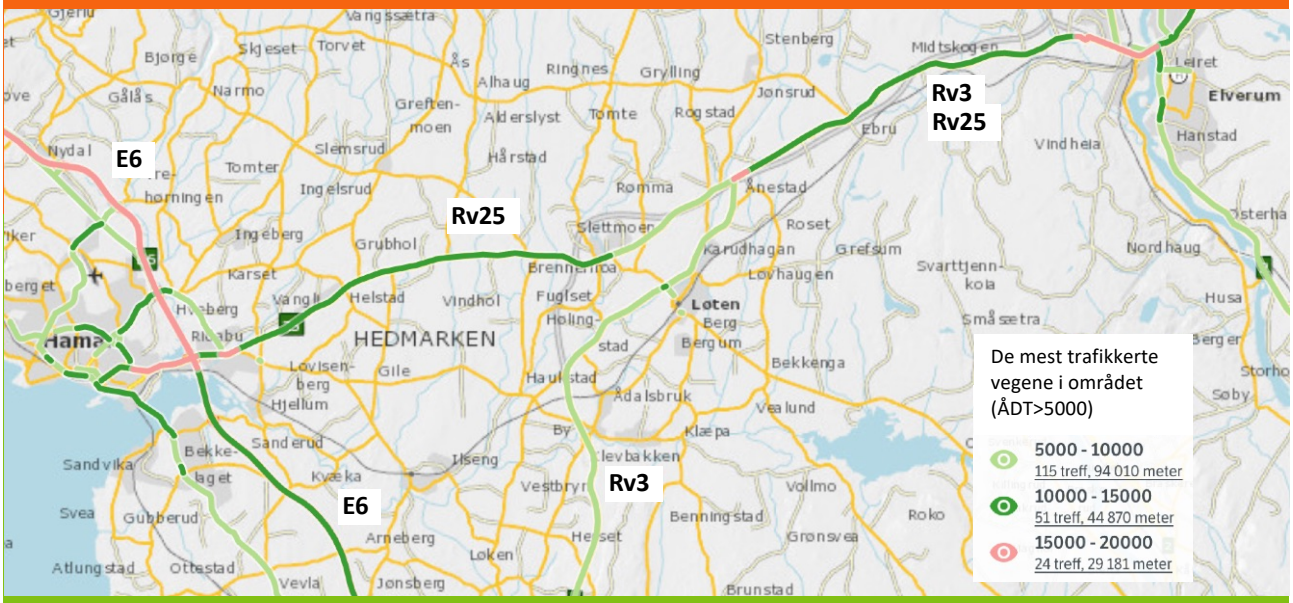
Notat og faktagrunnlag – utarbeidet av Civitas AS for Vikinglauget

Rv 25 Løten-Hamar – betydning for innbyggere og næringsliv

Trafikkmengder, vegstandard, framkommelighet, trafikksikkerhet, befolkning, reisevaner, pendlingsmønster, næringsvirksomhet og godsstrømmer.



CIVITAS

VIKINGLAUGET

Tittel
Rv 25 Løten-Hamar – betydning for innbyggere og næringsliv

Oppdragsgiver
Vikinglauget

Oppdragsgivers kontaktperson
Tron Sanderud

Vår kontaktperson
Jomar Lygre Langeland

Dato
26.09.2019, revidert 20.10.2019

© AS Civitas 2019
By-, miljø- og samfunnsplanlegging
www.civitas.no

Forord

Vikinglauget ønsker som oppdragsgiver et faktaunderlag som grunnlag for å fremme betydningen samfunnsøkonomisk og -politisk av forlengelse av rv 25 fra Løten til Hamar som firefelts veg - tilsvarende det som nå fullføres fra Løten til Elverum.

Sentrale elementer som ønskes belyst er:

- utvikling og nivå på trafikktall (gjerne sammenlignet med andre tilsvarende veier i Mjøsby-området),
- omfanget av jobbpendlere mellom Hamar og Elverum,
- veiens betydning for næringslivet generelt,
- viktigheten av å etablere sammenhengende strekk og om det finnes kostnadsanslag for å oppnå dette mv.

Civitas er engasjert for å utarbeide faktaunderlaget. Vi har tidligere vært engasjert i arbeidet med å utvikle en areal- og transportstrategi for Mjøsbyen og vil kunne dra veksler på den kunnskapsproduksjon som har foregått i regi av Mjøsbyprosjektet. I tillegg har vi benyttet oss av andre kilder for å mer spesifikt belyse aktuelle data med relevans for strekningen rv 25 Løten-Hamar.

Oslo, 20. oktober 2019
for Civitas AS

Jomar Lygre Langeland
Oppdragsleder

Innhold

Forord 3

Innhold 4

1 Riksveger og trafikkmengder 5
- 1.1 Riksvegenes funksjon i Hamar-området 5
- 1.2 Vegstandard og trafikkmengder på E6 i Hamar-området 6
- 1.3 Vegstandard og trafikkmengder på rv 3 Kolomoen-Løten 10
- 1.4 Vegstandard og trafikkmengder på rv 25 / rv 3 Hamar-Løten-Elverum 12

2 Befolkning, reisevaner, pendlingsmønster og betydningen av ny infrastruktur 15
- 2.1 Generelt om statistikk for reisevaner og pendlingsmønster 15
- 2.2 Befolkningsutvikling 15
- 2.3 Reisevaner i Hamar, Løten og Elverum 16
- 2.4 Pendlingsmønster 17
- 2.5 Betydningen av ny E6 og InterCity for reisevaner og pendlingsmønster 19

3 Næring og godsstrømmer 20
- 3.1 Næringsliv og virksomheter i Hamar, Løten og Elverum 20
- 3.2 Reiselivsnæringen i Innlandet 21
- 3.3 Næringsområder i Hamar, Løten og Elverum 22
- 3.4 Godstransport på veg 25

4 Rv 25 og betydning for næringslivet 28
- 4.1 Rv 25 sin betydning generelt og anbefalt vegstandard 28
- 4.2 Rv 25 er en viktig forbindelse i Mjøsbyen 28
- 4.3 Næringslivet om betydning av en oppgradert rv 25 30

5 Oppsummering og konklusjon 31
- Argumenter for å oppgradere rv 25 Løten-Hamar til 4-felts veg 31

Vedlegg 33
- Samferdselsdepartementets oppdrag om optimalisering av prosjekter 33
- Vegdirektoratets omtale av Rv 25 Hamar – Løten 33

1 Riksveger og trafikkmengder

1.1 Riksvegenes funksjon i Hamar-området

Riksvegenes funksjon er overordnet å binde sammen landsdeler, regioner og sikre forbindelser til naboland. Et godt utbygd riksvegnett vil bidra til bedre framkommelighet og bedre trafikksikkerhet. Også miljøgevinster kan oppnås, selv om mer transport som følge av et bedre vegnett ofte har uheldige klima- og miljøeffekter. Transporter på riksvegene kan bli mer pålitelige, ved at vegnettet får bedre standard og blir mer robust. Dette blir viktigere ut fra forventede klimaendringer, og at samfunnet blir stadig mer avhengig av pålitelige og effektive transporter. Økt tilgjengelighet vil oppnås som følge av mer universelt utformet vegnett. Både næringsliv og privatpersoner vil ha nytte av et mer pålitelig og effektivt vegnett. Kilde: Nasjonal transportplan 2018-29.

Riksveger i Hamar-området

I Hamar-området er de 3 viktige riksveger:

- E6 fra Oslo/Gardermoen via Hamar til Lillehammer/Trondheim.
- Rv 3 forbinder E6/Kolomoen med Løten/Elverum og fortsetter nordover i Østerdalen.
- Rv 25 – tverrforbindelsen går fra Hamar til Løten og går derfra sammen med rv 3 videre til Elverum/Østerdalen. Rv 25 fortsetter fra Elverum i retning Trysil.

I tillegg går rv 2 fra Elverum sørover mot Kongsvinger og rv 4 går fra Mjøsbrua via Gjøvik i retning Oslo/Akershus.

Selv om riksvegene primært har en nasjonal funksjon, fungerer de i praksis også som viktige lokale / regionale vegforbindelser. Ofte utgjør lokal- og regionaltrafikk på riksvegen en klart større andel av trafikken enn det den nasjonale gjennomgangstrafikken gjør i en region. Særlig i byområder vil innslaget av lokaltrafikk kunne være stort på riksvegene. Slik er det også i Hamar-området. Ved store utfartshelger vil imidertid andelen gjennomgangstrafikk kunne være vesentlig høyere enn i normalsituasjonen. Da vil også trafikkmengden kunne skape betydelige forsinkelser ved flaskehalser i vegnettet.

Definisjon ÅDT

Trafikkmengder for viktige riksveger i Hamar-området gjennomgås i det etterfølgende. Trafikkmengden oppgis i ÅDT. Årsdøgntrafikk = summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et

gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktellinger på ulike dager gjennom året.

1.2 Vegstandard og trafikkmengder på E6 i Hamar-området

Vegstandard

E6 har i dag varierende standard i Hamar-området. Syd for Hamar er vegen ombygd til 4-felts veg med midtdeler. Dette har bidratt til vesentlig bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på stekningen Kolomoen-Gardermoen. Reisetidene er samtidig vesentlig innkortet for reiserelasjoner Hamar-Gardermoen/Oslo. I løpet av perioden 2009-2016 ble denne delen av E6 ferdigstilt i ulike delstrekninger, Kilde: Statens vegvesen:

- E6 Hovinmoen–Dal (åpnet oktober 2009)
- Kryss E6/E16 ved Gardermoen (åpnet 2016)
- E6 Dal–Boksrud (åpnet november 2011)
- E6 Boksrud–Minnesund (åpnet november 2011)
- E6 Minnesund–Labbdalen Fellesprosjektet E6-Dovrebanen (åpnet desember 2015)
- E6 Labbdalen–Skaberud (åpnet november 2010)
- E6 Skaberud–Kolomoen (åpnet oktober 2009)

Bilde: E6 ferdigstilt som 4-felts motorveg sør for kryss med Rv3.

I Hamar-området og nord for Hamar pågår byggearbeider og planlegging for videreføring av ny E6. Nye Veier bygger nå 80 km firefelts motorvei fra Kolomoen til Øyer sør. Hensikten med prosjektet er å sørge for økt trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet. Veiprosjektet knytter sammen innlandskommunene i Mjøsområdet med nesten 200.000 innbyggere. Utbyggingen av Kolomoen - Moelv er startet. Strekningen åpner i desember 2020. Prosjektet Moelv - Lillehammer - Øyer er under planlegging. Kilde: Nye Veier AS.

Trafikkmengder (ÅDT)

Trafikkmengder på E6: Ved Hamar og like nord for Hamar er trafikkmengden på E6 høy, dvs mellom 15.000 og 20.000 ÅDT. Sør for Hamar er trafikkmengden på E6 mer varierende; nær 15.000 ÅDT ved Hamar og ca 9100 ÅDT på E6 rett nord for krysset med Rv3. Kilde: Statens vegvesen, 2019.

Trafikkutvikling E6 i perioden 2009-2017

E6 Mjøsbrua

Vegtrafikken over Mjøsbrua har økt med 24% siden 2009 og utgjorde rundt 15.400 kjøretøy pr døgn i 2017. Veksten har kommet etter 2011. Det har vært liten forskjell i den prosentvise veksten for tunge og lette kjøretøy i perioden. Kilde: Mjøsbyen 2018.

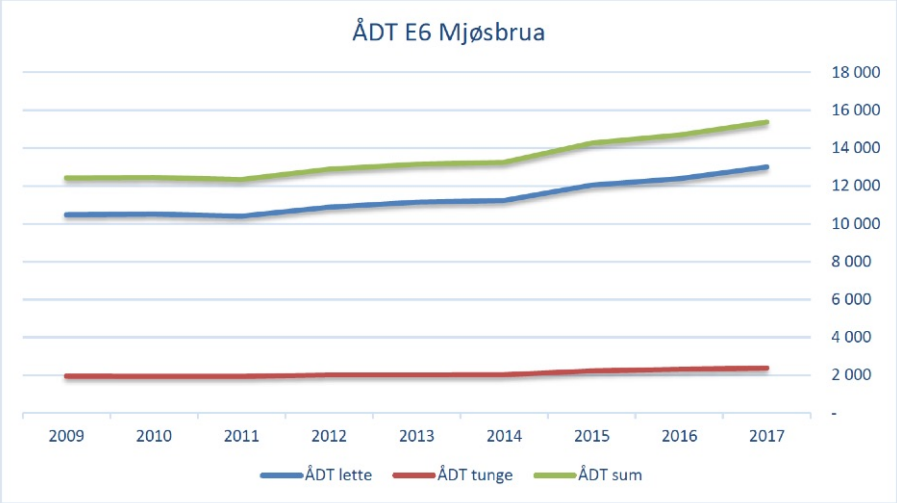
Trafikkutvikling på E6 ved Mjøsbrua øst. Kilde: Statens vegvesen.

År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbil-andel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	13 005	2 374	**15 379**	15 %	5 %	24 %	24 %	22 %
2016	12 384	2 315	**14 699**	16 %	3 %	18 %	18 %	19 %
2015	12 051	2 218	**14 269**	16 %	8 %	15 %	15 %	14 %
2014	11 230	2 024	**13 254**	15 %	1 %	7 %	7 %	4 %
2013	11 145	2 010	**13 155**	15 %	2 %	6 %	6 %	4 %
2012	10 875	2 013	**12 888**	16 %	4 %	4 %	4 %	4 %
2011	10 403	1 939	**12 342**	16 %	-1 %	-1 %	-1 %	0 %
2010	10 515	1 930	**12 445**	16 %	0 %	0 %	0 %	-1 %
2009	10 479	1 940	**12 419**	16 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge>= 5,6 meter

Årsdøgntrafikk E6 Mjøsbrua 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen. Illustrasjon: Civtias.



E6 Kolobekken

På E6 ved Kolobekken i Stange passerte det i gjennomsnitt ca 14.300 kjøretøy pr døgn i 2017. Dette er en økning på 12% siden 2009. Veksten har kommet etter 2011. Størst vekst ble det registrert i 2017. Det har vært tilnærmet lik vekst for lette og tunge kjøretøy i perioden. Trafikkøkningen var på hele 8% fra 2015-2017.

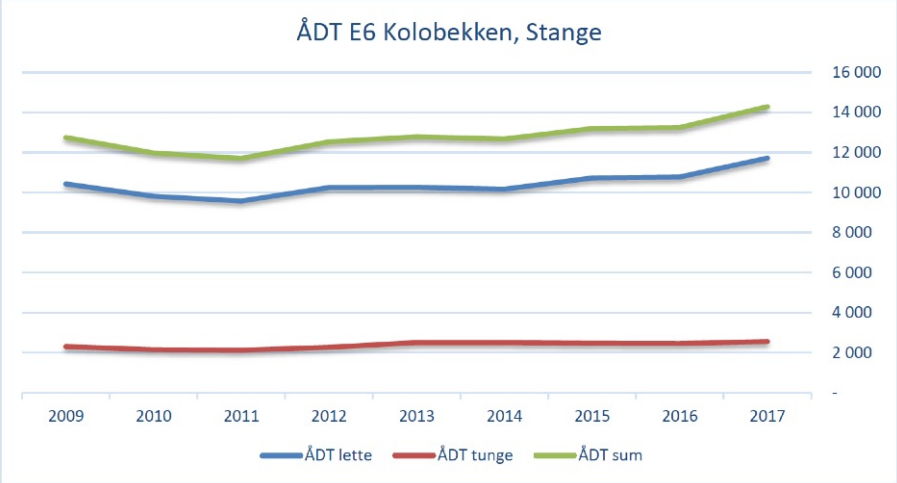
Trafikkutvikling på E6 Kolobekken sør. Kilde: Statens vegvesen.

År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbil-andel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	11 723	2 564	**14 287**	18 %	8 %	12 %	12 %	11 %
2016	10 772	2 472	**13 244**	19 %	0 %	4 %	3 %	7 %
2015	10 725	2 473	**13 198**	19 %	4 %	4 %	3 %	7 %
2014	10 166	2 509	**12 675**	20 %	-1 %	-1 %	-3 %	9 %
2013	10 268	2 511	**12 779**	20 %	2 %	0 %	-2 %	9 %
2012	10 254	2 279	**12 533**	18 %	7 %	-2 %	-2 %	-1 %
2011	9 577	2 132	**11 709**	18 %	-2 %	-8 %	-8 %	-8 %
2010	9 817	2 161	**11 978**	18 %	-6 %	-6 %	-6 %	-7 %
2009	10 435	2 312	**12 747**	18 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge>= 5,6 meter

Årsdøgntrafikk E6 Kolobekken sør 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen. Illustrasjon: Civtias.

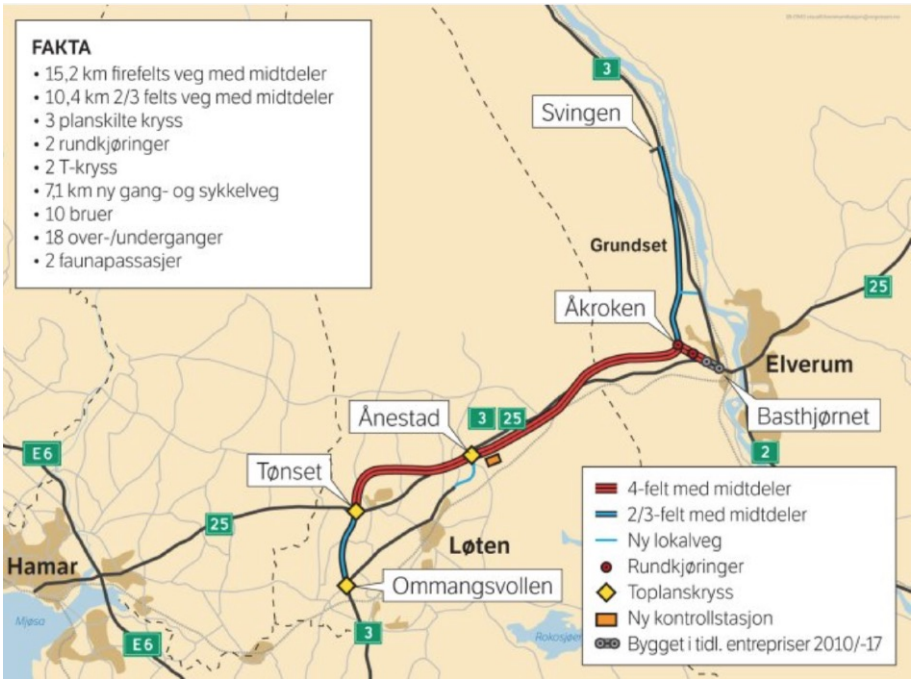


1.3 Vegstandard og trafikkmengder på rv 3 Kolomoen-Løten

Rv 3 på strekningen fra Kolomoen til Løten er en tofeltsveg uten midtdeler.

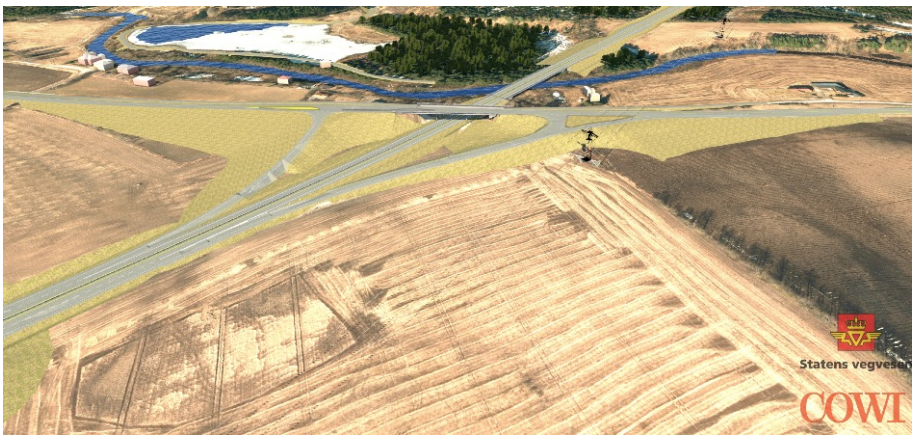
Bilde: Rv 3 dagens standard etter avkjøring fra E6 ved Kolomoen, tofeltsveg til Løten.

Strekningen planlegges utbedret fra Ommangsvollen syd for Løten og i retning Elverum og videre nordover fra Elverum. Kartskissen under illustrerer hvilken standard som skal bygges på ulike delstrekninger.



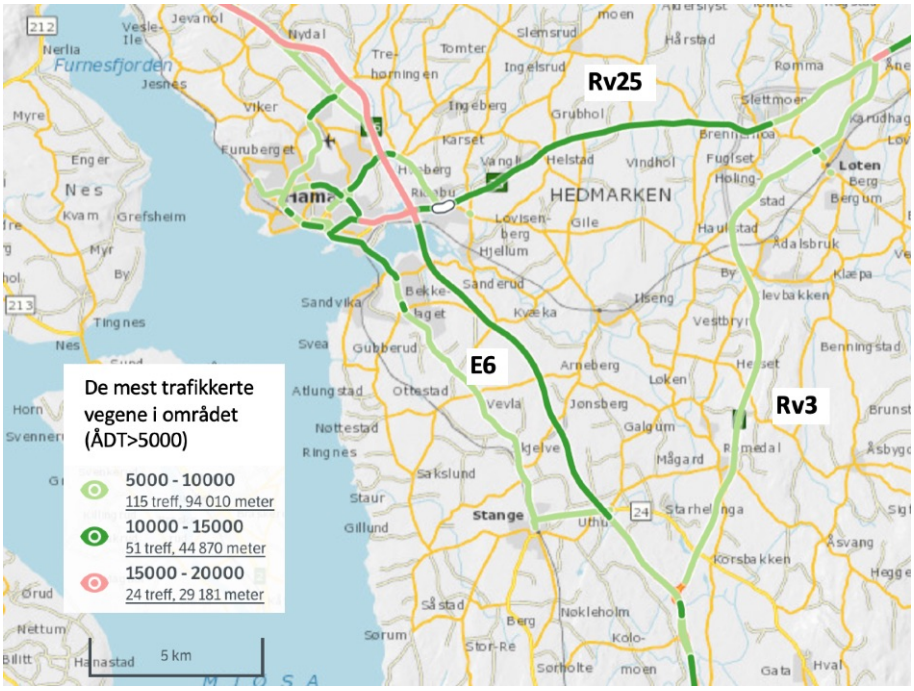
Kartskisse som viser det nye vegprosjektet rv 3 / rv 25 fra Ommangsvollen i Løten til Svingen/Grundset i Elverum. Kilde: Statens vegvesen.

Fra Tønset til Åkroken bygges det 4-felts veg med midtdeler. Illustrasjonen over viser samtidig hvilke deler av rv 25 som gjenstår å bygge ut mellom Hamar og Tønset, se også omtale i kap 1.4.



Illustrasjon av nye rv 3; her kryssløsning ved Omangsvollen i Løten. Kilde: Statens vegvesen.

Trafikkmengder (ÅDT)



Trafikkmengder på rv 3: Mellom Kolomoen og Løten har rv 3 en trafikkmengde mellom 5000 og 10000 ÅDT. Trafikken er størst i området rundt Løten og lavest nær kryss med E6. Rett etter avkjøring fra E6 i sør er trafikkmengden ca 6000 ÅDT. Kilde: Statens vegvesen, 2019.

Trafikkutvikling rv 3 i perioden 2009-2017

For omtale om trafikkutvikling på rv 3 / rv 25, se kap 1.4 under.

1.4 Vegstandard og trafikkmengder på rv 25 / rv 3 Hamar-Løten-Elverum

Bilde: Dagens standard på rv 25 på strekningen mellom Hamar og Løten; tofeltsveg uten midtdeler.

Som vist på kartskissen over i kap 1.3 så pågår det utbygging til 4-felts veg med midtdeler på rv 3 / rv 25 på strekningen Tønset – Åkroken.

Statens vegvesen omtaler hele prosjektet slik:

Utbygging av rv. 3/ rv. 25 mellom Ommangsvollen og Grundset / Basthjørnet i Hedmark er viktig i styrkingen av rv. 3, spesielt som vegforbindelse for godstransport mellom Oslo og Trondheim. Utbyggingen vil også styrke Hamar og Elverum som bo- og arbeidsmarkedsregion.

Prosjektet gir økt trafikksikkerhet og framkommelighet, bedre bomiljø langs dagens veg og et sammenhengende tilbud for gående og syklende mellom Hamar og Elverum.

Rv. 3 bygges som ny veg i egen trasé langs hele strekningen. Ny rv. 25 tilknyttes dagens rv. 3 / rv. 25 ved Terningmoen i Elverum. 16,5 km mellom Tønset i Løten og Basthjørnet i Elverum bygges som firefelts veg. De resterende 10,5 km mellom Ommangsvollen og Tønset i Løten og Åkroken og Svingen rasteplass i Elverum bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Dagens riksveg avlastes og skal inngå i det framtidige lokalvegnettet. Noen enkeltstrekninger legges om som en del av utbyggingen.

Detaljert planløsning for ny rv. 3/25 er fastlagt gjennom reguleringsplaner godkjent av Løten og Elverum kommune i 2012. Reguleringsendringer som følge av ny kontrollstasjonsstruktur, endringer i vegnormalene og utbyggingsmodell ble vedtatt i 2015 og 2016.

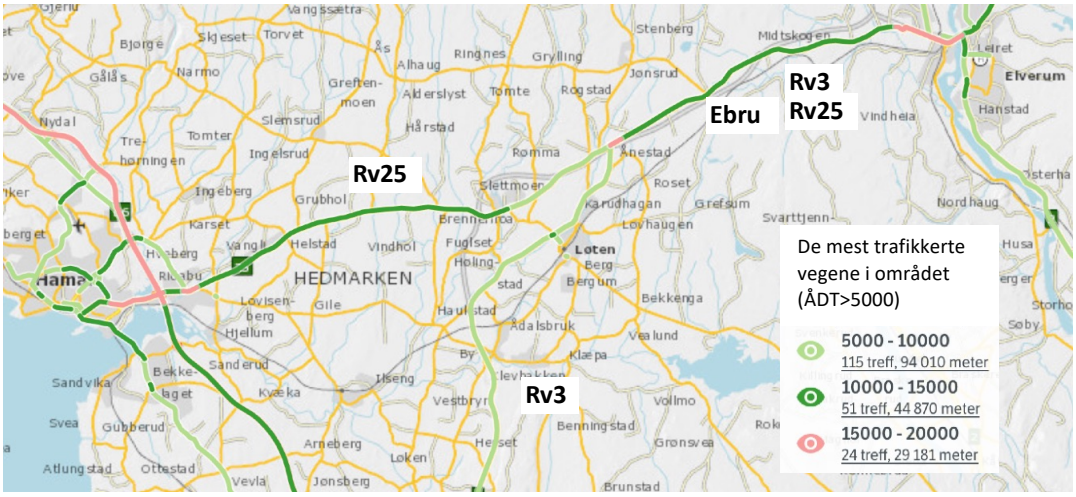
Prosjektet ble vedtatt av Stortinget som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering den 30. mars 2017.

Ombygginger av lokalvegnettet på Ånestad i Løten og på Grindalsmoen i Elverum og ombygging av dagens rv. 3/25 ved Terningmoen til firefeltsveg ble gjennomført i 2017.

OPS-kontrakten ble lyst ut våren 2017. Etter åtte måneders samhandling, forhandlinger og evaluering ble kontrakten tildelt Skanska i mars 2018.

30. mai 2018 signerte Statens vegvesen kontrakt med OPS-selskapet Hedmarksvegen AS. Skanska Norge AS er utførende entreprenør, og anleggsarbeidene startet 5. juni 2018. Vegen skal stå ferdig innen 1. november 2020, og OPS-selskapet skal deretter drifte og vedlikeholde vegen i 20 år.

Trafikkmengder (ÅDT)



Trafikkmengder på rv 25 / rv 3: Mellom Hamar og Løten har rv 25 en trafikkmengde på mellom 10.000 og 15.000 ÅDT på størstedelen av strekningen. Trafikken er størst nær Hamar der deler av strekningen har en trafikkmengde på hele 16.500 ÅDT. Også ved Ånestad er trafikkmengden så vidt over 15.000 ÅDT. Som det fremgår av illustrasjonen over har rv 3 vesentlig større trafikk på strekningen mellom Ånestad og Elverum (nær 15.000 i ÅDT) enn mellom Kolomoen og Løten (mellom 5000 og 10.000 i ÅDT).

Trafikkutvikling rv 25 / rv 3 i perioden 2009-2017

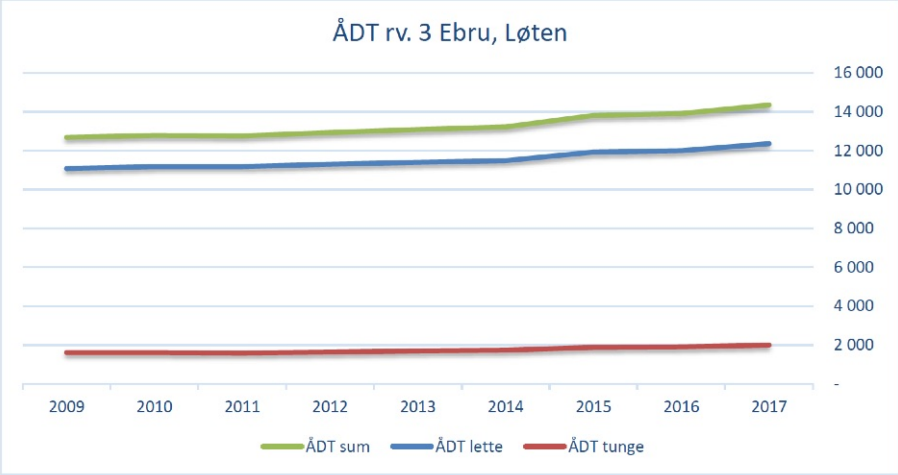
Vegtrafikken over Ebru i Løten har økt med 13% siden 2009 og utgjorde rundt 14.350 kjøretøy pr døgn i 2017. Det har vært høyere vekst for tunge enn lette kjøretøy og dermed har tungbilandelen økt fra 14% tidlig i perioden til 16% de siste årene. Fra 2015 til 2017 økte trafikken på Ebru samlet med 4%.

Trafikkutvikling på rv 3 Ebru (Løten). Kilde: Statens vegvesen.

År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbil-andel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	12 362	1 992	**14 354**	16 %	3 %	13 %	12 %	24 %
2016	12 001	1 907	**13 908**	16 %	1 %	10 %	8 %	19 %
2015	11 929	1 879	**13 808**	16 %	4 %	9 %	8 %	17 %
2014	11 493	1 732	**13 225**	15 %	1 %	4 %	4 %	8 %
2013	11 399	1 694	**13 093**	15 %	1 %	3 %	3 %	5 %
2012	11 299	1 637	**12 936**	14 %	1 %	2 %	2 %	2 %
2011	11 179	1 584	**12 763**	14 %	0 %	1 %	1 %	-1 %
2010	11 180	1 607	**12 787**	14 %	1 %	1 %	1 %	0 %
2009	11 081	1 606	**12 687**	14 %				

Lette < 5,6 meter
Tunge>= 5,6 meter

Årsdøgntrafikk rv 3 Ebru i Løten 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen. Illustrasjon: Civtias



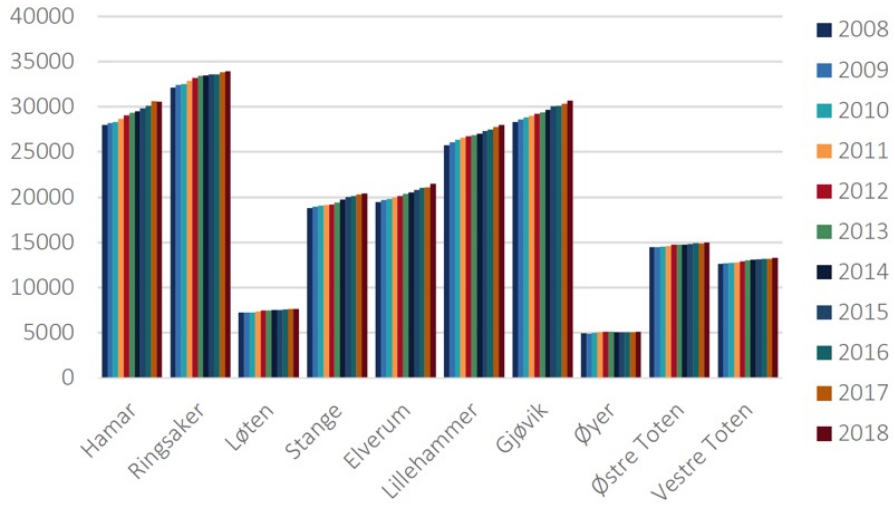
2 Befolkning, reisevaner, pendlingsmønster og betydningen av ny infrastruktur

2.1 Generelt om statistikk for reisevaner og pendlingsmønster

Etterfølgende faktagjennomgang bygger på data fra Statistisk sentralbyrå (befolkningsdata, pendlingsdata og befolkningsprognoser fra SSB 2018). Befolkningsframskrivingen er basert på «middel-scenariet» som SSB bruker, altså den mest sannsynlige prognosen.

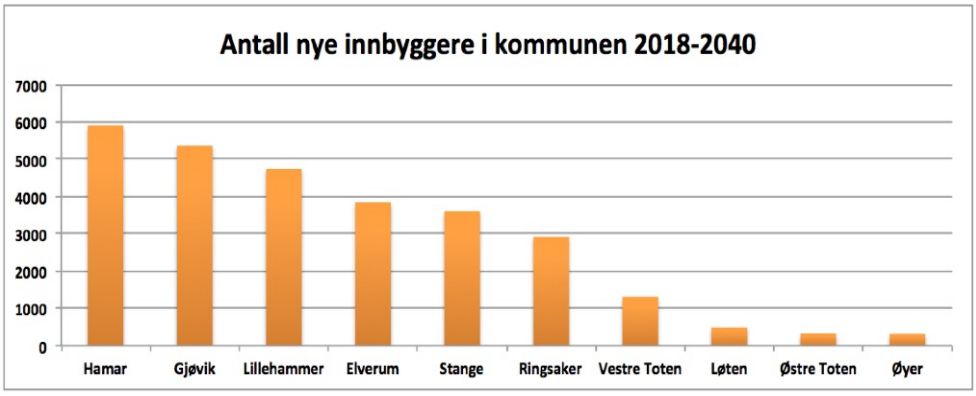
Reisevanedata er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tillegsdata for de største byområdene. Det er foretatt intervjuer med personer over 13 år.

2.2 Befolkningsutvikling



Befolkningsutvikling i Mjøsbyen 2008-2018.

Det er de største bykommunene som har hatt størst vekst i Mjøsbyen de siste ti år, blant annet Hamar og Elverum. Befolkningsveksten har medført økt aktivitet og trafikk på vegnettet i regionen.

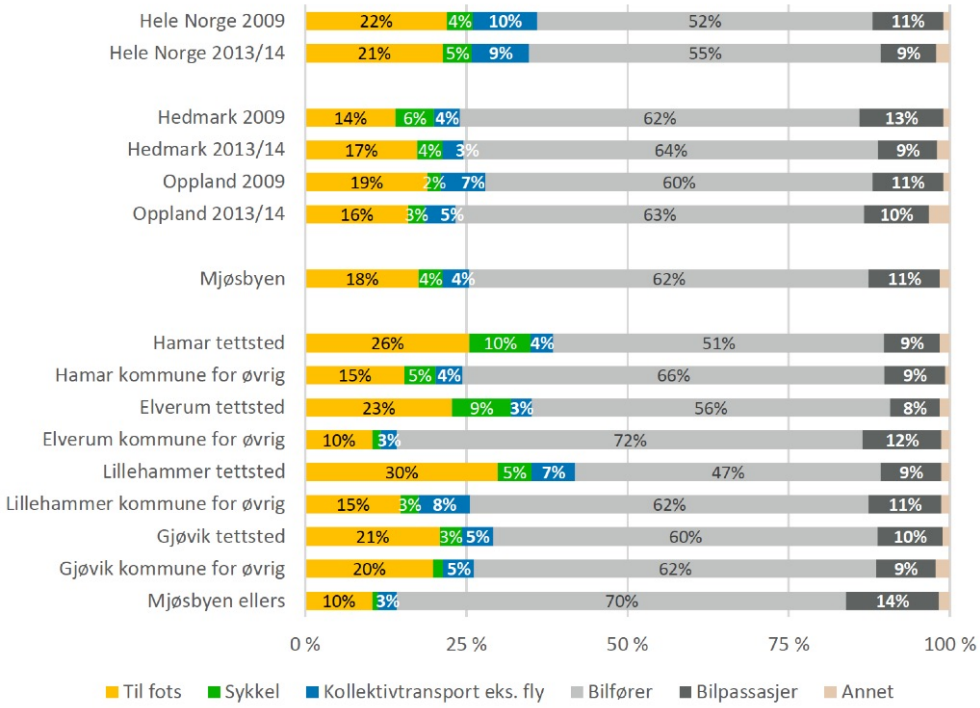


Prognose for befolkningsutvikling i Mjøsbyen 2018-2040.

Befolkningsprognosen for Mjøsbyen viser at det er først og fremst bykommunene som forventes å få sterkest vekst fremover; både Hamar og Elverum er i denne kategorien.

2.3 Reisevaner i Hamar, Løten og Elverum

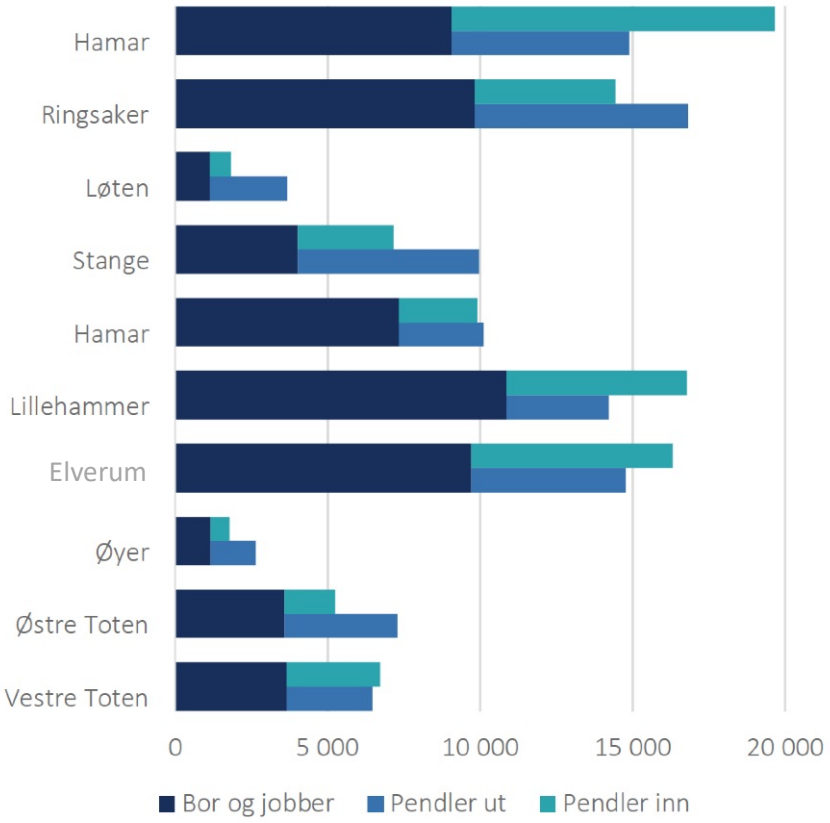
Urbanet Analyse (2018) har gjennomført en analyse av reisevanene i Mjøsbyen.

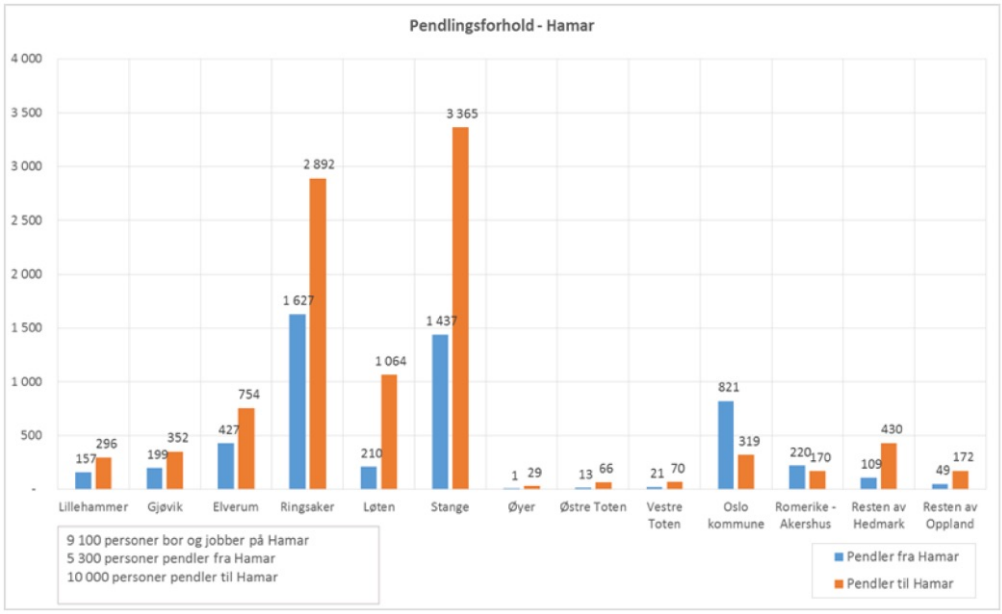


Studien viser at reisevanene blant bosatte i Mjøsbyen er preget av høy andel bilbruk. Det er imidlertid nyanser i reisevanene avhengig av hvor innbyggerne er bosatt. Det er flere som går eller sykler dersom man er bosatt i Hamar og Elverum tettsted, enn om man er bosatt utenfor tettstedet. Utenfor byområdene er andelen som går og sykler lavere enn i bykommunene. Samlet sett for Mjøsbyen er det hele 73% av reisene som foretas med personbil. Kollektivandelen er kun 4%. Den høye bilbruken henger sammen med et begrenset kollektivtilbud, der de fleste reiser går internt i hver bykommune og med begrenset tilbud mellom byene. Også togtilbudet er begrenset på aksen Hamar-Elverum. Dette medfører høy andel bilbruk på strekningen rv 25 mellom Hamar og Løten.

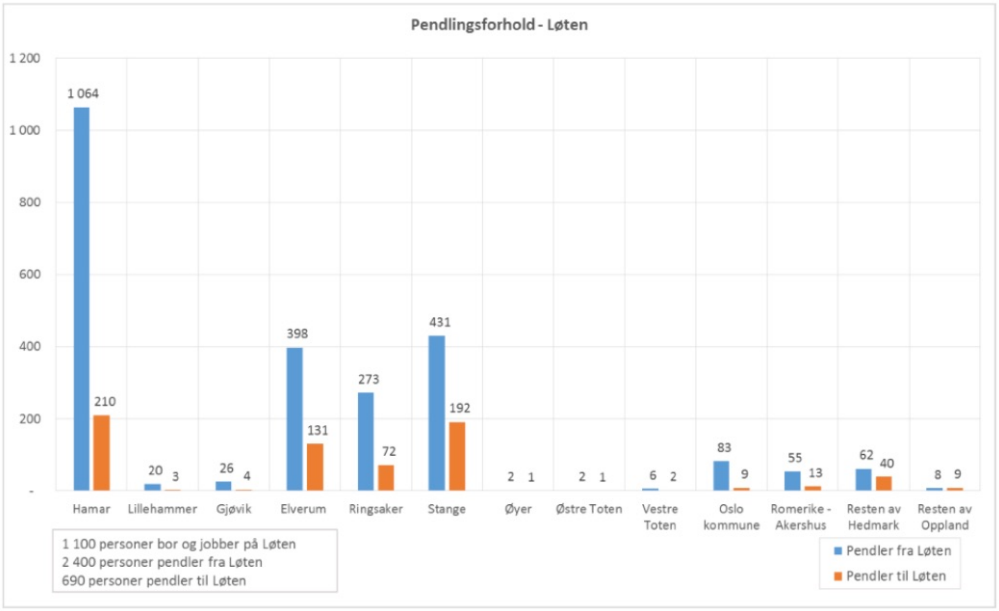
2.4 Pendlingsmønster

Etterfølgende oversikt viser at det er omfattende pendling mellom kommunene i Mjøsbyen. Kilde: Mjøsbyen 2019.

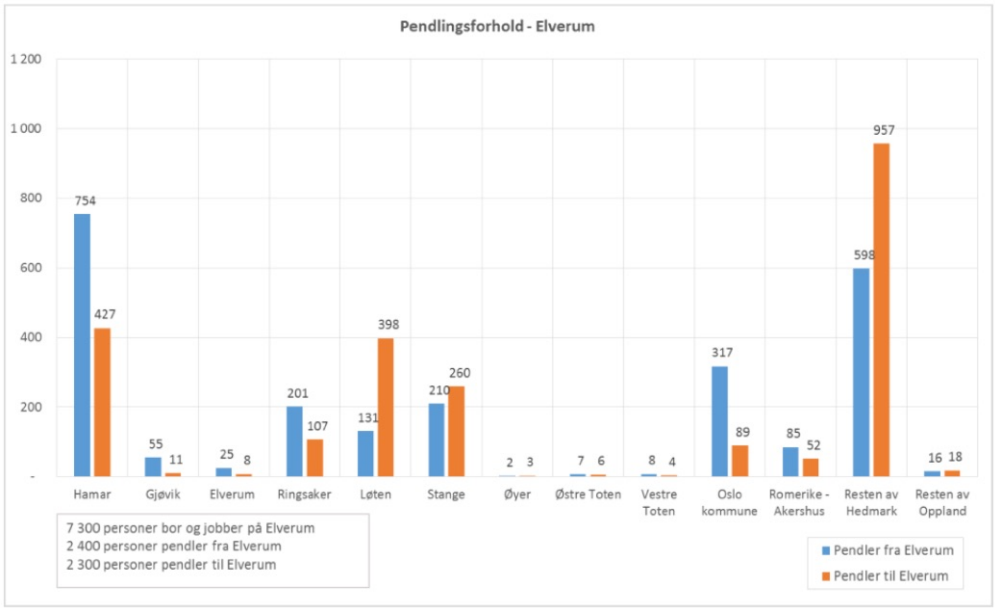




Pendlingsforhold – Hamar. Andel sysselsatte som pendler ut fra bosted i Hamar og andel sysselsatte som pendler inn til arbeidssted i Hamar fra omkringliggende kommuner. Kilde: Mjøsbyen 2019.



Pendlingsforhold – Løten. Andel sysselsatte som pendler ut fra bosted i Løten og andel sysselsatte som pendler inn til arbeidssted i Hamar fra omkringliggende kommuner. Kilde: Mjøsbyen 2019.



Pendlingsforhold – Elverum. Andel sysselsatte som pendler ut fra bosted i Elverum og andel sysselsatte som pendler inn til arbeidssted i Elverum fra omkringliggende kommuner. Kilde: Mjøsbyen 2019.

Som det fremgår av oversiktene over er det langt flere som pendler inn eller ut av kommunene Hamar og Løten enn som arbeider i egen kommune. I Elverum er det derimot flere som både bor og jobber i egen kommune enn summen av de som pendler inn og ut. Imidlertid er det stor inn- og ut-pendling mellom Elverum og Hamar.

Det er betydelig omfang av pendling mellom kommunene, mange av disse bruker bil på arbeidsreiser, noe som også muliggjøres fordi mange har gratis tilgang på parkeringsplass hos arbeidsgiver.

2.5 Betydningen av ny E6 og InterCity for reisevaner og pendlingsmønster

Nytt togtilbud og ny E6 med innkorting av reisetider kan påvirke reisevaner og transportstrømmer i fremtiden.

I prosjektet Mjøsbyen har en av strategiene vært å videreutvikle infrastrukturen for å binde sammen regionen på en bedre måte og i større grad få etablert ett sammenhengende bo- og arbeidsmarked. Ett av prosjektene som har vært løftet frem i Mjøsby-prosjektet er ny rv 25 mellom Hamar og Løten. Også et bedre togtilbud på strekningen Hamar-Elverum er sterkt ønsket.

Ny veg mellom Hamar og Løten/Elverum kan også gi mulighet for bedre framkommelighet for buss på strekningen.

3 Næring og godsstrømmer

3.1 Næringsliv og virksomheter i Hamar, Løten og Elverum

Mjøsby-prosjektet har gjennomført en karlegging av virksomheter i Mjøsbyen er basert på bedriftsregisteret datert sept. 2017. Det er gjennomført en klassifisering av virksomheten i Mjøsbyen basert på NACE-kode.

Kommune	Virksomheter	Andel (%)
Elverum	861	10 %
Gjøvik	1.288	16 %
Hamar	1.582	19 %
Lillehammer	1.177	14 %
Løten	233	3 %
Ringsaker	1.327	16 %
Stange	581	7 %
Vestre Toten	428	5 %
Østre Toten	519	6 %
Øyer	214	3 %
Samlet	8.210	100 %

Det er flest virksomheter i Hamar, Ringsaker, Gjøvik og Lillehammer. Det er flest virksomheter i Mjøsbyen innenfor offentlig virksomhet med lokal rekkevidde. Ellers er det mange virksomheter innenfor andre kontorvirksomheter og service og kultur. Dette gjelder spesielt for de større byene som Gjøvik, Hamar og Lillehammer, men også i Elverum. Antall virksomheter innenfor primærnæringen er betydelig i Løten, Ringsaker, Stange og Østre Toten. Bygg og anlegg og industri har også store andeler av de sysselsatte i Mjøsbyen. Kilde: Mjøsbyen 2019.

Figuren under redegjør nærmere for hvilke typer virksomheter som er representert med sysselsatte i de ulike kommunene i Mjøsbyen.

I Hamar er det flest sysselsatte innen offentlig adminstrasjon og kontorvirksomheter, dernest innen service og kultur og deretter innen bygg og anlegg. I Elverum er det flest sysselsatte innen offentlig administrasjon, service og kultur, bygg- og anlegg og dernest andre kontorvirksomheter. I Løten er det flest sysselsatte innen offentlig administrasjon, dernest bygg- og anlegg, service og kultur og primærnæringer.

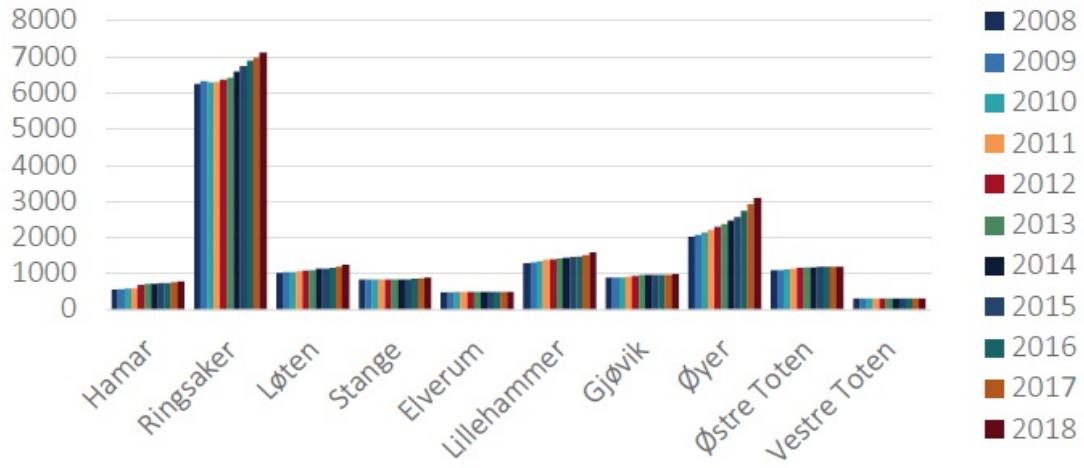
Tabellen viser virksomhetstyper med antall sysselsatte i kommunene i Mjøsbyen (2019).

Virksomhetstype	Elverum	Gjøvik	Hamar	Lillehammer	Løten	Ringsaker	Stange	Vestre Toten	Østre Toten	Øyer	Totalt
Andre kontorvirksomheter	805	2314	4395	2730	83	1153	383	368	570	105	12906
Arealkrevende forretning	468	850	698	661	51	1046	250	140	123	62	4349
Bygg og anlegg	988	1739	2056	1438	310	1597	673	372	556	319	10048
Daglig service	776	1244	1257	1183	82	1133	639	257	281	217	7069
Engros- og transport	686	1582	1772	1523	95	2023	608	362	912	125	9688
Industri	761	1413	858	643	167	2718	793	2796	731	159	11039
Offentlig adm, lokal rekkevidde	4504	8088	7536	8280	1179	6005	4909	2990	2788	932	47211
Offentlig adm, regional rekkevidde	1427	1022	2528	2399	117	550	344	222	236	86	8931
Primærnæring	467	732	947	881	200	860	719	382	878	244	6310
Service og kultur	1637	2606	3682	4072	215	1631	525	535	381	782	16066
Sum	12519	21590	25729	23810	2499	18716	9843	8424	7456	3031	133617

Et aktivt næringsliv i aksen Hamar-Elverum, samt omfattende anleggsvirksomhet i området bidrar til store transportstrømmer på rv 25 mellom Hamar og Løten.

3.2 Reiselivsnæringen i Innlandet

Reiseliv er en betydningsfull næring i Innlandet og som genererer store transportstrømmer, hovedsakelig på veg, inkludert også trafikk på strekningen rv 25 Hamar-Løten.



Figur: Antall fritidsbygninger, 2008-2018. Kilde: SSB, figur Vista Analyse 2018.

Figuren over viser hvilke kommuner som har flest fritidsbygninger i Mjøsbyen. De største områdene for fritidsbygninger i Mjøsbyen er Sjusjøen / Nordseter og Hafjell / Øyer, foruten Budor i Løten, som er et stort regionalt utfartssted. I tillegg går det store trafikkmengder til/fra Skeikampen, Kvitfjell, Trysil og Sälen. Hele Mjøsa genererer også trafikk fra fritidsreisende. Disse transportstrømmene går både på E6, rv 3 og rv 25.

Resielivsnæringen er i sterk vekst i Innlandet. Fra 2009 har det blitt bygget over 4.000 hytter i Mjøsbyen, hvor 64 % i Ringsaker og Øyer, etterfulgt av Lillehammer og Løten. Hyttene brukes stadig mer både sommers- og vinterstid.

Vekst i reiselivsnæringen vil generere økt trafikk i hele området, også på strekningen rv 25 Løten-Hamar. Alle destinasjonene i og rett utenfor Mjøsbyen genererer til sammen store transportstrømmer, hovedsakelig med bil, og skaper tidvis store kapasitetsutfordringer i vegnettet både langs hovedvegnettet og gjennom byene, for eksempel i Elverum.

3.3 Næringsområder i Hamar, Løten og Elverum

I motsetning til i mange andre byregioner i Norge er Mjøsbyen godt forspent med næringsarealer av ulike kategorier.

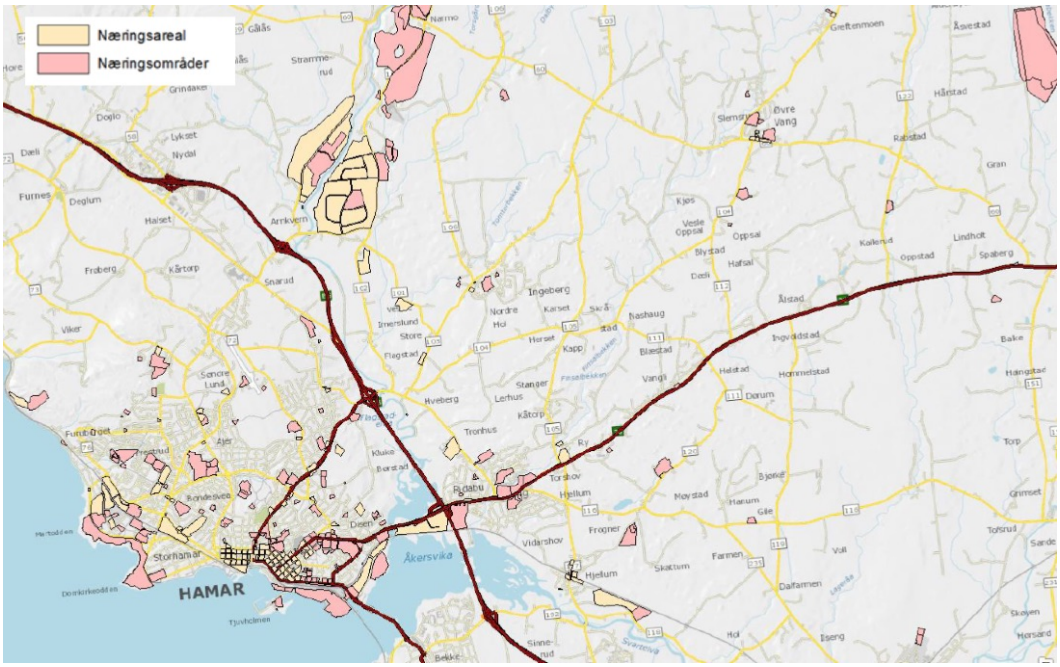
Oversikt over antall næringsområder og areal (daa) totalt i hver av kommunene i Mjøsbyen. Kilde: Mjøsbyen 2019.

Kommune	Antall områder	Næringsareal (daa)
Hamar	181	2 610
Ringsaker	88	7 090
Løten	60	1 280
Stange	54	3 030
Elverum[6]	*156*	*2 120*
Lillehammer	60	3 250
Gjøvik	205	5 210
Øyer	43	1 110
Østre Toten	22	1 160
Vestre Toten	59	3 300

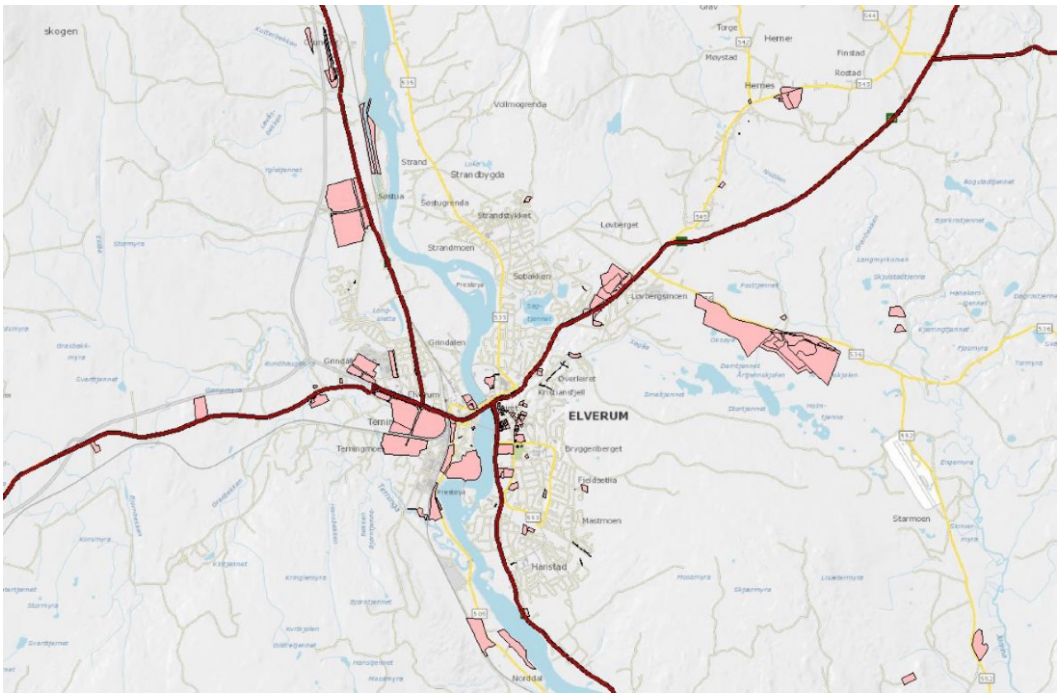
[6] *Ikke skilt ut kun næringsareal, arealene inkluderer også offentlig virksomheter*

Det er Hamar som totalt sett har høyest gjennomsnittlig utnyttelse av næringsarealene sine. Hamar, Ringsaker og Lillehammer har flest næringsarealer med over 20 % utnyttelse (dvs bebygd andel av næringsarealet).

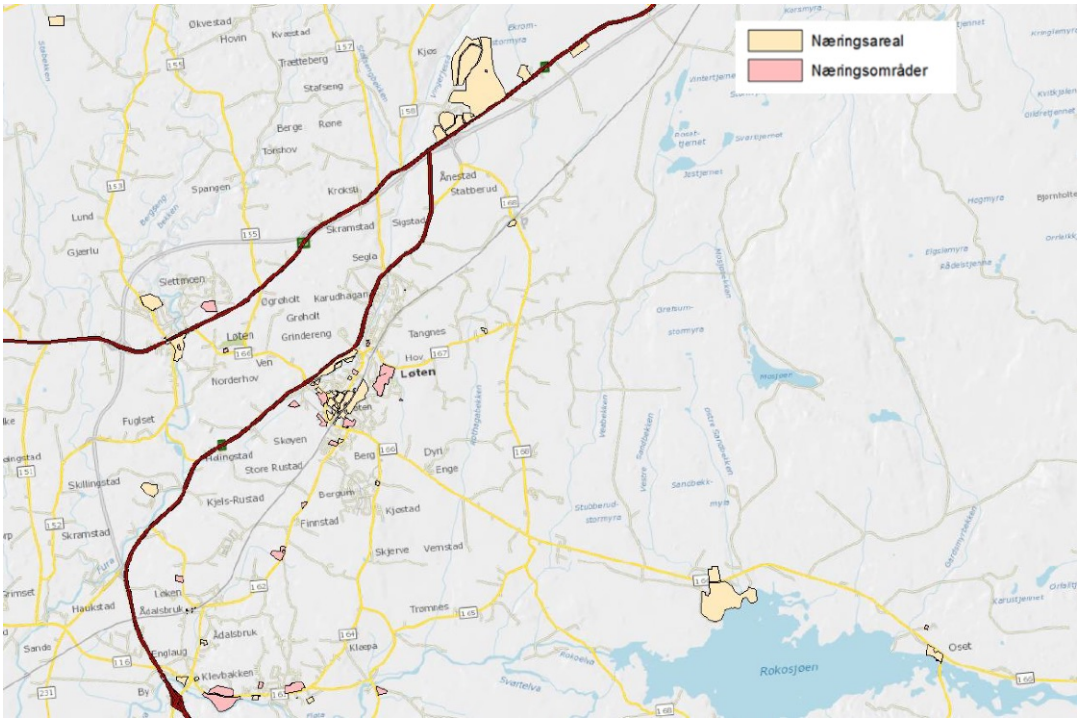
Oversikt over næringsarealer i Hamar. Mjøsbyen 2019.



Oversikt over næringsarealer i Elverum. Mjøsbyen 2019.



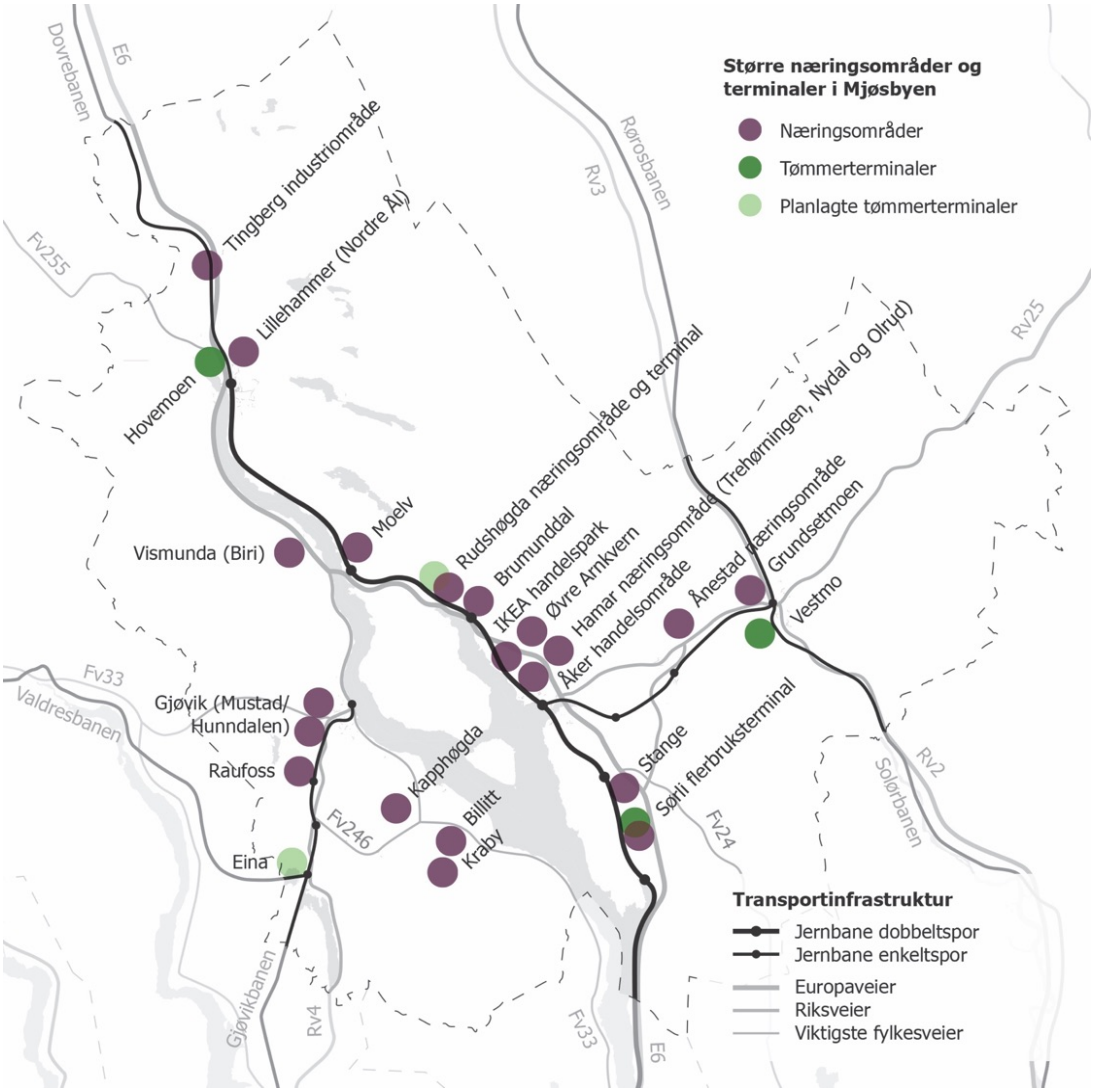
Oversikt over næringsarealer i Løten. Mjøsbyen 2019.



Se også etterfølgende avsnitt i kap 3.4 for en samlet kartskisse over større næringsområder og terminaler i Mjøsbyen.

3.4 Godstransport på veg

Næringsområdene på kartet under er arealmessig store, har flere bedrifter og mange ansatte, og har et betydelig potensial for videre utvikling. I tillegg har de enkelte kommunene en rekke mindre eksisterende og planlagte næringsarealer, disse fremgår av kap 3.3 over for kommunene Hamar, Elverum og Løten. Kilde: Mjøsbyen 2019.



Som det framgår av kartet er det flere større næringsområder spredt over hele Mjøsbyen. Områdene er i hovedsak tilknyttet hovedvegnettet, men enkelte har også jernbanetilknytning. Bortsett fra Rudshøgda er alle de større næringsarealene lokalisert i mer eller mindre nær tilknytning til byer og tettsteder.

Gods- og logistikkterminaler

Det er i dag fire større gods- og logistikkterminaler i Mjøsbyen (Rudshøgda, Brumunddal, Stange og Øvre Arnkvern ved Hamar). Disse terminalene er vegbasert og godstransporten foregår med lastebiler. På samme måte som for næringsarealer er det viktig at nye terminaler tilknyttet veg ikke sprer seg i små enheter langs vegene, men samles. Dette gir mulighet for sambruk og felles løsninger for samlasting av gods, og det sparer arealer. Terminalområdene må utvikles slik at større arealkrevende virksomheter for gods og logistikk kan legges her, samt sammen med noen felles regionale næringsområder. Det gjør det mulig å møte veksten i godstransporten på en samordnet måte, og det kan frigjøre arealer i byer og tettsteder til annen utvikling.

Tømmerterminaler / flerbruksterminaler

Det er tre relativt store tømmerterminaler i Mjøsbyen i dag knyttet til jernbanen (Elverum, Stange og Lillehammer) og to under planlegging (Rudshøgda og Eina). Tømmermengdene på jernbanen har økt kraftig det siste tiåret. Det meste går til Sverige, men en del går også til Østfold.

Sørli-terminalen i Stange er en flerbruksterminal og Norges 3. største tømmerterminal med en kapasitet på 500.000 m3. Skognæringen ønsker å videreutvikle terminalen til å kunne lagre større volumer for å kunne dra fordeler av dette i den samlede logistikken. Utover tømmerterminal inneholder området øst for dagens spor et masseuttak, asfaltverk og lager. Denne delen er regulert for næringsvirksomhet i dag. Sørli er knyttet mot det strategiske vegkrysset E6, rv3 (og rv 25), fv 24 i form av en veg med høy standard og kapasitet.

NHO, Skogeierforbundet m.fl. har foreslått en «Godspakke Innlandet» der de viktigste tiltakene i Mjøsbyen er elektrifisering av jernbanestrekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og ny tømmerterminal på Rudshøgda.

Fortsatt forventninger om store godsmengder på veg i framtiden

Mjøsbyen er et viktig transittområde for gods mellom Østlandet og Midt-Norge på veg og bane. Gjennom Mjøsbyprosjektet er det gjennomført en kartlegging av godsstrømmer og godsterminaler (Jernbanedirektoratet 2019 og Civitas 2019).

For Mjøsbyens egen del er det få næringer som skaper store konsentrerte godsstrømmer utenom massetransport fra anleggsvirksomhet og skognæringen.

Mjøsbyen forsynes fra sentrallager i Oslo-området og fra lagre og havner utenfor Mjøsbyen. Det er store godsstrømmer mellom Mjøsbyen og Oslo-området. På grunn av relativt korte avstander kjøres disse med lastebil. Mellom kommunene i Mjøsbyen er det massetransportene som dominerer, men det er også betydelig transport av landbruksprodukter og byggevarer.

Det er små konkurranseflater mellom transportformer og dette gir begrenset potensiale for overføring av gods fra veg til sjø og bane – selv om dette er ønskelig. 90 % av antall tonn på veg er korte massetransporter og lokal varetransport. Prognosene tilsier at vegtransport vil øke mer enn sjø- og banetransport.

Økende bruk av modulvogntog med 25 meters lengde gir ytterligere utbedringsbehov. En del strekninger på fylkesvegene bør også utbedres for modulvogntog for å gi muligheter for omkjøringer ved hendelser på hovedvegene.

Gods på jernbane

Det er tre tømmerterminaler i Mjøsbyen i dag knyttet til jernbanen (Elverum, Stange og Lillehammer) og to under planlegging (Rudshøgda og Eina). Tømmermengdene på jernbanen har økt kraftig det siste tiåret. Det meste går til Sverige, men en del går også til Østfold. NHO, Skogeierforbundet m.fl. har foreslått en «Godspakke Innlandet» der de viktigste tiltakene i Mjøsbyen er elektrifisering av jernbanestrekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og ny tømmerterminal på Rudshøgda.

Rørosbanen brukes lite til godstransport i dag fordi kjøring med diesellokomotiv er vesentlig dyrere enn elektriske tog. Med elektrifisering av banen vil Rørosbanen ikke bare bli reservestrekning for Dovrebanen, men det blir mulig å innføre retningsdrift mellom Oslo og Trondheim, dvs. at en benytter en av banene for nordgående godstog og en for sørgående. Dette vil lette belastningen på Dovrebanen der prioritering mellom hurtiggående persontog og mer langsomt-gående godstog kan bli en utfordring i framtiden.

4 Rv 25 og betydning for næringslivet

4.1 Rv 25 sin betydning generelt og anbefalt vegstandard

Rv 25 er en viktig forbindelse mellom Hamar og Løten / Elverum. Forbindelsen benyttes av både innbyggere, næringsliv og fritidsreisende. Lokalt forbinder rv 25 Ringsaker, Hamar, Stange med Løten, Elverum og Østerdalen (rv 3) / Trysil (rv 25) / Kongsvinger (rv 2).

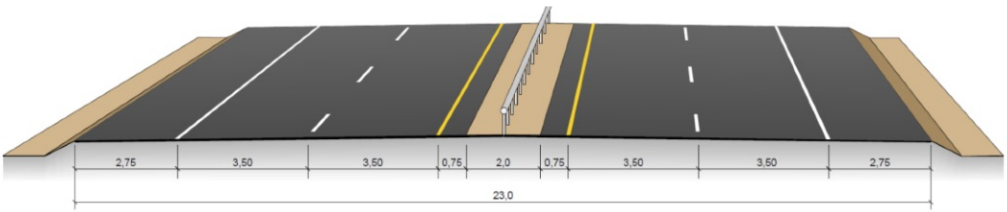
Mellom Hamar og Løten er strekningen trafikkbelastet med en trafikkmengde mellom 10.000 og 15.000 ÅDT. På deler av strekningen er trafikkbelastningen enda høyere. Vegstandarden er i dag tofeltsveg uten midtdeler. Med så stor trafikkbelastning, uten midtdeler er strekningen også ulykkesutsatt.

Figuren under viser anbefalt dimensjoneringsklasse (H3) på hovedveg i Norge med ÅDT>12000. Kilde: Statens vegvesen, Håndbok N100 Veg- og gatautforming.

H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT >12 000 og fartsgrense 110 km/t

Vegen har standard som motorveg.

Tverrprofil
Vegen skal bygges som 4-feltsveg med 3,5 m brede kjørefelt og 2,75 m brede ytre skuldre, se Figur C.4. Dersom det ut fra kapasitetsvurderinger viser seg å være behov for flere enn 4 felt, skal også de øvrige feltene ha bredde på 3,5 m.



Figur C.4: Tverrprofil H3, vegbredde 23 m (mål i m)

Vegen skal ha midtdeler med rekkverk.

Bruer med lengde < 500 m og ÅDT < 25 000 skal ha skulderbredde 2 m.

Bredere midtdeler på grunn av brusøyler eller tilpasning til tunnel krever ikke fraviksbehandling.

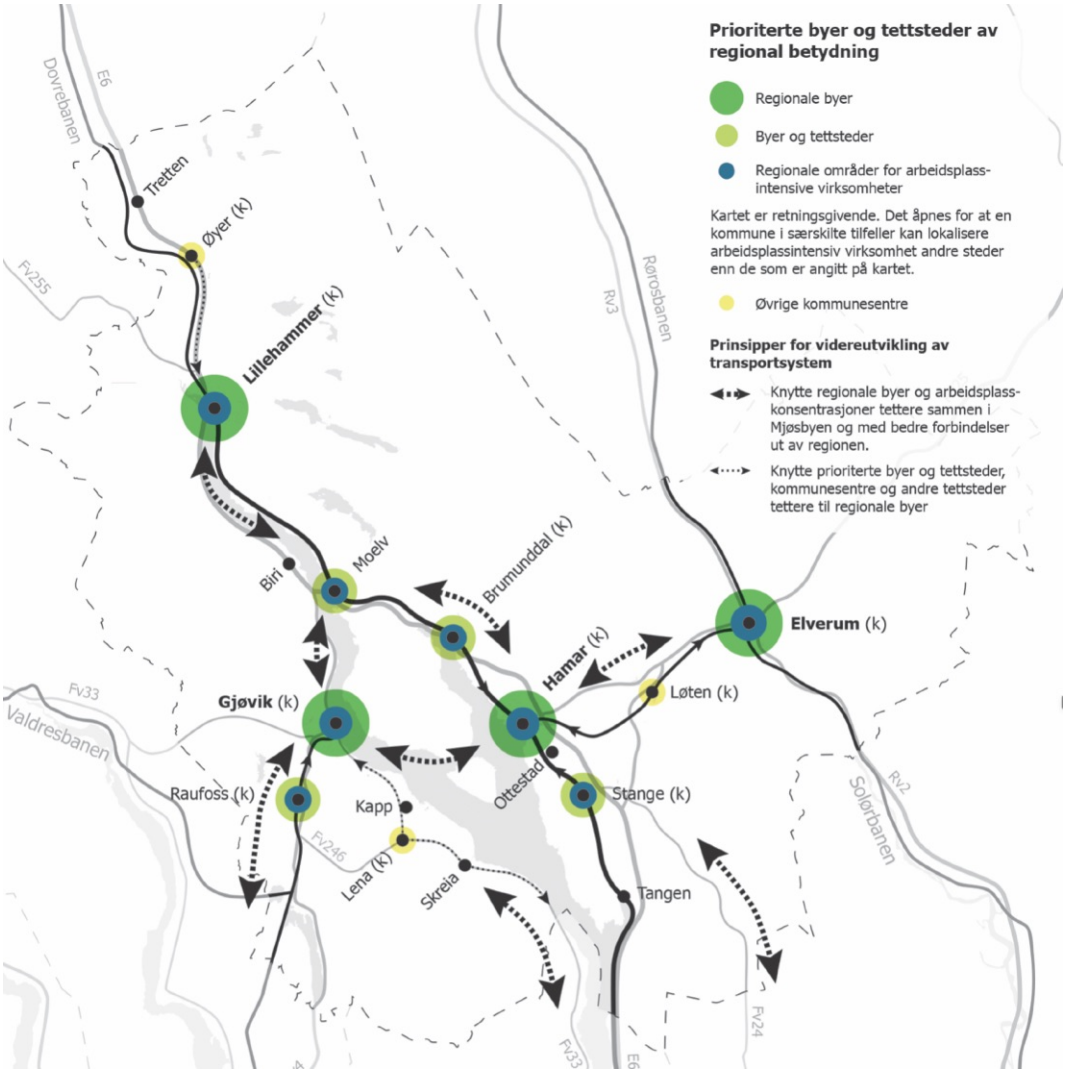
4.2 Rv 25 er en viktig forbindelse i Mjøsbyen

Visjonen til prosjektet Mjøsbyen er å utvikle området til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.

To av hovedmålene lyder som følger:

- Mjøsbyen skal utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
- Transportsystemet skal knytte den flerkjernete regionen bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.

Utvikling av hovedvegnettet, tilpasset framtidig trafikkgrunnlag, er en forutsetning for at målsettingene kan nås. Utbedring av rv 25 mellom Hamar og Løten er ett av vegprosjektene som er nevnt eksplisitt i areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.



Strategikart for Mjøsbyen (2019). Forbindelsen mellom Hamar og Elverum er en av aksene som inngår som prioritert å styrke i framtiden i strategien for Mjøsbyen.

4.3 Næringslivet om betydning av en oppgradert rv 25

Vikinglauget fremhever at kommunikasjonen mellom Østerdalen og Hamar alltid har vært sterk med Hamar som senter for offentlig administrasjon og senter for fylkeskommunen i Hedmark (Innlandet fra 2020).

Samtidig er det flere offentlig virksomheter som samvirker på Elverum og Hamar. Både Sykehuset Innlandet, Høyskolen i Innlandet og Forsvaret har store virksomheter på begge steder. Vikinglauget ser at samvirket Hamar – Elverum / Østerdalen høyst sannsynlig vil øke og i stadig større utstrekning bli en felles arbeidsmarkeds- og bostedsregion.

Vikinglauget anser det som uheldig at firefelt utbygging mellom byene «punkteres» i Løten. Næringslivet i Hamar-regionen opplever at mye av den daglige trafikken på ukedagene på rv 25 går tur/retur på hele strekningen.

5 Oppsummering og konklusjon

Argumenter for å oppgradere rv 25 Løten-Hamar til 4-felts veg

Det er mange grunner til at rv 25 Hamar-Løten er en vegforbindelse som det lenge har vært arbeidet politisk for å få prioritert realisert gjennom Nasjonal transportplan.

I prosjektet Mjøsbyen er strekningen en av flere forbindelser i Innlandet som er prioritert som viktig å forbedre og som kan bidra til at Mjøsbyen når målsettingen om å bli et mer attraktivt og funksjonelt bolig- og arbeidsmarked:

- Rv 25 er en viktig vegforbindelse i Innlandet som forbinder bl.a. Hamar / Mjøsområdet med Løten / Elverum / Østerdalen og Trysil.
- Strekningen benyttes både av næringstransport, innbyggere, fritidsreisende og kollektivtransport.
- Det er høy grad av inn- og utpendling mellom kommunene på aksen Hamar og Elverum. Forbindelsen er viktig for næringslivet mht å trekke til seg kompetent arbeidskraft.
- Det er flere offentlig virksomheter som samvirker på Elverum og Hamar. Både Sykehuset Innlandet, Høyskolen i Innlandet og Forsvaret har store virksomheter på begge steder. Samvirket Hamar – Elverum / Østerdalen høyst sannsynlig vil øke og i stadig større utstrekning bli en felles arbeidsmarkeds- og bostedsregion.

- I Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen (2019) er rv 25 Hamar-Løten ett av de prioriterte vegprosjektene som ønskes realisert.
- Rv 25 mellom Hamar og Løten har i dag begrenset standard (2-felts veg uten midtdeler). Dette er en for lav standard tatt i betraktning trafikkbelastningen på strekningen (over 12.000 ÅDT). Strekningen har mer trafikk enn deler av E6 og rv 3 i Hamar-området.
- Vegtrafikken over Ebru i Løten (rv 3 / rv 25) har økt med 13% siden 2009 og utgjorde rundt 14.350 kjøretøy pr døgn i 2017. Det har vært høyere vekst for tunge enn lette kjøretøy og dermed har tungbilandelen økt fra 14% tidlig i perioden til 16% de siste årene. Trafikkbelastningen på strekningen har altså vært økende

de senere år.

- Befolkningsprognoser viser at kommunene Hamar og Elverum er blant kommunene som forventes å få sterkest befolkningsvekst i Mjøsbyen i perioden 2018-2040. Dette indikerer at trafikkbelastningen på strekningen vil bli ytterligere belastet i framtiden.
- Reisevanene i Mjøsbyen er i stor grad bilbasert, dette gjelder også arbeidsreiser. En årsak til dette er at kollektivtilbudet er begrenset på mange reiserelasjoner og at mange arbeidstakere har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. Et effektivt og fungerende veinett er derfor viktig for å kunne opprettholde en høy mobilitet i Mjøsbyen. Man bør parallelt utvikle strategier for å styrke det regionale kollektivtilbudet, som er svakt på strekningen Hamar-Elverum.
- Reiselivet i Innlandet er i sterk vekst, dette vil ytterligere medføre økt trafikkbelastning i regionen, også på rv 25 mellom Hamar og Løten.
- Næringslivet har gode vekstvilkår i Hamar-området. Hamar blir senter for det nye fylket Innlandet (fra 2020), det er tilgjengelig store næringsområdet i Hamar-området. Dette gir vekstmuligheter for næringslivet. Samtidig viser prognoser for godstransport at det er begrensede muligheter for overføring av gods fra veg til bane. Det er derfor viktig med et effektivt vegnett for å kunne opprettholde god framkommelighet for næringslivet og sikre god konkurranseevne.

- Oppgradert standard på rv 25 vil gi bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.
- Den store trafikkmengden på strekningen indikerer at en utbedret veg vil kunne få en stor positiv nytte-komponent i samfunns-økonomiske analyser, bl.a. gjennom redusert reisetid for befolkning og næringsliv og færre trafikkulykker.
- Samtidig utbygging av E6 til Øyer og rv 25 Løten-Hamar kan gi stordriftsfordeler. Å realisere sammenhengende strekninger med enhetlig vegstandard vil kunne gi mer effektiv vegbygging og lavere kostnader samlet sett.

Vedlegg

Samferdselsdepartementets oppdrag om optimalisering av prosjekter

Samferdselsdepartementet har bedt de statlige transportvirksomhetene, bl.a. Statens vegvesen og Nye Veier om å: *«gjøre en systematisk optimalisering av prosjekter som er aktuelle for prioritering i kommende NTP, og for hvert prosjekt beskrive muligheten for kostnadsreduserende og/eller effektiviserende tiltak - eller alternative løsninger - samt muligheten for å øke nytten til prosjektet. Hensikten er å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Virksomhetene skal også vurdere kostnadene ved planlegging, og hvordan disse kan reduseres samtidig som planene skal ha tilstrekkelig god kvalitet. Dersom det er krav og føringer for prosjekt som svekker samfunnsøkonomisk lønnsomhet og som virksomhetene mener det er mulig å påvirke, bør handlingsrommet for dette synliggjøres og forsøkes utnyttet.»*

Vegdirektoratets omtale av Rv 25 Hamar – Løten

Prosjektbeskrivelse

Rv 25 mellom Hamar og Løten er tverrforbindelsen mellom rv 3 og E6. Veien preges av betydelig interntrafikk i regionen og mellom regionen og Mjøsregionen. Dagens ÅDT er i overkant av 10 000, herav 10-12 prosent tunge kjøretøy.

Strekningen ligger i Hedmark (Innlandet) og berører kommunene Hamar og Løten og er «vestre arm» til OPS-strekningen rv 3 Ommangsvollen – Svingen. Rv 25 mellom Hamar og Løten skal i utgangspunktet utvikles i henhold til N100, veinormalstandard med midtrekkverk.

Åker (x E6) – Torshov (1,6 km) anbefales utviklet til firefelts vei/gate med fartsgrense 60 km/t i eksisterende korridor, som innfartsvei til Hamar by. Torshov – Løten (x rv 3), 8,4 km er aktuell for å enten utvikles til firefeltsvei i eksisterende trasé eller som bygging av motorvei i ny trasé.

Utrednings- og planstatus

Strekningen er omtalt i Riksvegutredningen 2019. Det foreligger ikke planer etter Plan- og bygningsloven.

Kostnader (2019-kr)

Godkjent referansekostnad (NTP-arket; kolonne N)	Ramme i NTP 2018-2029
3 300 mill. kr	Ikke omtalt

Muligheter for optimalisering

Kostnadsreduserende tiltak: I videre utrednings- og planarbeid må det jobbes med å finne enkle, robuste og kostnadseffektive løsninger for strekningen. Konkrete innspill:

- Eksisterende vei må i tidlig fase gjennomgås grundig med hensyn til geometri og bæreevne, tilstanden på eksisterende bruer mv., slik at en kan fastsette verdien av veien kontra kostnaden ved utbedring før konsept velges.
- Grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger og kartlegging av anlegg i grunnen må gjøres i tidlig fase, slik at vurderingene kan legges til grunn for valg av kostnadseffektivt konsept/trasé.
- Behovet for kryss på og kryssinger av rv 25 må gjennomgås kritisk.
- Åpne, dype sidegrøfter med slak helning gir vesentlig lavere anleggs- og driftskostnader enn lukket drenering.
- Det er viktig å tenke rasjonell anleggsgjennomføring og masseforflytning i tidlig planfase.
- Det må gjøres en realistisk vurdering av ulempene med avvikling av eksisterende trafikk i utbyggingsfasen.
- Tidlig involvering av entreprenører kan bidra til gode løsninger og redusert kostnad.

Optimalisering som ikke anbefales

Ikke relevant i denne fasen.

Konsekvenser av forslag til optimalisering

Måloppnåelsen vurderes som uendret, men det kan være ulike vurderinger i forhold til standardvalg i prosjektoptimaliseringsfasen, som gir samme måloppnåelse.