter for myke trafikanter, gangvei slutter ved planovergangen, tømmerbiler og større kjøretøy har problemer med å klare svingen fra Fv. 30 inn på Fv 2200 når de kommer sørfra. Et trafikksikkerhetstiltak.

Krysset der Sundfloveien møter Industriveien og Embretstuveien vanskelig kryss med til dels høye hastigheter og store vogntog sammen med mange myke trafikanter, behov for oppstramming og bedre skille mellom myke og harde trafikanter.

Sykkel og gangvei langs Fv. 30 vil gi bedre sammenheng i sykkel- og gangveinettet fram til skoleplataet. Gang og sykkelvei er regulert, men ikke bygd. I dag benytter de fleste veier gjennom boligfeltet.

Andre utbedringstiltak:

- Storbekkmoen til Fossbrua behov for nytt veidekke og stedvis utbedring av vegkropp. Stedvis mye telehiv skader og dårlig vegskulder, hull og gammel lapping.
- Fossbrua til ny containerplass behov for nytt veidekke og stedvis utbedring av vegkropp. Stedvis mye telehiv skader og dårlig vegskulder, hull og gammel lapping.
- Skredderstua til Gunnhildstua behov for nytt veidekke. Mange hull og gammel lapping. Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).
- FV 2188 - Ole Evenstadvei behov for utbedring av vegkropp på grunn av stedvis mye telehiv skader/bølger i veikroppen og veilegemet heller i «feil»retning. Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).
- FV 2188 Opphusveien behov for nytt veidekke. Mange hull og gammel lapping, svak veiskulder. Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).

Kommune 4: Engerdal kommune

- Fast dekke på fylkesvei 2210, Elgåveien har første prioritet
- Oppgradering på hele strekket for fylkesvei 26 i Engerdal kommune.
- Fast dekke på fylkesvei 2176, fra Sundet til Engernest

Om tiltakene i Engerdal kommune:

Engerdal kommune har flere fylkesveier som trenger et stort vedlikehold. Det er et svært stort etterslep på alle fylkesvegene i Engerdal. Og med tanke på hvor trafikken har gått når E6 og riksvei 3 har vært stengt grunnet store nedbørmengder de senere årene, så bør fylkesvei 2210 og FV26 være prioriterte strekninger fra fylket sin side når man tenker på sikkerhet og beredskap.

Kommune 5: Åmot kommune

Programområde Trafikksikkerhet:

1. Fartsgrense fv. 215 og fv. 2188 a. Redusere fartsgrensen til 50 km/t, for å få på plass overgangsfelt langs fv. 215 (Haugedalsveien) og fv. 2188 (Øgle-Vikenveien)
2. Klingen barnehage a. Redusere fartsgrensen til 40 km/t forbi Klingen barnehage
3. Fartsgrense fra Bru over Osa til kryss fv. 2156 (Fuglsandveien) a. Redusere hastighet til 50 km/t for å bedre trafikksikkerheten rundt parkeringsløsning til badeplassen ved Osmundsand. Her er det stor trafikk i forbindelse med sommer og vintersesong (bading og skigåing)
4. Belysning langs Ilsåsbakken

Programområde Gående og syklende

1. Gang- og sykkelvei Rena – Ilsåsbakken
2. Gang- og sykkelvei Åsbyggsveien fra Grinihagen til Sørhus
3. Overgangsfelt i Osen to stk a. Overgangsfelt ved Osen pensjonistheim samt ved Osen landhandleri
4. Gang- og sykkelvei Deset
5. Kryss Tollef Kilde til avkjørsel Fabrikkveien a. Autovern mellom fv. 215 (Haugedalsveien) og gangfelt

Programområde Utbedring

1. Bredeutvidelse fv. 235 Rena – Elverum
2. Ny tilkobling mellom fv. 215 og fv. 2142 a. Nytt kryss iht. gjeldende reguleringsplan
3. Vestsiden av Osensjøen, generell opprusting
4. Kryss fv. 215 og fv. 2194 Osen a. Nytt kryss iht. kommuneplanens arealdel

Om tiltakene i Åmot kommune:

Åmot kommune har delt opp og prioritert etter hvert programområde. De tiltakene som ikke er gjennomført er tatt med videre i ny prioriteringsliste. Av tiltak som er spilt inn og som er av

regional betydning, både med tanke beredskap, trafiksikkerhet og næringslivets behov, ligger disse tiltakene under programområde utbedring.

Kommune 6: Våler kommune

Pri.	Veg	Tiltak
1	Fv 210 Kavlerud- Vestmo	Tiltak for gående og syklende
2	Fv 2094 Gravbergsvegen, Holtsjøen -Kynna	Utbedring
3	Fv2095-Fv2016 Nordhagemoen	Overtakelse og utbedring
4	Fv 2114 Damvegen, xRv 2 - Solør videregående skole	Tiltak for gående og syklende
5	Fv 2116 Våler sentrum	Trafiksikkerhetstiltak
5	Fv 2116 Våler sentrum	Kollektivtiltak
6	Fv 2100 Nymoen – Holtsjøen	Utbedring
7	Fv 2094 Gravbergsvegen, Braskereidfoss - Nordaberget	Tiltak for gående og syklende
8	Fv 2100 Glesmyrvegen, Våler sentrum - x Fv2088	Tiltak for gående og syklende
9	Fv 2076 Bergsidevegen, Magnesåa - Åsnes grense	Utbedring
10	Fv 2094 Gravbergsvegen, Vidarvollkrysset - Tøråskrysset	Utbedring

Om tiltakene i Våler kommune:

Våler kommune har meldt inn behov som har stått høyt på listen gjennom flere handlingsplaner. Behovene er i stor grad rettet mot gang og sykkelveger av trafiksikkerhetshensyn samt utbedringer av veger som er høyt belastet av næringsvirksomhet. I tillegg er det et stort ønske om overtakelse og utbedring av en veg som er knyttet til trafikkavvikling av elever ved Solør videregående skole avd. Våler, som vil få økt elevmasse i årene framover. Denne vegen er også sterkt belastet av næringstransport, og vil bli en viktig beredskapsveg, både regionalt og lokalt. Vålers prioriteringsliste er laget med forbehold om at vegen/brua over kraftanlegget på Braskereidfoss blir gjennomrettet. Denne brua er av stor betydning både i nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv, ettersom denne elvekryssingen over Glomma vil kunne bære beredskaps- og forsvarsmateriell med stor tyngde over Glomma. Nærliggende veier er derfor også prioritert fra Våler kommune med tanke på beredskap og avlastning for næringstransport.

SØIPR prioriteringer for Sør-Østerdalregionen

Innlandet Fylkeskommune har uttalt et ønske om regionale prioriteringer til handlingsprogrammet. Nedenstående tiltak for perioden er omforent og prioritert kommunevis i styret 10.oktober 2024 i styret for SØIPR og bør gjennomføres i perioden.

Trysil:

Åsavegen FV2164 i Trysil kommune – har fått prioritet av nærings – og beredskapshensyn
Samme gjelder Galåsvegen FV2162 – har blitt prioritert av beredskapshensyn.

Elverum:

Langholsvegen (Fv 2126), utbedring (medtatt fra forrige hovedplan)
Fra ca. bru over Horna til Likvern. Sikre helårlig 60 tonn bæreevne på strekningen
Gjenstår fra forrige hovedplan. Viktig for tømmer- og transportnæringen.
(Arbeider pågår, men er ikke ferdigstilt pr. d.d. ifølge Innlandet fylkeskommune).

Stor-Elvdal:

Sundfloen bru i Stor-Elvdal kommune FV30. Økende trafikk med tunge kjøretøy, spesielt tømmerbiler har påført brua store nedbøyninger, som har ført til skader på bærekabler og lagre. Det er behov for å sette brua på dagsordenen slik at denne blir prioritert i bruprogrammet. Svært viktig vei øst – vest ift. næringsliv og av beredskapshensyn.
Videre er FV 2188 - Ole Evenstadvei behov for utbedring av vegkropp på grunn av stedvis mye telehiv skader/bølger i veikroppen og veilegemet heller i «feil»retning. Fungerer også

som avlastingsvei (beredskap). Samme gjelder vegen lenger sør, FV 2188 Opphusveien behov for nytt veidekke. Mange hull og gammel lapping, svak veiskulder. Fungerer også som avlastingsvei (beredskap).

Engerdal:

Fast dekke på Elgåvegen FV 2210 er viktig og bør prioriteres i handlingsprogrammet. Over mange år har regionen og Engerdal kommune også spilt inn tiltaket med fast dekke på fylkesvei 2210, Elgåveien. Denne vegen bør prioriteres i denne perioden.

I tillegg er det behov for en oppgradering på hele strekket for fylkesvei 26 i Engerdal kommune, da dette har vært en viktig beredskapsvei som binder nord – sør sammen, de gangene flom hindrer trafikk i Gudbrandsdalen (E6) og Østerdalen (RV3) er stengt etter naturhendelser som flom / skred.

Våler:

Utbedring av Gravbergsvegen mellom Holtsjøen og Kynna, samt overtakelse av Nordhagemoen anser regionen som viktige, både for næringsvirksomhet, turisme, beredskap og trafikkforhold ved videregående skole.

Åmot:

Breddeutvidelse av fv. 235 mellom Rena – Elverum anses som viktig med tanke på utbedring. Samme gjelder ny tilkobling mellom fv. 215 og fv. 2142 a. Nytt kryss iht. gjeldende reguleringsplan. Vestsiden av Osensjøen trenger en generell opprusting og kryss fv. 215 og fv. 2194 Osen a. Nytt kryss iht. kommuneplanens arealdel.

Avsluttende anbefalinger

For å sikre at Innlandets fylkesveier kan møte de nye kravene som følger av Finlands og Sveriges NATO-medlemskap, og de utfordringene som vi har erfart naturhendelser fører med seg, anbefaler vi:

1. Økte investeringer i fylkeskommunale beredskapsveier for å sikre framkommelighet under naturhendelser og ved transport av tungt materiell.
2. Økt samarbeid og omprioriteringer i NTP der LTP vektlegges mer, for å sikre at Forsvarets behov for mobilitet prioriteres i utviklingen av fylkesveinettet og et hensiktsmessig kollektivtilbud spesielt med tanke på økt aktivitet i Forsvaret.
3. Prioritering av klimatilpasning i fylkeskommunale veiprosjekter for å redusere sårbarheten ved ekstremvær og sikre at veiene forblir åpne under kritiske hendelser.
4. Oppgradering av strategiske bruer for å tåle moderne krav til både sivil og militær tungtransport, særlig på viktige strekninger for å sikre mobilitet.
5. Fremskynde Sør-Østerdalsregionens omforente prioriteringer tidlig i perioden basert på denne høringen
6. Fylkeskommunen må i større grad i denne perioden jobbe målrettet med sentral myndighetskontakt ift. infrastruktur i denne regionen som sorterer inn under NTP.

Disse tiltakene vil bidra til å styrke Innlandets og Norges beredskapsevne, både nasjonalt og i samarbeid med våre NATO-allierte, samtidig som vi forbedrer trafikksikkerhet, mobilitet og miljø i hele landet. Vi ber om at våre prioriterte innspill og overordnede betraktninger blir tatt med i det videre arbeidet med å sikre en mer robust og framtidsrettet fylkesveiinfrastruktur.

Med vennlig hilsen,

Lillian Skjærvik
Politisk leder
SØIPR

Leif Harald Walle
Daglig Leder
SØIPR