



Innspill fra Innlandet fylkeskommune til landsdelsanalyser i NTP 2029 – 2040, oppdrag 2.

Innhold

1. Om Innlandet.	2
2. Fremkommeligheten i transportsystemet.	2
2.1 Tilstanden og de største utfordringene i dag.	2
2.2 Riks- og europaveger i Innlandet.	3
2.3 Fylkesveg.	4
2.4 Trafikkulykker.	5
2.5 Jernbane.	5
2.6 Fremkommelighet for kollektivtrafikken.	6
2.7 Byområder.	7
3. Utviklingstrekk frem mot 2060 som vil påvirke transportsystemet i Innlandet.	7
3.1 Økning i klimahendelser; ekstremvær, ras og flom.	7
3.2 Totalforsvarets behov.	8
3.3 Utviklingstrekk i byområder.	9
3.4 Næringslivets konkurransekraft - godstransport.	9
3.5 Ny teknologi.	10
3.6 Fremtidig næringsstruktur.	10
3.7 Utvikling av fritidsreiser.	11
3.8 Andre endringer som påvirker transportsystemet fremover.	11
3.9 Måloppfyllelse i Nasjonal transportplan.	11

1. Om Innlandet.

Innlandet er Norges største fylke i areal og dekker et område på Østlandet fra Osloregionen i sør til Trondheimsregionen i nord, og fra svenskegrensen i øst til langfjella i vest. Med 379.000 innbyggere er vi også Norges mest spredtbygde fylke. Innlandet er også Norges største hyttefylke med om lag 90 000 fritidsboliger.

Geografien i Innlandet er preget av at noen av landets største dalfører som Østerdalen, Gudbrandsdalen og Valdres skjærer gjennom fylket. Landbruk er en sentral næring i Innlandet og står for 30 prosent av landets totale jordbruksproduksjon. Innlandet er Norges største skogfylke med 40 prosent av avirkningen fra de norske skogene. Innlandet har noen av Norges største fagmiljøer innen bioøkonomi, og her er også Norges ledende næringsklynge innen grønn bioøkonomi og bærekraftig matproduksjon. Innlandet er også vertskap for noen av landets største industriklynger.

Innlandet er et av Norges viktigste fylker i transportsammenheng med viktige nasjonale transportkorridorer nord/sør og øst/vest, og nasjonale og internasjonale godskorridorer på jernbane.

Regionale planer og strategier:

Visjonen i [Innlandsstrategien 2024 - 2028](#):

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.

Langsiktige utviklingsmål i Innlandsstrategien:

For å realisere eventyrlige muligheter i Innlandet legges følgende til grunn:

- bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser
- levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder
- at aktører i fylket vårt får større nasjonal betydning og synlighet

Sammen med visjonen og langsiktige mål er følgende fire satsningsområder vedtatt i Innlandsstrategien: **Innbyggere, Inkludering, Innovasjon og Infrastruktur**

Fylkestinget har vedtatt tre regionale planer¹:

[Regional plan for klima, energi og miljø](#), [Regional plan for samfunnstryggleik](#) og [regional plan for det inkluderende Innlandet](#). Alle planene ligger til grunn for utviklingen av Innlandssamfunnet, også på transportområdet.

2. Fremkommeligheten i transportsystemet.

2.1 Tilstanden og de største utfordringene i dag.

Fylkesveger – stort vedlikeholds- og utbedringsbehov, med manglende bæreevne, kapasitetsbegrensninger og økende slitasje. Bruer særlig utsatt.

¹ [Innlandet fylkeskommune: regionale planer](#)

- Jernbane – strukturelle utfordringer; manglende punktlighet, manglende materiell, kapasitetsutfordringer, manglende redundans og lite robusthet
- Riksveger – bedret infrastruktur, men fremdeles mange flaskehals, manglende robusthet og redundans
- Kollektivtrafikk – skoleskyss er kostnadsdriver i et spredtbygd fylke. Skoleskyss utgjør over 75 % av budsjettet. Dette sammen med de øvrige kostnadsdriverne gjør det utfordrende å få til et godt og attraktivt kollektivtilbud i hele fylket.
- Trafikkulykker: Innlandet ligger høyt på ulykkesstatistikken i trafikken, med 113 drepte og skadde pr. 100.000 innbyggere 2020 – 2024.² Over halvparten av ulykkene er på fylkesveg.
- Byområder: «Nøkkeltallsrapport 2023 for reisevaner» fra Opinion 2024, viser at det er større andel bilbruk i byregionene i Innlandet enn i landet totalt sett. (Innlandet 71 %, landet 61 %.) Bare fem prosent av reisene foretas med kollektivtransport. I flere av regionbyene er det vesentlig forsinkelser i kollektivtrafikken i rush som følge av manglende kapasitet i vegnettet.

2.2 Riks- og europaveger i Innlandet.

Innlandet er vertskap for de store riksvegkorridorene sør/nord og vest/øst. I tillegg har en flere grensekryssende forbindelser til Sverige. Dette er viktige korridorer for transport av mennesker og gods for hele Norge. F.eks. viser analyser at nærmere 60 - 75 % av Norges sjømatproduksjon fraktes på E6 og Rv 3 gjennom Innlandet og Østlandet.

Det er registrert **ca. 107 risiko- og sårbarhetspunkter på riksvegnettet i Innlandet**. Mange av disse krever omkjøring på fylkesvegnettet, noe som medfører økt slitasje på fylkesvegnettet og økning i utforkjøringer og ulykker. Et robust og sikkert riksvegnett er viktig både for regional og nasjonal fremkommelighet, samfunnsikkerhet og beredskap, og næringsutvikling.

Av spesielt sårbare punkt på riksvegnettet kan en her nevne (i ikke-prioritert rekkefølge):

Rv. 4 Mjøsbrua-Gjøvik. Vegen er ulykkesutsatt og mangler omkjøringsmuligheter. Når Mjøssykehuset er ferdig, vil trafikken på rv. 4 øke betydelig som følge av økt arbeidspending.

Rv. 4 Gjøvik-Oslo. Det er høy trafikk på deler av strekningen. Dette er en veldig viktig eksportveg for næringslivet i Vest-oppland.

E6 Rosten, Sel kommune. Dette er en rasutsatt strekning uten lokale omkjøringsruter, og hvor de overordna omkjøringsrutene medfører lange omveier for trafikantene. I 2025 var E6 helt stengt i 4 døgn som følge av et omfattende ras ved Rosten.

E 6 Moelv-Roterud/Mjøssykehuset/dagens Mjøsbru. Med tanke trafikkavvikling og beredskap, er det viktig at E6 Moelv-Roterud ferdigstilles før nytt Mjøssykehus åpner.

E6 Ringeby-Otta. Skred og flomutsatt strekning med riksveg gjennom Ringeby sentrum.

E16 Gjennomkjøring Fagernes. Strekningen gjennom Fagernes sentrum har en ÅDT på 10600 biler, og er en betydelig belastning på lokalsamfunnet.

² [SSB](#)

E16 Kongsvinger-E6. Dagens E16 mellom Slomarka og Nybakk har dårlig fremkommelighet og er ulykkesbelastet. Viktig for bo- og arbeidsmarkedet i Kongsvingerregionen og rundt Gardermoen.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg (Trøndelag) gjennom Østerdalen. Viktig helårstreking for tungtransport nord/sør. Det er gjennomført flere utbedringer på veggen de siste årene, men veggen er ulykkesbelastet og det gjenstår flere sårbare punkt/strekninger.

Rv. 15 Strynefjellet. Viktig øst/vestforbindelse for eksport og reiseliv mellom Nordvestlandet og Østlandet. Ulykkesbelastet og dårlig fremkommelighet, særlig vinterstid.

Rv. 25 Hamar-Løten. Veggen er blant de mest trafikkerte i Innlandet, med en årsdøgntrafikk på 15-18.000 inn mot Hamar og den er en viktig øst-vest forbindelse for arbeidsmarkedet i Mjøsbyregionen. Ulykkesbelastet. Økt militær aktivitet i Elverum/Rena skaper mer trafikk.

E136 Dombås – Vestnes. Viktig eksportveg fra Nordvestlandet. Veggen har mange ras- og skredpunkt og høy tungbilandel. Utbedringer av enkeltstrekninger pågår.

2.3 Fylkesveg

Innlandet fylkeskommune er landets største fylkesvegeier med 7.800 km fylkesveg.

Generelt er forfallet langt større på fylkesveger enn på riksveger. Det er viktig at staten likebehandler fylkesveger og riksveger i Nasjonal transportplan og ellers gjennom utforming av nasjonal politikk.

Innlandet har et beregnet vedlikeholdsetterslep ca 7-8 milliarder kroner:

- Veg: 3,8-4 milliarder kroner
- Bru: 2-2,5 milliarder kroner
- Vegobjekter (rekkverk, belysning og skilt): 1,2-1.5 milliarder kroner

Fylkestinget i Innlandet har i 2025 vedtatt et historiske løft for fylkesvegene. I handlingsprogrammet for fylkesvegene i perioden 2026 – 2029 skal en bruke 3,45 mrd. på fylkesvegene. Tilsvarende investeringsramme for 2022 – 2025 var 1,9 milliarder.

Redundans – omkjøring

Innlandet har 3363 km med omkjøringsruter, fordelt på 1510 km med overordna omkjøringsruter og 1852 km lokale omkjøringsveger. Svært mange av disse rutene er ikke egnet som omkjøringsruter for riksvegtrafikken. Ei heller for mye lokaltrafikk, dersom det skulle bli nødvendig som følge av stenginger av riksveger og viktige fylkesveger, som for eksempel under kollapsen av Tretten bru i 2022.

Innlandet fylkeskommune skal i gang med rullering av sin VegRos-plan. I denne rulleringen blir det spesielt fokusert på fylkesveger som er omkjøringsveg for riksveg. I Innlandet dreier det seg om i alt 140 omkjøringsruter. Gjennom denne kartleggingen ønsker vi å avdekke om disse vegene er egnet som omkjøringsrute for riksveg. Veger som ikke er egnet som omkjøringsrute for riksveg vil bli foreslått å bli stengt/fjernet som omkjøringsveg.

På et overordna nivå, vil Innlandet i nord-sør aksene spesielt peke på viktigheten å sikre god fremkommelighet og beredskap på fv. 30 og fv. 33. På fv. 33 er det spesielt dårlig fremkommelighet forbi Skreifjellet på Akershusiden, mens det på fv. 30 er jernbaneundergangen i Tynset en kritisk flaskehals.

Det er viktig at Statens vegvesen også reviderer sine planer for trafikkberedskap, med tanke på å kartlegge hvilke veger som kan benyttes som omkjøringsruter for riksvegtrafikken, og hvilke omkjøringsruter som evt. må utbedres for å kunne håndtere riksvegtrafikk. I dette perspektivet må også forsvarets behov ivaretas.

Fylkesvegbruer.

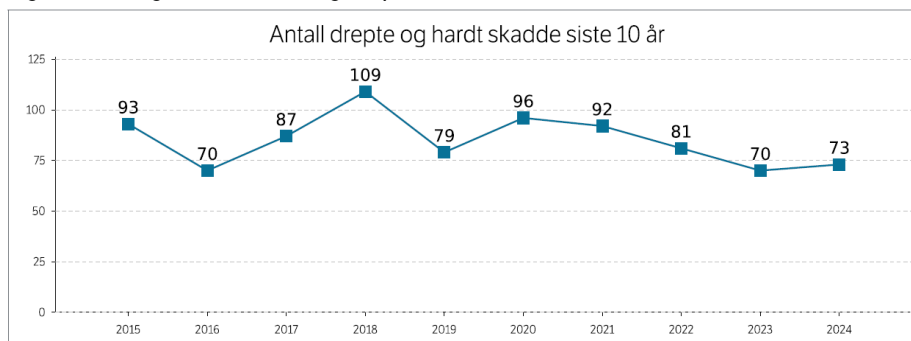
Innlandet har ca. 1250 bruer, hvor av 60% er eldre enn 50 år. Innlandet har i dag en utskiftingstakt på ca. 4-5 bruer per år, og investerer ca. 50-60 mill. kr. pr. år i nye bruer. For å imøtekomme dagens krav til funksjonalitet og behov for fornying av brukapitalen har Innlandet fylkeskommune anslått at det årlige investeringsbehovet bør ligge på ca. 565 mill. kr. pr. år. Først med en slik satsing vil det være mulig å fornye brukapitalen innenfor et 50 års perspektiv. Samlet sett vil dette bety at det er et investeringsbehov bare i Innlandet på ca. 28 milliarder kroner. Et nasjonalt bruiprogram utformet gjennom Nasjonal transportplan vil kunne svare opp disse utfordringene.

Innlandet har flere trebruer på fylkesveger som i sin tid ble planlagt, prosjektert og bygd av Statens vegvesen under perioden med sams vegadministrasjon. I forlengelsen av kollapsen av Tretten bru, har det blitt avdekket flere svakheter på de andre trebruene. Flere av trebruene har fått restriksjoner når det gjelder fremkommelighet, og har fått nedskrevet levetid i forhold til det som var opprinnelig beregnet.

2.4 Trafikkulykker

Mange av fylkesvegene har dårlig kurvatur, er smale med dårlig fremkommelighet, og tilfredsstillende ikke dagens krav ihht. håndbøker. Basert på ulykkesstatistikk for årene 2021-2024 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer i størrelsesorden 80 pst. høyere på fylkesvegnettet sammenlignet med riksvegnettet.

Figur: Utvikling hardt skadde og drepte i Innlandet 2015 – 2024:



På fylkesvegnettet i Innlandet er det utforkjøringsulykker som utgjør den største utfordringen. 45 % av alle ulykker med drepte eller hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet er utforkjøringsulykker. (Tall t.o.m. 2023) Møteulykker utgjør 24 % av disse ulykkene, 13 % er kryssulykker, 8 % er andre uhell, 6 % er fotgjengerulykker og 4 % er ulykker mellom kjøretøy i samme kjøreretning.

2.5 Jernbane

Jernbane er et viktig transportmiddel for hele Østlandet og Innlandet. Jernbanenettet i Innlandet er stamnett for mye av kollektivtransporten internt i fylket, samtidig som den er ryggraden for kollektivtransporten gjennom, og ut og inn av fylket. Jernbanen gjennom Innlandet er også viktig for transport av gods og varer i hele landet.

Innlandet har 6 jernbanestrekninger. To av disse, Dovrebanen og Kongsvingerbanen er gjennom flere år erklært overbelasta. På flere av strekningene har en opplevd klimarelaterte hendelser de seneste årene. Fra august 2023 var Dovrebanen stengt ved Randklev bru i 9 måneder som følge av uværet Hans. Vinter/vår 2025 var Dovrebanen ved Otta stengt i flere måneder fordi brua hadde forskjøvet seg.

Dovrebanen er en svært viktig strekning for godstransport mellom Sør-Norge og Midt- og Nord-Norge. Under stengingen av Dovrebanen i 2023 tok Rørosbanen bare unna deler av transportbehovet pga. liten kapasitet. Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen mangler elektrifisering, noe som svekker redundans på jernbane sør-nord, og mot Nordvestlandet.

Videre utbygging og ferdigstilling av Intercity på Østlandet er svært viktig for utvikling av de regionale byene, i tillegg til å løse transportbehovet inn og ut av Oslo-området. Økt kapasitet og regularitet på jernbanen er avgjørende for ivaretagelse av nullvekstmålet og for å nå nasjonale klimamål.

En stor andel av grensekryssende godstransport på bane transporteres på Kongsvingerbanen, som i tillegg har betydelig lokal, regional og internasjonal persontrafikk. Strekingen Oslo – Stockholm over Kongsvingerbanen er innlemmet i TEN-T (Trans-European Transport Network) sitt kjernenettverk, som er ryggraden i EUs transportsystem, og jernbanestrekningen skal oppfylle krav til blant annet hastighet og kapasitet innen 2030.

2.6 Fremkommelighet for kollektivtrafikken

I 2024 ble 88% av alle kollektivreiser i Norge gjennomført med fylkeskommunale kollektivtilbud³, og det utgjør derfor en svært viktig del av det totale transportsystemet.

Innlandet har størst biltetthet i landet med 651 biler pr. 1000 innbyggere.⁴ For å nå klimamålene i distriktene må en ha tiltak som også kan fremme kollektivtransport utenfor de store byene.

God fremkommelighet for buss og annen kollektivtransport er viktig for at det skal være et attraktivt alternativ til privatbil. Utvikling av stadig tyngre busser som følge av sikkerhets- og miljøkrav utfordrer dagens vektbegrensning på mange veier, særlig veier med lavere bruksklasse enn Bk 10 – 50. Ingen av innfartsvegene til byene i Innlandet har egne kollektivfelt. Dette gjør at kø- og rushtidsutfordringer i regionbyene også påvirker fremkommeligheten for kollektivtransporten.

Skoleskyss er en viktig og lovpålagt del av det fylkeskommunale kollektivtilbudet. I Innlandet går ca. 75 % av budsjettet til å dekke kostnader til skoleskyss. Skoleskyssstilbudet er i mange kommuner i Innlandet dimensjonerende for det totale busstilbudet.

I en rapport fra TØI fra 2025 fremkommer det at kostnadene for bussdrift har økt med 50 % i perioden 2019 – 2024. Etter hvert som nye kontrakter fases inn, vil dette kunne føre til redusert kollektivtilbud i byer og distrikt.

Innlandet fylkeskommune har vært i front med satsing på sømløse reiser gjennom sin tidlige tilknytning til EnTur. Innenfor kollektivsektoren er det viktig at forskjellige aktører sin rolle ikke står i veien for videreutvikling av sømløse reiser.

³ [TØI: Kollektivtrafikken 2024](#)

⁴ SSB pr. mars 2025

⁵ [TØI-rapport: Kostnadsutvikling i bussmarkedet](#)

2.7 Byområder

Innlandet har mange byer med viktig en regionfunksjon for sitt omland.

Rundt 1 av 3 sysselsatte innbyggere i Innlandets største byregion, Mjøsbyen med sine ca. 220 000 innbyggere, pendler ut av sin kommune og trafikken er økende. 7 av 10 arbeidsreiser foretas med bil. Mjøsbyregionen har dermed samme utfordringer som andre større byområder i Norge. Tilsvarende utfordringer finner en også i Kongsvingerregionen.

Alle kommunene i Mjøsbyregionen og Innlandet fylkeskommune har vedtatt nullvekstmålet for den videre areal- og transportutviklingen for byregionen. For å følge opp nullvekstmålet og målene i den vedtatte strategien, er det behov for bedre tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. Det foreligger et stort potensial for overføring av bilreiser til kollektivreiser for arbeidsreiser i Mjøsbyen.

Byområdene i Innlandet faller utenom dagens statlige avtaleverk som belønningsmidler eller byvekstavtale. Dette medfører manglende helhetlig samordning av virkemidler og tiltak på tvers av forvaltningsnivåer for å endre reisemiddelfordelingen og oppfølging av nullevkstmålet. Den store andelen av lovpålagt skoleskys i Innlandet, medfører store utfordringer med å styrke den ordinære kollektivtrafikken. Økt kollektivtrafikk er sentralt for å nå statlige og regionale mål.

3. Utviklingstrekk frem mot 2060 som vil påvirke transportsystemet i Innlandet

Frem mot 2060 forventer en at følgende utviklingstrekk vil påvirke transportsystemet i Innlandet:

- Økning i klimahendelser; ekstremvær, ras og flom
- Totalforsvarets behov for mer robust infrastruktur og redundans, inkl. bedre forbindelser vest/øst og sør/nord.
- Økte transportbehov og endret transportmønster som følge av større etableringer og strukturendringer.
- Behovet for mer robust transportinfrastruktur for å ivareta næringslivets konkurransekraft og sivilsamfunnets behov.
- Ny teknologi, nye energibærere, autonomi, digitalisering og forretningsmodeller
- Økt vekt på person- og nyttekjøretøy som følge av nullutslippsteknologi, mer vegslitasje.
- Demografiske endringer: Moderat befolkningsvekst (8 – 15 %) i de regionale byene. Flere eldre og færre unge, særlig i distriktskommuner.

3.1 Økning i klimahendelser; ekstremvær, ras og flom

De siste 10-15 årene har en opplevd stadig flere naturhendelser med ekstremvær som viser sårbarheten i transportsystemet.

Innlandet sin beliggenhet i landet gjør at nasjonale transportkorridorer kan bli satt ut av spill ved ekstremvær og naturhendelser. Under uværet Hans i 2023 var omtrent alle transportkorridorer nord/sør og øst vest stengt. Dette var en alvorlig situasjon for transportberedskapen og viste tydelig sårbarheten i transportsystemet.

Fremover forventer vi økt risiko for ekstremvær med flom, ras og skred. Årsnedbøren i Innlandet er beregnet til å øke med ca. 15 %.⁶ Dette kan få store konsekvenser for eksisterende transportinfrastruktur som ikke er dimensjonert for slike forhold. Det medfører også økte kostnader når ny transportinfrastruktur skal dimensjoneres og bygges.

3.2 Totalforsvarets behov.

Den internasjonale sikkerhetssituasjonen er dramatisk forverret i løpet av de senere årene. Dette medfører økt betydning av det norske totalforsvaret. Transport står sentralt i totalforsvaret. Robuste transportsystemer er ett av NATOs sju grunnkrav til medlemslandene innen sivil motstandsdyktighet. Som eier og forvalter av fylkesvegnettet og kollektivtransport med buss er fylkeskommunen dermed ansvarlig for en vesentlig del av Norges motstandsdyktighet.

Innlandets plassering er helt sentral i forsvaret av Norge og Norden. Mulige akser for framføring av allierte styrker og sivile og militære forsyninger til Sverige og Finland går fra vest til øst gjennom Innlandet. Akser for forsvar og forsyning av Nord-Norge går også fra sør til nord gjennom vårt fylke.

For å sikre at slike akser skal holdes åpne under alle forhold og at de skal fungere etter hensikten, kreves det tilstrekkelig dimensjonering, robusthet og redundans mellom transportformer. Innenfor slike akser må fylkesvegnettet kunne skape redundans både for jernbanen og Europa- og riksvegnettet. Dette innebærer at relevante strekninger og punkter på fylkesvegene må ha dimensjoner som tilfredsstiller tyngde- og størrelsesbehov for militære laster og kunne stå imot naturfarer som flom og skred. Det må tas høyde for at den samlede belastningen på transportnettet blir betydelig i en periode med mobilisering og mottak av allierte styrker, behov for etterforsyning både av militære styrker og sivilsamfunn i tre land, og samtidig evakuering vestover av sivile. Hvilke tiltak på fylkesvegnettet som burde prioriteres for å sikre åpne akser i et totalforsvarsperspektiv kan også være andre enn tiltakene som trengs for å sikre framkommelighet og trafikkikkerhet i fredstid.

Å sikre framkommelige og funksjonelle akser forutsetter samarbeid mellom alle aktører som har ansvar for ulike transportformer, på tvers av fylker, og mellom sivile og militære myndigheter. Å beregne et presist nok vedlikeholdsetterlepp, utbyggingsbehov og prioritering av tiltak for fylkesvegnettet i et totalforsvarsperspektiv, forutsetter derfor god nok forståelse av helheten fylkesvegnettet skal inngå i. Både fylkeskommunen og andre aktører er gjensidig avhengige av hverandre og må ha en felles situasjonsforståelse og felles mål for arbeidet med totalforsvar innen transport. En helhetlig plan trengs også for at myndighetene skal kunne prioritere samfunnets samlede ressurser til totalforsvarsformål mest mulig rasjonelt.

Vi ser ikke at felles situasjonsforståelse og mål finnes i dag. Vi etterlyser tydeligere nasjonale føringer for å etablere konkret samarbeid om prioriterte akser. Dette kan styrke alle aktørers mulighet for å gi råd om hvordan samferdselssektoren og vegnettet kan utvikles i et

⁶ [Norsk klimasericesenter: Klimaprofil Innlandet](#)

totalforsvarsperspektiv, som understøtter både forsvarrets og sivilsamfunnets behov, fram mot 2060.

3.3 Utviklingstrekk i byområder

I flere av de større byområdene vil ikke dagens kapasitet i transportsystemet være tilstrekkelig for å møte trafikk- og befolkningsveksten. Manglende tiltak i byområdene, vil dagens reisemiddelfordeling gjøre at bruken av privatbil fortsetter å dominere transportbildet, og at dagens miljø- og kapasitetsutfordringer forsterkes.

Befolkningsframskrivinger mot 2050 basert på SSBs (MMMM) viser at flere regionbyer vil ha vesentlig vekst fram mot 2050, f.eks. forventes det en vekst for Hamar kommune på ca.16 % og for Lillehammer kommune ca.12 %. Tallene er for hele kommunen og veksten vil generelt være høyere for selve byområdet enn for hele kommunen.

Det påpekes at SSBs befolkningsprognoser ikke tar hensyn til planer om nedleggelse eller oppstart av bedrifter og offentlige funksjoner, framtidige infrastrukturprosjekter, boligbygging eller lignende. Dette er hendelser som kan ha store påvirkning på befolkningsutviklingen.

Nytt Mjøsseykehus i Moelv vil påvirke vesentlig areal- og transportstrukturen i store deler av Mjøsregionen. Foreløpige beregninger viser at Mjøsseykehuset plassert i Moelv vil medføre en betydelig trafikkvekst i forhold til dagens situasjon. Det er antatt at 85 % av reisene vil foregå med bil. Vegnettet i regionen vil ikke ha kapasitet til å møte denne trafikkveksten uten at det gjøres betydelige investeringer. I lys av nullvekstmålet er det avgjørende at trafikkveksten i størst mulig grad tas med sykkel, gange og kollektivtransport.

Det forventes at antall reiser i de største byområdene øker med 30-40 % fram mot 2060. Grunnet for beregningen er forventet vekst basert på SSBs befolkningsframskrivinger, nytt Mjøsseykehus og den generelle veksten i økt pendling og transportarbeid mellom byene.

Det forventes at biltrafikken vil øke kraftig fram mot 2060. Det vil være en stor utfordring å endre reisemiddelfordelingen. Dette som følge av bl.a. manglende statlige incentivordninger eller avtalebaseret samarbeid om areal- og transportutviklingen for mellomstore byområder.

3.4 Næringslivets konkurransekraft - godstransport

Innlandet fylkeskommune har gjennomført en egen godsstrømanalyse.⁷

Referansealternativet uten nye tiltak viser at gods transport inn og ut av fylket, samt transitt, vil **øke med 46 % mot 2060**. Den største økningen vil komme med bil. 90 % av gods-transporten i fylket vil gå med bil i 2060. Økning i volum på jernbane skyldes i hovedsak økt volum på tømmer.

Mill. tonn	2024	2030	2060	Økn. 2024-2060
Bil	28,5	33	40,7	43 %
Tog	2,7	3,2	4,7	74 %
	31,2	36,2	45,4	46 %

En økning på 43 % av bilbasert godstransport vil medføre en kraftig merbelastning på vegnettet i fylket. Særlig fylkesvegnettet vil ikke være dimensjonert for slike godsmengder.

⁷ [Godsstrømanalyse Innlandet](#)

Godsstrømanalysen viser videre at en ikke vil oppnå vesentlig godsoverføring til bane uten kraftfulle tiltak. På bakgrunn av godsanalysen har Innlandet fylkeskommune utarbeidet en egen godsstrategi for Innlandet.⁸

3.5 Ny teknologi

Ny teknologi vil ha stor påvirkning på transporttettersspørselen frem mot 2060. Forskning og aktører innen transportnæringene⁹ peker på viktige trender som er drivere i teknologiutviklingen i transport:

Digitalisering og automatisering: Autonome og samhandlende kjøretøy kan gi mer effektive og sikrere reiser, men krever utbygging av robust digital infrastruktur

Elektrifisering og nullutslipp: Dette vil stille store krav til utbygging av energistasjoner og kraftnettet.

Delingsmobilitet: Delt bruk av transportmidler fremfor eierskap har vært en trend i større byer og tettbygde områder. Det er usikkert i hvilken grad dette er en utvikling som vil gi bedre transporttilbud i spredtbygde områder også.

Bruk av kunstig intelligens i bygging av transportinfrastruktur kan på sikt gi rimeligere og mer motstandsdyktig og robust transportinfrastruktur.

Hovedtyngden av forskningsprosjekt i transportsektoren skjer i storbyer og tettbygde strøk. Det er avgjørende at teknologien også utvikles og kan tas i bruk i mindre byer og mer spredtbygde områder. Innlandet fylkeskommune deltar og har deltatt aktivt i flere forskningsprosjekter for utvikling av ny teknologi, og ønsker å delta videre i forsknings- og utviklingsarbeid dersom det legges til rette for det.

3.6 Fremtidig næringsstruktur

Innlandet er landets største landbruksfylke og er vertskap for noen av landets største industriklynger. Innlandet er også et stort reiselivsfylke med sterke merkevarer, bl.a. noen av de største vinterdestinasjonene i Norge som Trysil, Hafjell og Sjusjøen/Lillehammer.

Innlandsporteføljen.

Innlandsporteføljen¹⁰ er en regional storsatsing i Innlandet som skal samle, utvikle og løfte fram de viktigste grønne innovasjons- og næringsprosjektene i fylket. Målet er å gjøre Innlandet til et grønt, sirkulært vekstfylke og bidra til nasjonal verdiskaping, eksport og utslippskutt.

I første fase har fylkeskommunen identifisert 14 «hubber» som skal fungere som regionale knutepunkt og utviklingsmotorer for grønn industri, teknologi, bioøkonomi og landbruksteknologi. For fylkeskommunen vil det i det videre arbeid være viktig å utvikle moderne transportløsninger tilpasset de enkelte «hubbenes» funksjon og utviklingsløp.

Som eksempel på en viktig industrihub vil en nevne Raufoss industripark. Industriparken er en av landets største med ca. 2.900 ansatte fordelt på 75 bedrifter og opplever for tiden sterk

⁸ [Godsstrategi for Innlandet](#)

⁹ [NHO: Fremtidens mobilitet i Norge TØI: Samfunnstrender og ny teknologi - Perspektiver for fremtidens transport](#)

¹⁰ [Innlandsporteføljen](#)

vekst. Raufoss-industrien har som mål å doble seg i størrelse innen 2030 og behovet for arbeidskraft er stort. Bedriften i parken leverer ca. 95% til eksport. Dette stiller store krav til robust transportinfrastruktur og utfordrer særlig behovet for å styrke transportløsningene sørover mot Oslo og i øst-vest akse mellom Rena/Elverum og Raufoss. Veksten i parken er for tiden i sterk grad drevet av etterspørsel etter militært materiell i Europa.

3.7 Utvikling av fritidsreiser

Innlandet er Norges største hyttefylke og har mange av Norges største reiselivsdestinasjoner. Analyserapport «Virkninger av fritidsboligutbygging i Innlandet»¹¹ viser at trafikkarbeid fra deltidsinnbyggerne utgjør store andeler av trafikken på både det lokale, regionale og nasjonale vegnettet.

Utslippene fra trafikken vil reduseres framover som følge av overgang til fossilfrie energibærere. Det forventes at det ikke vil være direkte utslipp fra bruken av kjøretøy i 2050. Elbiltrafikken vil imidlertid fortsatt bidra til trengsel og kø og drift- og vedlikeholdsbehov av vegene, og for enkeltstrekninger vil trafikkomfanget i 2050 overstige grenseverdiene med dagens vegstandard. Fritidsboligtrafikken vil utgjøre en økende andel av totaltrafikken, og for både kostnadene og klimagassutslippene knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen.

3.8 Andre endringer som påvirker transportsystemet fremover.

Langtidsplanen for forsvaret, vedtatt i Stortinget i 2024, innebærer en betydelig oppbygging av militær aktivitet i Innlandet, spesielt rundt Elverum, Rena, Lillehammer og Dombås. Denne opptrappingen vil gi betydelige endringer i både militært og sivil transportbehov.

Det etableres en ny Brigade Sør i Østerdalen garnison og sentralisering av rekruttutdanning på Elverum – dette medfører vekst i arbeidsplasser og øvingsaktivitet på Rena, og rekruttmottaket på Elverum øker fra vel 1200 til 7200 pr. år.

Etablering av nytt Mjøssykehus i Moelv vil ha stor påvirkning transportstrømmene i Mjøsområdet. Transportanalysen¹² viser at det vil være ca. 7.000 ansattreiser og vel 2.500 pasientreiser. pr. virkedøgn. Dette vil forsterke kapasitetsutfordringene over Mjøsbrua og på innfartsveiene til sykehuset i Moelv. En viser her også til omtale under pkt. 3.3.

3.9 Måloppfyllelse i Nasjonal transportplan.

Innlandet fylkeskommune er svært tilfreds med at en kan gi innspill til landsdelsanalysene. En håper at dette kan synliggjøre betydningen av at fylkeskommunene også kan bidra til å oppfylle de sentrale transportmålene, og at Nasjonal Transportplan ikke bare blir en plan for den statlige transportinfrastrukturen.

¹¹ [Menon Economics 2023: Klimavennlig stedsutvikling i hyttekommuner - Innlandet fylkeskommune](#)

¹² [Asplan Viak: Notat Transportanalyse - Lokalisering av sykehus på Innlandet](#)