

Oppland fylkeskommune

Handlingsprogram for fylkesveger 2010 Æ 2013

Høringsdokument

Oppland fylkeskommune.....	1
Handlingsprogram for fylkesveger 2010 - 2013	1
1. Innledning	3
2. Status for vegnettet	4
2.1. Oversikt over fylkesvegnettet etter 2010	4
2.2. Omtale av vegnettet	5
2.3. Status og vedlikeholdsbehov (etterslep).....	6
2.3. Ulykkessituasjonen	8
3. Utfordringer og behov	10
4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål	11
4.1. Nasjonale mål	11
4.2. Fylkeskommunale mål	11
4.3. Andre sentrale momenter	12
4.4. Oppsummering - mål	13
5. Økonomiske rammer	13
5.1. Rammer i kommuneproposisjon og Regionalt handlingsprogram.....	14
5.2. Nye rammer til drift/vedlikehold og investeringer	14
5.2.1 Totalrammer drift og vedlikehold.....	14
5.2.2 Totalrammer investeringer inkl. låneopptak.....	15
5.2.3 Betingelser for låneopptak.....	16
5.2.4 Rassikring	17
6. Drift og vedlikehold.....	17
6.1. Drift, vedlikehold og funksjonskontrakter ó definisjoner	17
6.2. Handlingsprogram for drift og vedlikehold	19
7. Investeringer.....	22
7.1. Investeringsprofil i gjeldende handlingsprogrammer	22
7.2. Investeringsprofil i nytt handlingsprogram.....	22
7.3. Grunnlag for prioriteringsrekkefølge	24
7.4. Handlingsprogram for perioden 2010 ó 13 (investeringene)	25
7.4.1. Strekningsvise tiltak	25
7.4.2. Mindre utbedringer.....	27
7.4.3 Gang- og sykkelveger.....	29
7.4.4. Trafikksikkerhetstiltak.....	31
7.4.5. Miljø og service	34
7.4.6. Kollektivtiltak og universell utforming.....	35
7.4.7 Andre tema	38
7.4.8. Rassikring	38
8. Oppfølgingstema	40
8.1 Potensialet for å redusere behovet for skoleskysst ved utbygging av g/s-veger	
8.2 Omklassifisering av vegnettet	
8.3 Drift av gang- og sykkelvegnettet langs dagens fylkesvegnett	
8.4 Regional utvikling	
9. Virkninger av handlingsprogrammet.....	41
Dette kapitlet skrives når det er avklart hvilke prosjekter som kommer inn i	
handlingsprogrammet.Vedlegg:	41
Vedlegg:.....	41

1. Innledning

I samsvar med Stortingets vedtak om forvaltningsreformen omfatter handlingsprogrammet for fylkesveger 2010-2013 både tidligere fylkesvegnett og øvrige riksveger, hvorav sistnevnte fra 1. januar 2010 er overført fra staten til fylkeskommunen. Hele dette vegnettet skal betegnes som fylkesveger, mens dagens stamvegnett skal hete riksveger.

Handlingsprogrammet for 2006-2009 for det tidligere fylkesvegnettet ble vedtatt av fylkestinget i februar 2006. Fylkestinget vedtok å ta opp et lån på 100 mill kroner i denne perioden, for å styrke det ordinære investeringsbudsjettet ved å forskottere flere viktige prosjekter der bl a gang- og sykkelveger ble prioritert høyt. Handlingsprogrammet for øvrige riksveger 2006-2009 ble fastsatt av Vegdirektoratet høsten 2005.

Fylkesutvalget i Oppland behandlet opplegget for utarbeidelse av nytt handlingsprogram 2010 ó 2013 i møtet 18.november 2008 som sak nr.140. Fylkesutvalget vedtok følgende:

1. Fylkesutvalget viser til Ot.prp. nr. 10 (2008 ó 2009) om gjennomføring av forvaltningsreformen og vedtar at det skal utarbeides ett samlet handlingsprogram 2010 ó 2013(19) for øvrige riksveger og dagens fylkesvegnett.
2. Som foreløpig økonomisk planramme legges til grunn:
 - Regional handlingsprogram/økonomiplan 2009 ó 2012, som vedtas av fylkestinget i desember
 - NTP-forslagets fylkesfordelte ramme for investeringer i øvrige riksveger.
 - Vegdirektoratets foreløpige fylkesfordelte rammer til vedlikehold og drift, som legges fram i løpet av høsten.
3. For øvrig vises til opplegget for utarbeidelse av handlingsprogrammet som er beskrevet i saksinnstillingen.

Fylkesutvalget som fylkeskommunens planutvalg, er styringsgruppe for arbeidet. Det faglige arbeidet er utført i nært samarbeid mellom Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune, der vegvesenet bl a har bidratt med faglige utredninger og kostnadsoverslag. Fylkesutvalget har oppnevnt ei prosjektgruppe bestående av representanter fra KS Oppland/ Hedmark og Vegforum Innlandet, som løpende har fulgt arbeidet og bidratt med råd og innspill.

Fylkesutvalget har i flere møter første halvår 2009 drøftet arbeidet med handlingsprogrammet med bakgrunn i faglige innspill fra prosjektgruppa. I tillegg har fylkesordfører sammen med enkelte representanter fra fylkesutvalget og prosjektgruppa besøkt alle regionene våren 2009, for å orientere om og drøftet arbeidet med handlingsprogrammet. Her har bl.a. ordførerne deltatt.

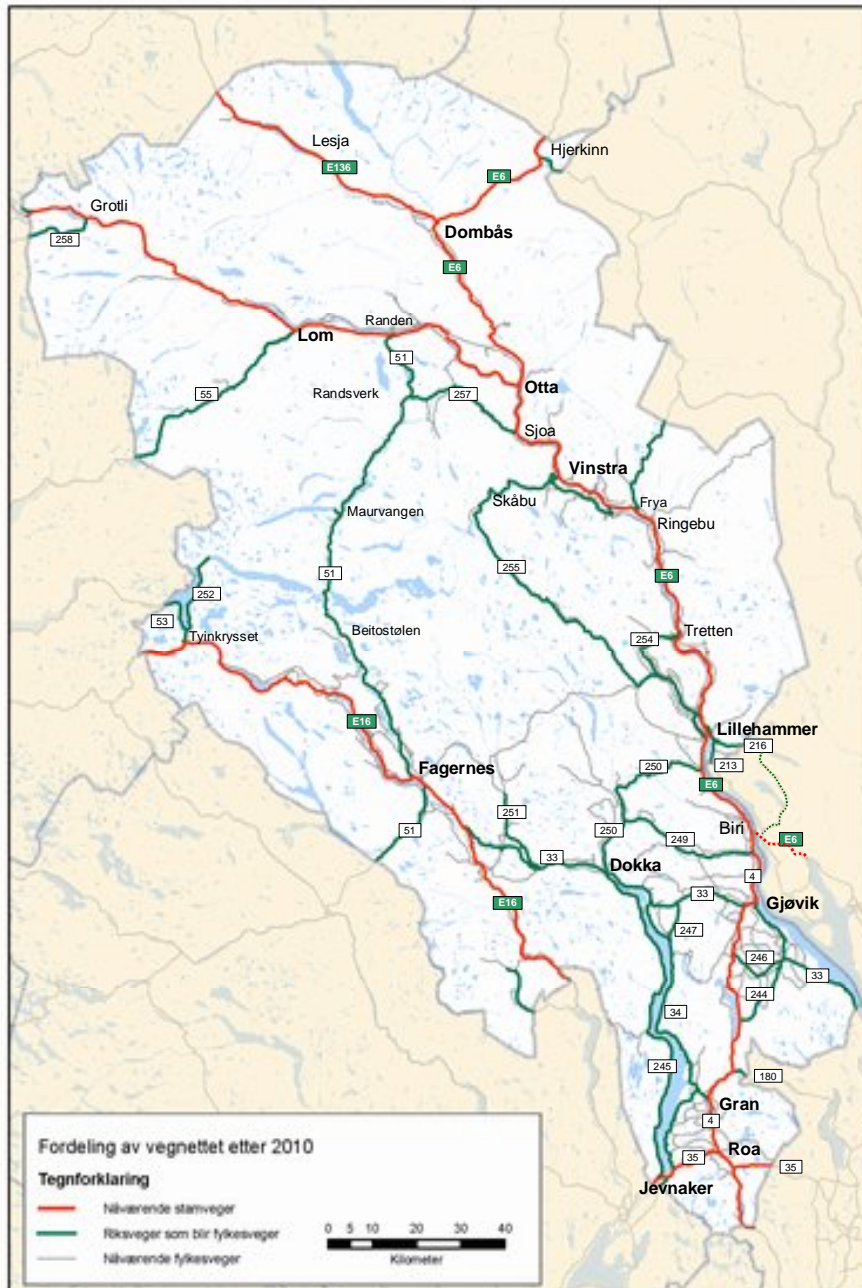
I samråd med fylkeskommunen har distriktsvegsjefene i Statens vegvesen hatt møter med alle fylkets kommuner i løpet av 2008 for å drøfte aktuelle utfordringer og gi kommunene anledning til å komme innspill til planarbeidet. Prosjektene som er vurdert tar utgangspunkt i dette materialet, ved siden av at vegvesenet også har supplert lisa med enkelte prosjekter som også er blitt vurdert.

Stortinget vedtok våren 2009 Nasjonal transportplan (NTP) 2010 ó 2013(19). Dette har gitt viktige føringer som er fulgt opp i arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegene. I kommuneproposisjonen, som også ble vedtatt av Stortinget våren 2009, er det endelig klarlagt hvilke økonomiske rammer fylkeskommunene kan legge til grunn for å overta det øvrige riksvegnettet fra staten.

2. Status for vegnettet

2.1. Oversikt over fylkesvegnettet etter 2010

Kartet under viser fylkesvegnettet etter forvaltningsreformen (grønt og grått). De røde vegene er riksvegnettet etter 2010 (tidligere stamveger).



Figur 1. Fylkes- og riksvegnettet etter 2010

Fra 2010 vil det samlede fylkesvegnettet utgjøre vel 3000 km i Oppland, ca 1/3 av dette er nytt fylkesvegnett (tidligere øvrige riksveger). Til sammenligning utgjør stamvegnettet i Oppland (som fra 2010 omtales som riksveger) om lag 710 km.

Mer detaljerte kart (for hver region) finnes i vedlegget (disse kartene er under utarbeidelse).

2.2 Omtale av vegnettet

Funksjon

Fylkesvegnettet spenner fra veger med betydelige regionale og interregionale funksjoner til veger som betjener mindre lokalsamfunn. Deler av vegnettet har stor betydning for næringslivet, særlig innenfor industri og reiseliv. I tillegg har også flere fylkesvegstrekkninger viktige by- og tettstedsfunksjoner.

Flere av vegene har til dels betydelig regionale funksjoner ikke bare innen fylket, men også over fylkesgrenser. Noen av disse er også viktige øst/vest forbindelser, som bl.a. binder riksvegnettet sammen. Dette gjelder bl.a.:

- Rv 33 Minnesund ó Gjøvik ó Bjørgo (Valdres)
- Rv 51 Gol ó Fagernes - Tessanden (Ottadalen/Gudbrandsdal)
- Rv 27 Ringebu ó Enden ó Følldal (mot Østerdalen)

I tillegg er det også flere fylkesveger (både gamle og nye) som krysser fylkesgrensa. Bl a nevnes Rv 53 Tyin ó Árdal, Rv 55 Sognefjellsvegen, Rv 63 Grotli ó Geiranger, Rv 29 Hjerkin ó Alvdal, Rv 243 Hedal ó Nes i Ádal, fv 47 Bjoneroa ó Bjonvika (Buskerud) , Rv 180 Lygna ó Hurdal og Rv 213 Lillehammer ó Moelv.

Andre fylkesveger med viktige regionale funksjoner er Rv 34 Jaren ó Fluberg og Rv 255 Lillehammer ó Gausdal ó Skåbu ó Vinstra.

Deler av det gamle fylkesvegnettet har også regionale funksjoner, selv om storparten av dette nettet i hovedsak fungerer som viktige transportårer for små og mellomstore lokalsamfunn, ofte på tvers av kommunegrenser. En del fylkesveger har også en viktig funksjon som lokalveg langs større veger og ivaretar således i tillegg et beredskapshensyn.

Flere fylkesveger har viktige funksjoner i byer og tettsteder. Eksempler på dette er Rv 33, fv 111, 132 og 172 i Gjøvik, Rv 213 og 216, fv 311 og 312 i Lillehammer, gamle Rv 4 og fv 82 og 114 i Raufoss, fv 204 i Fagernes, fv 418 og 435 på Otta.

Flere av fylkets reiselivsdestinasjoner har fylkesveger som innfallsårer. Her er det i løpet av de siste 10-15 år gjennomført betydelige utbedringstiltak både på nytt og gammelt fylkesvegnett, slik at standarden fram til de viktigste reiselivsområdene i dag er rimelig god. Industri og tømmerdrift stiller store krav til vegnettet. En betydelig del av fylkesvegnettet har viktige funksjoner i forhold til dette. Også i forhold til dette er de fleste store flaskehalser utbedret i løpet av de siste år, men fortsatt er det behov for betydelige utbedringer for å gjøre denne transporten sikrere og mer effektiv.

Standard

Nøkkeltall for standarden på fylkesvegnettet er vist og beskrevet i tabell 1 i etterfølgende kapittel 2.3. Den største utfordringen er at vi har et betydelig vedlikeholdsetterslep både på det gamle og nye fylkesvegnettet. Dette er nærmere omtalt i kap. 2.3. Det gamle fylkesvegnettet har det største vedlikeholdsetterslepet, som bl a skyldes at en stor del av det minst trafikkerte vegnettet ikke har nådd opp i prioriteringen pga knappe rammer. Flere av vegene med liten trafikk kan likevel være viktige og ofte eneste transportåre til lokalsamfunn/bosetting.

Gang og sykkelveger

Gang- og sykkelvegnettet er særlig viktig i tilknytning til skoleveg og i byer og tettsteder. Det er i dag bygd om lag 60 km gang- og sykkelveger langs det nåværende og nye fylkesvegnettet. Fortau kommer i tillegg. Det gjenstår et betydelig utbyggingsbehov, noe som bl.a. framgår av de vedlagte behovslistene.

Kollektivtrafikken

Det finnes ca 3 500 offisielle holdeplasser i fylket. Generelt er standarden på disse lav. Skysstasjoner og terminaler har vært et satsingsområde for fylkeskommunen og flere ble bygget/oppgradert i perioden 1990 ó 2000. Dette har skjedd i samarbeid med kommune, NSB, JBV og SVV. Verken skysstasjonene eller holdeplassene i fylket tilfredsstillir dagens krav til universell utforming.

Ferger

Randsjordferja går mellom Horn og Tangen i Gran kommune og binder Rv 34 sammen med Rv 245. Ferga betjener lokalsamfunnet i Bjoneroa og fungerer og også som en øst/vest-forbindelse. Fra 2010 er ferga knyttet til fylkesvegnettet, og fylkeskommunen får ansvaret for drifta.

Nasjonale turistveger

Rv 51 over Valdresflya, Rv 55 Sognefjellsvegen og Rv 258 Gamle Strynefjellsveg er utpekt som nasjonale turistveger. Disse vil nå få status som fylkesveger, men prosjektet öNasjonale turistvegerö vil fortsatt være et statlig ansvar.

2.3. Status og vedlikeholdsbehov (etterslep)

I tabellen nedenfor er fakta for nytt og nåværende vegnett sammenstilt. Tabellen viser bl.a. at det fortsatt drøyt 400 km av det totale fylkesvegnettet (nåværende og nye fylkesveger til sammen) som ikke har fast dekke.

Tabell 1. Oversikt over veglengder, dekketype, vegbredde med mer. Fylkesvegnett i Oppland. Data fra Nasjonal vegdatabank pr mars 2009

Tema		Nåværende fylkesveger	Riksveger som blir fylkesveger	Sum alle Fv fra 2010
Vegnett	Veglengde, km	2 077	937	3 013
Dekketype	Fast dekke	1 649	875	2 524
	Grusdekke	382	35	415
Breddeklasse	Bredde < 4m	10	5	16
	Bredde 4-6m	1 283	62	1 345
	Bredde >=6m	714	857	1 576
Trafikkmengde	Gjennomsnitt ÅDT	495	1 426	
Aksellast	Inntil 8 tonn	38 %	2 %	27 %
	Inntil 10 tonn	62 %	98 %	73 %
Bruer	Antall	390	227	617
Tunneler	Antall	2	1	3
	lengdemeter	241	261	502

Tabellen viser også at 40 % av gammelt fylkesvegnett har brukskasse under 10 tonn.

Det er ca 600 bruer totalt på fylkesvegnettet i Oppland.

1.1.2010 vil det være om lag 60 km med gang- og sykkelveger i Oppland langs fylkesvegene (nytt og nåværende fylkesvegnett). Dette inkluderer strekningen til Gausdal langs rv 255, som åpnes i høst.

Beregnet vedlikeholdsmessig etterslep

Tabell 2 viser hvor stort det beregnede vedlikeholdsmessige forfallet (etterslepet)¹ er for det nåværende og det nye fylkesvegnettet i Oppland.

Tabell 2: Beregnet etterslep pr. 1. januar 2008. Kilde: Vegkapitalprosjektet (SVRØ 2005), justert og omregnet til prisnivå 2007 (mill kr)

		Dagens Fylkesveger	Nye fylkesveger	Sum alle Fv fra 2010
Vedlikeholds- etteslep (Forfall)	Tunnel	0	3	3
	Grøfter, kummer og rør	0	58	58
	Fundament og grusdekke	90*	0	90
	Fundament og fast dekke	725*	170	894
	Vegutstyr og miljø	8	67	75
	Bruer og kaier	60	37	96
	Totalt	882	335	1 217

*Inkluderer Grøfter, kummer og rør.

Konsekvensen av et etterslep i bevilgningene i forhold til behovet er et teknisk forfall og funksjonsmessige mangler på vegene.

Forfallet på de nåværende fylkesveger er som tabellen viser i første rekke knyttet til vegkonstruksjonen med vegdekket, inklusive drenering, samt bruer. Det er også her forfall knyttet til vegutstyr, men mengden vegutstyr er vesentlig mindre på dette vegnettet.

Forfallet på de nye fylkesveger er knyttet både til selve vegkonstruksjonen, til bruer og til vegutstyr (skilt, rekkverk, støyskjermer, veglys, signalanlegg og rasteplassutstyr). Svakheter i vegkonstruksjonen fører til redusert levetid for de faste dekkene.

Forfallet er størst på nåværende fylkesvegnett, spesielt på de sekundære og lite trafikkerte fylkesvegene.

¹ Statens vegvesen har gjennomført det såkalte Vegkapitalprosjektet, der beregningene er basert på teoretiske modeller som i stor grad er basert på en sammenligning mellom et beregnet behov og faktisk bevilgning over en lengre tidsperiode. Metoden har forholdsvis stor usikkerhet. Samferdselsdepartementet har nå bedt Vegdirektoratet om å gjennomgå metodikken på nytt. Direktoratet har foreslått å sette i gang et arbeid med dette i løpet av sommeren, med en tidshorisont på 2-3 år, men med et mulig foreløpig delresultat allerede inneværende år.

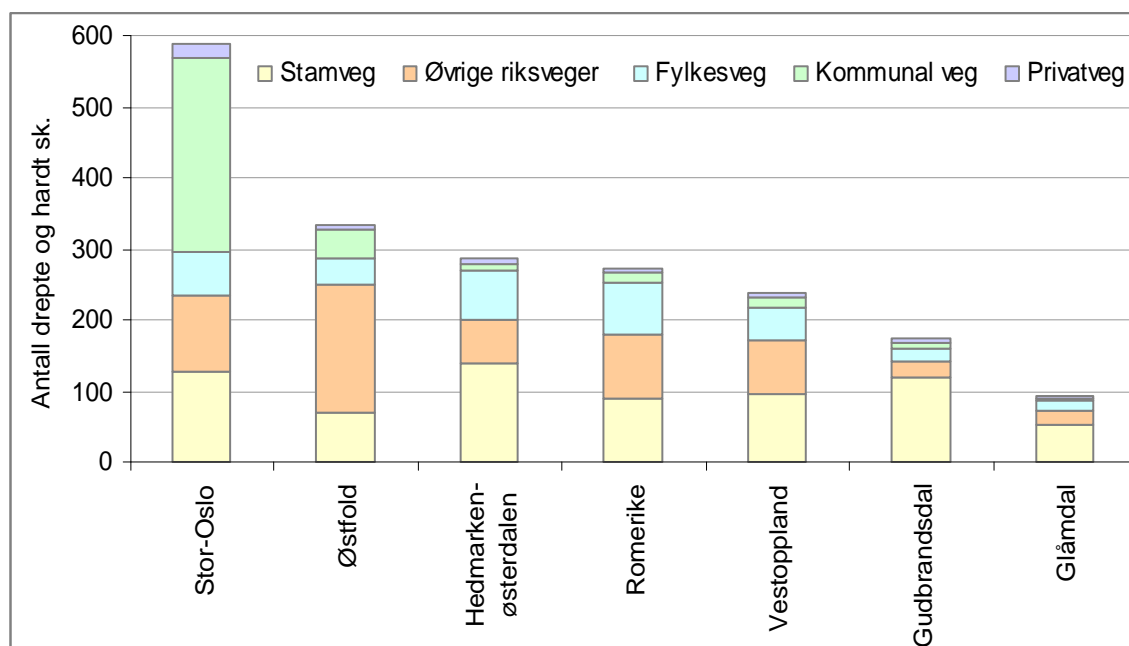
2.3. Ulykkesituasjonen

I perioden 2004-2008 ble 84 personer drept, 323 hardt skadd og 2000 lettere skadd i trafikken i Oppland. Antall ulykker har sammenheng med trafikkmengden, og hovedvegnettet har størst trafikk og de fleste ulykkene. Vegtrafikkulykkene i Oppland i 2008 kostet samfunnet 1,1 milliard kroner. I tillegg kommer sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende.

Tabell 3: Personskadeulykker etter vegfunksjon, Oppland 2004-2008

Vegkategori	Antall ulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Stamveger	645	57	142	912
Øvrige riksveger	379	13	92	469
Fylkesveger	328	9	55	371
Kommunal veg	154	1	21	160
Privatveg	57	2	9	60
Skogsbilveg	12	1	3	11
Manglende kodeverdi	11	1	1	17

Av figuren under framgår det at de fleste og alvorligste ulykkene i Gudbrandsdal skjedde på stamveger. I Vestoppland er bildet mer sammensatt, her er ulykkene fordelt over større deler av vegnettet.

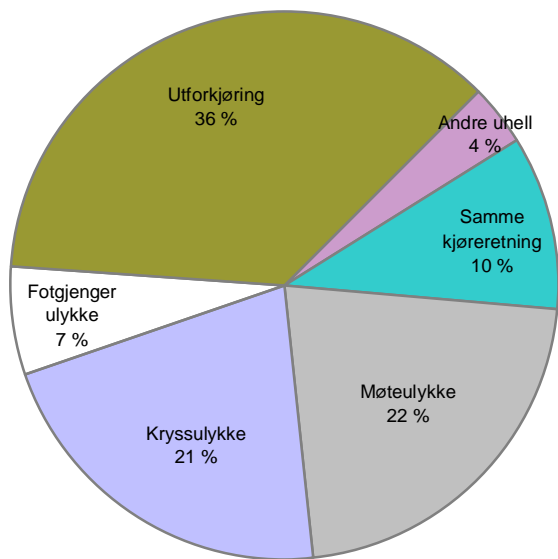


Figur 2: Antall drepte og hardt skadde etter vegtype for distriktene i Region øst 2003 - 2007

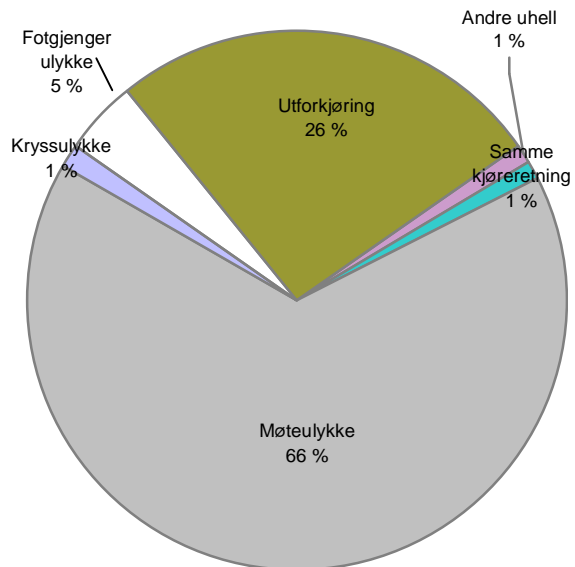
Ulykkestyper

Utforkjøringsulykker utgjør 36 % av ulykkene i fylket i perioden 2004-2008. Det er høyere andel enn landsgjennomsnittet som er 28 %.

Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Møteulykker utgjør 22 % av alle ulykker, men hele 66 % av alle drepte og 40 % av alle drepte og hardt skadde. På landsbasis utgjør møteulykker 14 %.



Figur 3: Andel ulykker fordelt på ulykkestyper 2004-2008, Oppland



Figur 4: Andel drepte fordelt på ulykkestyper 2004-2008, Oppland

Ulykkesårsaker

Årsaker til ulykker er komplekse, og det er ofte en kombinasjon av flere medvirkende årsaker i en ulykke. Analysearbeidet av dødsulykker viser at den menneskelige faktor er sentral i forklaringen av hvorfor ulykkene inntreffer. Manglende førerdyktighet (ift informasjonsinnhenting, feil beslutning, manglende kjørerfaring og teknisk kjøretøybehandling, overdreven tro på egne ferdigheter osv), for høy fart etter forholdene, rus og trøtthet er sentrale årsaker til alvorlige ulykker. Tekniske feil eller mangler ved kjøretøyet og glatt veg er andre årsaksforhold (Region øst, 2007).

4. utfordringer og behov

De framtidige utfordringer og behov for fylkesvegnettet i Oppland fremgår av foranstående kapittel 2. Kort oppsummert beskrives dette som følger:

- God standard på fylkesvegnettet er viktig for den regionale utviklingen og for å beholde og videreutvikle grendesamfunn og næringsliv rundt i fylket. Det er beregnet et vedlikeholdsmessig etterslep på 1,2 milliarder kr, hvorav nærmere 0,9 milliarder er knyttet til det gamle fylkesvegnettet. Dette representerer en betydelig utfordring, samtidig som behovet er stort også for å fornye vegnettet.
- Vegtrafikkulykker i Oppland koster samfunnet 1,1 milliarder årlig. Enda tyngre veier sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende. Selv om arbeidet med trafiksikkerhet gjennom flere år har gitt gode resultater, må utfordringene på dette området også i framtida ha svært høy prioritet og utfordringene er størst på det nye fylkesvegnettet.
- Nærhet til skoler er et viktig kriterium ved bygging av g/s-veger langs det offentlige vegnettet. Dette har også sammenheng med behovet for offentlig skys i skolens nærområder. Vi ser eksempler på at skoler blir lagt ned få år etter at det er bygd gang- og sykkelveg fram til skolen. Samtidig kan nye og større skoler bli etablert på nye steder uten trygg atkomst for elevene. Det er behov for styrke samhandlingen og samordne planleggingen på dette området.
- Behovet for utbygging av også det øvrige gang- og sykkelvegnettet er betydelig. I og rundt byer og tettsteder er det potensiale for en relativt betydelig vekst i bruk av sykkel som transportmiddel. I tillegg til miljøgevinsten har dette også et helsemessig perspektiv.
- Kostnadsutviklingen har de seneste år representert en betydelig utfordring både på investerings-, drifts- og vedlikeholdssiden. I hvert fall på kort sikt er det særlig grunn til bekymring for kostnadsutviklingen knyttet til funksjonskontraktene. I deler av fylket er også konkurransesituasjonen bekymringsfull. Det er eksempel på anbud med bare en tilbyder.
- Nye krav til universell utforming gir betydelige utfordringer for utviklingen av infrastrukturen som betjener kollektivtrafikken i fylket. Dette gjelder både bussholdeplasser og skysstasjoner. Det er et mål å øke kollektivandelen i fylket. Derfor er det også generelt et behov for å utvikle infrastrukturen knyttet til dette, herunder legge bedre til rette for fremkommeligheten i våre byer og tettsteder.
- De miljømessige utfordringer er særlig knyttet til utslipp og støy. Når det gjelder utslipp vises det til fylkets Klima- og energiplan.

4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål

4.1. Nasjonale mål

I st.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan er det foreslått følgende hovedmål og 4 delmål:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

1. Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
2. Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transporten.
3. Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
4. Transportsystemet skal være universelt utformet.

I tillegg skal det jobbes for å få mer gods over på sjø og bane, det skal tilrettelegges for et godt kollektivtilbud og mer sykling og gange i byer og tettsteder.

4.2. Fylkeskommunale mål

I Regionalt handlingsprogram for 2009 er følgende mål satt for samferdselspolitikken i Oppland (2005-09):

Mål

Økt realisering av samferdselsprosjekter for å bidra til

- positiv utvikling av næringslivet
- en balansert utvikling mellom regionene
- å skape arbeidsplasser og bosetting i hele Oppland
- økt trafiksikkerhet
- miljøeffektive og fremtidsrettede transportløsninger
- en kollektivtransport som er tilgjengelig for alle

Videre er følgende *vegvalg* prioritert for perioden 2005-09:

- Utvikle effektive og sikre transportåre til/fra Oppland og mellom regioner i fylket.
- Videreutvikle et brukerrettet kollektivtilbud. Investeringer i infrastruktur og driftstiltak sees i sammenheng.
- Prioritere trafikksikkerhet høyt ved alle typer samferdselsvurderinger.
- Miljøvennlige transportløsninger må legges til grunn ved all transportplanlegging.
- Benytte fylkesvegene som aktivt virkemiddel i den regionale utviklingen

4.3. Andre sentrale momenter

Klimautfordringen er blitt enda tydeligere

Etter at de nasjonale og regionale målsettingene ble vedtatt/lagt fram har klimautfordringen blitt enda mer sentral. Dette er bl.a. synliggjort i Oppland fylkeskommunes klimaplan, som viser at over halvparten av klimagassutslipp i Oppland kommer fra vegtrafikken. Utbygging av jernbanenettet i fylket, bedre busstilbud i tettbygde områder, og utbygging av gang- og sykkelveger er blant prioriterte tiltak i klimaplanen.

By- og tettstedsutvikling (areal- og transportplanlegging)

By- og tettstedsutvikling vil bli et enda mer sentralt arbeidsfelt for fylkeskommunen framover. Fylkeskommunen har i dag en viktig rolle innenfor dette arbeidsfeltet som regional utviklingsaktør og i forhold til samordning og veiledning av planleggingsarbeidet (Plan- og bygningsloven). Fylkeskommunen blir nå også eier av en vesentlig større andel av vegnettet i byer og tettsteder og dette forsterker fylkeskommunens rolle og ansvar for utvikling av fylkets byer og tettsteder

Sykelbyer

Som ledd i økt satsing på sykkel som framkomst- og rekreasjonsmiddel, har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen gå i dialog med fylkeskommuner og kommuner for å velge ut sykkelbyer (minst en i hvert fylke). Dette innebærer at det bør settes av midler til sykkelbytiltak i handlingsprogrammet. I tillegg vil Statens vegvesen delta både finansielt og praktisk. Deltakende kommune(r) må også sette av ressurser til arbeidet.. Sykkelby er definert som byer og tettsteder over 5000 innbyggere. Fylkeskommunen vil i samarbeid med Statens vegvesen ta kontakt med de aktuelle kommunene direkte for å avklare kommunenes interesse.

Folkehelse

Folkehelse har vært et prioritert arbeidsområde for fylkeskommunen i flere år og det er bl.a. inngått partnerskapsavtaler med kommunene i Oppland for å styrke dette arbeidet. Å legge til rette for/motivere til at flere går og sykler som alternativ til bilkjøring er et viktig innsatsområde innenfor folkehelsearbeidet. Det er særlig fokusert på å få unger/ungdom til å gå/sykle på skolen. Satsing på gang- og sykkelveger er viktig i denne sammenhengen.

Skoleveg

Fylkeskommunen har som mål å få flest mulig av skoleelevene til å gå/sykle på skolen. Dette begrunnes med folkehelseperspektivet, men også målsettingen om å redusere utgifter til skoleskyss er et argument her.

Beredskap

Ved overtakelsen av det øvrige riksvegnettet vil fylkeskommunen få et økt beredskapsmessig ansvar. Dette gjelder bl a hensynet til omkjøringsveger ved ulykker eller andre hendelser, rassikring, transport av farlig gods og selvsagt forebygging av trafikkulykker. Det vises til fylkets Regionplan for samfunnssikkerhet og beredskap, som nå er under revisjon.

4.4. Oppsummering - mål

Det er stort sammenfall mellom de nasjonale og regionale målsettingene. Følgende fire områder peker seg ut:

- Trafikksikkerhet
- Regional utvikling/framkommelighet
- Miljø ó med hovedfokus på klimautfordringen
- Universell utforming

Følgende områder kan defineres inn i punktene over, men bør synliggjøres i tillegg:

- Gang- og sykkelveger, inkludert sykkelbyer
- Tilrettelegge for kollektivtrafikk
- By- og tettstedsutvikling

5. Økonomiske rammer

De økonomiske rammene i handlingsprogrammet bygger på rammene i Regionalt handlingsprogram for 2009 og nylig vedtatt kommuneproposisjonen

5.1. Rammer i kommuneproposisjon og Regionalt handlingsprogram

Kommuneproposisjonen gir føringer for økonomiske rammer for det nye fylkesvegnettet

I kommuneproposisjonen er det lagt opp til at Oppland fylkeskommune får 67 mill kr til investeringer og 118 mill kr til drift og investeringer i det nye fylkesvegnettet årlig. I tillegg kommer økning i frie midler på 41 mill kr årlig.

Fylkeskommunene er i tillegg forespeilet årlig lån på til sammen 2 mrd. Dette er lånet er rentefritt (basert på husbankens betingelser). Retningslinjer for ordningen er ventet i statsbudsjettet for 2010.

Videre er det i NTP satt av 500 mill kr årlig nasjonalt til rassikring av fylkesveger.

Regionalt handlingsprogram gir investeringsramme for dagens fylkesvegnett

For perioden 2010 ó 13 er det årlig satt av kr 105 mill kr til drift og vedlikehold og 37 mill kr til investeringer av dagens fylkesvegnett. Pga låneopptaket i perioden 2006-2009 går 8 mill kr årlig til nedbetaling av lån. Dette innebærer ei investeringsramme på 29 mill kr årlig.

Oppsummering - totalramme

Tabell 4: Oversikt totalrammer

Formål	2010	2011	2012	2013
Nytt fylkesvegnett				
- investering	67	67	67	67
- drift og vedlikehold	118	118	118	118
Dagens fylkesvegnett				
- investering	29	29	29	29
- drift og vedlikehold	105	105	105	105
Tillegg				
	41	41	41	41
- lån	?	?	?	?
- statsmidler til rassikring	?	?	?	?

5.2. Nye rammer til drift/vedlikehold og investeringer

5.2.1 Totalrammer drift og vedlikehold

Oversikten i tabell 4 viser at 223 mill kr årlig i utgangspunktet er satt av til drift og vedlikehold av nytt og dagens fylkesvegnett (118 mill kr + 105 mill kr).

Med bakgrunn i stor økning i utgiftene til funksjonskontrakter (se omtalte kap 6.1.) og det store vedlikeholdsmessige etterslepet (jfr. kap 2) foreslår vi en betydelig andel av de öfrie midleneö benyttes til drift og vedlikehold.

Utgiftene til funksjonskontraktene er forventet å øke utover planperioden. Vi foreslår derfor å benytte **20** mill kr i 2010 og økende til **30** mill i 2013 av de frie midlene (merket med rødt i tabellen).

Dette innebærer følgende rammer til drift og vedlikehold totalt:

Randsfjordferja

Som det er nevnt foran skal fylkeskommunen overta driftsansvaret for Randsfjordferja fra Gran kommune. Netto driftskostnader (etter billettinntekter) er ca 2,0 mill kr og de senere år er 0,45 mill kr dekket av kollektivtransportens ramme, mens resten er dekket av kommunen og fylkesvegmidler. Det legges til grunn samme fordeling i handlingsplanen og 1,5 mill kr avsettes til årlig drift.

Samlet for fylkesvegene fra 2010	Forbruk 2008	Ventet forbruk 2009	Ramme 2010	Ramme 2011	Ramme 2012	Ramme 2013
Faste kostnader til drift og "akutt" vedlikehold	109	108	126	135	146	146
Vedlikehold og rehabilitering av drenering og vegutstyr			24	19	11	14
Dekkefornyelser	54,9	54,0	70,5	70,5	70,5	70,5
Vegoppmerking	5,8	6,5	8,1	8,1	8,1	8,1
Bruvedlikehold	10,5	15,0	12,5	12,5	13,5	13,5
Randsfjordferja			1,5	1,5	1,5	1,5
Sum drift og vedlikehold	180,6	183,7	243,0	246,0	250,0	253,0
Normal økonomisk ramme			223,0	223,0	223,0	223,0
Andel av frie midler			20,0	23,0	27,0	30,0
Sum ramme			243,0	246,0	250,0	253,0

Detaljert omtale i kap. 6.

5.2.2 Totalrammer investeringer inkl. låneopptak

Vi legger opp til følgende forutsetninger for rammer til investeringer:

1. Vi har foreløpig lagt opp til to separate rammer for nytt og dagens fylkesvegnett. Dette begrunnes først og fremst med noe ulik rangeringsopplegg, samt at dette er mer oversiktlig.
2. Vi har tatt utgangspunkt i samlet tilgjengelig ramme og fordelt öfrie midlerö både til nytt og dagens fylkesvegnett (frie midler og lån).
3. Frie midler utgjör totalt 41 mill kr. 20 mill av er forutsatt brukt til drift og vedlikehold i 2010 og øker til 30 mill i 2013. Det resterende av dette utgjör 65 mill kr (i 4-årsperioden), som fordeles likt mellom nytt og dagens fylkesvegnett, dvs. 8 mill kr pr år (avrundet).

4. Vi legger opp til et samlet lånebeløp på 288 mill kr i 4-årsperioden, dvs 72 mill kr pr år². Av dette går 216 mill kr til det nye fylkesvegnettet og 72 mill kr til dagens fylkesvegnett. Netto lånebeløp (fratrasket avdrag) er lagt inn i tabell 6.

Dette gir følgende oppsett over investeringsrammene.

Tabell 6: Økonomiske rammer investeringer

Tall i mill kr

	Finansieringskilde	Årlig	2010 - 13
Nytt fylkesvegnett	Kommuneprp	67	268
	Frie midler	8	32
	Lån*		200
Sum			500
Dagens fylkesvegnett	RHP	29	116
	Frie midler	8	32
	Lån*		67
Sum			215

* se kap 5.2.3

Omfanget av lån er foreløpig usikkert, dette fører til at de økonomiske rammene må betraktes som foreløpige og kan bli endres før planen vedtas i desember.

5.2.3 Betingelser for låneopptak

Både i NTP og kommuneproposisjonen er det lagt opp en rentekompensasjonsordning som innebærer at fylkeskommunene kan få låne 2 mrd. årlig til fylkesvegene rentefritt (Husbankens betingelser). Retningslinjer for denne ordningen er ventet i forbindelse med statsbudsjettet 2010.

Låner fylkeskommunen 100 mill kr årlig innebærer det følgende nedbetaling: (rentefritt lån, nedbetaling over 20 år)

Tabell 7: Betingelser for låneopptak

Mill kr

	2010	2011	2012	2013	Total 2010-13
Lån	72	72	72	72	288
Avdrag		3,6	7,2	10,8	21,6

Når avdragene er trukket fra innebærer dette følgende nettotall (mill kr) for låneopptak i 4-årsperioden:

Nytt fylkesvegnett: 216 ó 16,2é 200
Dagens fylkesvegnett: 72 ó 5,4 é 67

² Dette er beregnet ut fra Oppland sin andel av de fylkesfordelte midlene i kommuneprp. (67 mill av totalt 1,866 mrd)

5.2.4 Rassikring

Det er satt av 500 mill kr årlig nasjonalt til rassikringsprosjekter på fylkesvegene. Dette vil bli en tilskuddsordning som bevilges etter søknad fra fylkeskommunene. Det foreligger ikke retningslinjer for denne ordningen. Konkrete rassikringsprosjekter er omtalt under pkt. 7.4.8.

6. Drift og vedlikehold

6.1. Drift, vedlikehold og funksjonskontrakter *È definisjoner*

Skillet mellom drift og vedlikehold

Drift er, som nevnt i kap 2, tiltak for at vegene daglig/løpende skal fylle sin funksjon med å gi trafikantene god fremkommelighet på en trafikksikker og miljømessig god måte.

Driftsstandarden bør holdes på et nivå som er samfunnsmessig tjenelig, dvs. i henhold til den standard som er beskrevet i vegvesenets håndbok nr. 111, Drifts- og vedlikeholdsstandard.

Standardkravene her er gradert hovedsakelig i henhold til trafikkmengde, slik at de mest trafikkerte vegene har de høyeste kravene til drift og vedlikehold.

Vedlikehold er tiltak for å bevare veg- og brukonstruksjonen, vegdekket, dreneringssystemet, murer og stabiliteten i fjellskjæringer og tunneler slik det er bygget og kan fylle sin funksjon i forutsatt levetid og dermed ta vare på den verdien som de representerer. Når levetiden er utløpt, eller manglende vedlikehold har ført til et omfattende forfall, må det brukes investeringsmidler for å rehabilitere vegelementet, herunder øke standarden opp til dagens krav.

Funksjonskontrakter

For å ivareta og gjennomføre driftsoppgaver og enklere vedlikehold, har Statens vegvesen inngått funksjonskontrakter med entreprenører. Funksjonsbegrepet brukes fordi entreprenørene skal opprettholde en nærmere beskrevet funksjonalitet på vegene uten at det er beskrevet i detalj hvordan arbeidene skal utføres.

Kontraktene omfatter både riks- og fylkesveger og inngås for 5 år. I Oppland er det i alt 6 kontrakter, og kontraktene for Valdres og Sør-Gudbrandsdal skal fornyes i 2010.

Kontraktene omfatter i første rekke driftsoppgaver, slik som blant annet snøbrøyting, salting og strøying, renhold av vegbane og vegområde, skjøtsel av grøntarealer og vegkanter samt drift av rasteplasser og vegtoalett. Lapping av faste vegdekker og høvling og støvdemping på grusveger inngår også. Disse oppgavene utfører entreprenøren på eget initiativ ut fra nærmere angitte standarder og beskrivelser, hovedsakelig oppgjort etter en avtalt årlig fast pris. Disse helt nødvendige oppgavene binder derfor opp en betydelig del av den økonomiske rammen.

Gjennom funksjonskontraktene kan det også bestilles vedlikeholdsoppgaver som grøfting, utbedring av stikkrenner, oppgrusing og utbedring av svake punkter. Disse oppgavene bestilles løpende av byggherren og oppgjøret er basert på mengder med enhetspriser som er avtalt i kontraktene.

Slike oppgaver kan også beskrives og lyses ut som egne kontrakter uavhengig av funksjonskontraktene. Det kan være aktuelt for litt større oppgaver for å oppnå en gunstigere pris enn ved bestilling gjennom funksjonskontraktene.

Noen oppgaver, slik som drift og vedlikehold av tunneler, trafikksignalanlegg og belysningsanlegg og kjøp av elektrisk kraft anskaffes gjennom egne kontrakter utenom funksjonskontraktene. Det samme gjelder fornyelser av faste vegdekker, vegoppmerking og bruvedlikehold.

Prisnivået på de funksjonskontraktene som er lyst ut de to siste årene er vesentlig høyere enn de foregående årene. Dette skyldes både at prisnivået på de første kontraktene var lavt, og at det for fylkesvegene er forutsatt høyere driftsstandard (håndbok 111) og for en del riksveger høyere vinterstandard. Hvis denne utviklingen fortsetter etter hvert som de resterende kontraktene fornyes vil vi få en vesentlig økning i de faste kostnadene. Dermed vil det samlede behovet utover i perioden øke hvis vi skal kunne opprettholde et nødvendig nivå på de vedlikeholdsoppgavene som må utføres i tillegg til den daglige driften.

Ettersom funksjonskontraktene inneholder både riks- og fylkesveger er det en fordel at de baserer seg på et sett med standardkrav, hb.111. Kostnaden med den enkelte kontrakt fordeles mellom riks- og fylkesveger i henhold til prising fra entreprenøren. Vinterdriften skal nå gjøres opp med mengderegulering av de variable kostnadene. Dette innebærer at risikoen for kontrakten i større grad overtas av byggherren, og entreprenøren får godtgjort i henhold til utkjørt brøytetrekning, og medgått sand og salt. Kostnaden vil således i noen grad være avhengig av vinterens vanskelighetsgrad, og dette kan medføre både merutgifter og besparelser i forhold til planlagte kostnader. Merutgiftene må dekkes gjennom innsparing eller reduksjon i andre oppgaver.

6.2. Handlingsprogram for drift og vedlikehold

Tabellene og teksten i kapittel 5.2. viser hva som er satt av drift og vedlikehold av fylkesvegene i Oppland for årene 2010 ó 2013 for det samlede fylkesvegnettet. I tabellene under er dette fordelt på de nye fylkesvegene som fylket overtar fra staten og dagens fylkesvegnett.

Tabell 8: Midler til drift og vedlikehold ó nye fylkesveger

Nye Fylkesveger	<i>Forbruk 2008</i>	<i>Ventet forbruk 2009</i>	Rammer 2010	Rammer 2011	Rammer 2012	Rammer 2013
Faste kostnader til drift og "akutt" vedlikehold	49,8	48,0	57,1	60,7	65,4	65,6
Vedlikehold og rehabilitering av drenering og vegutstyr			17,8	14,2	9,0	8,8
Dekkefornyelser	19,0	24,0	30,5	30,5	30,5	30,5
Vegoppmerking	3,5	4,2	5,1	5,1	5,1	5,1
Bruvedlikehold	5,4	6,0	6,0	6,0	6,5	6,5
Randsfjordferja			1,5	1,5	1,5	1,5
Sum drift og vedlikehold	77,7	82,2	118,0	118,0	118,0	118,0
Normal økonomisk ramme			118,0	118,0	118,0	118,0
Andel av frie midler			0,0	0,0	0,0	0,0
Sum ramme			118,0	118,0	118,0	118,0

Tabell 8: Midler til drift og vedlikehold - nåværende fylkesveger

Nåværende fylkesveger	Forbruk 2008	Ventet forbruk 2009	Rammer 2010	Rammer 2011	Rammer 2012	Rammer 2013
Faste kostnader til drift og "akutt" vedlikehold	59,6	60,2	69,1	74,0	80,1	80,3
Vedlikehold og rehabilitering av drenering og vegutstyr			6,4	4,5	1,9	4,7
Dekkefornyelser	35,9	30,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Vegoppmerking	2,3	2,3	3,0	3,0	3,0	3,0
Bruvedlikehold	5,1	9,0	6,5	6,5	7,0	7,0
Sum drift og vedlikehold	102,9	101,5	125,0	128,0	132,0	135,0
Normal økonomisk ramme			105,0	105,0	105,0	105,0
Andel av frie midler			20,0	23,0	27,0	30,0
Sum ramme			125,0	128,0	132,0	135,0

Drift og öakuttö vedlikehold

Omfatter drift slik det er omtalt foran, samt løpende vedlikehold og reparasjoner som er nødvendig for å holde vegene i stand til å avvikle trafikken på en akseptabel måte i et forholdsvis kortsiktig perspektiv. Økningen utover i perioden skyldes at det må tas høyde for en forventet prisøkning på funksjonskontraktene. Dette gjelder både de nye og de nåværende fylkesvegene siden de omfattes av de samme kontraktene.

I de foreslåtte beløpene er det også tatt høyde for noen enkle trafiksikkerhetstiltak.

Vedlikehold og rehabilitering

Årsaken til at vegdekkene brytes ned raskere enn dekket idéelt sett burde holde er som regel at undergrunnen er for svak. Det kan komme av at materialene i vegkroppen ikke har god nok kvalitet, at dreneringen er utilfredsstillende eller at vegen er så smal at kantinnspenningen er for dårlig. For at dekkene som fornyes skal vare lenger vil det derfor ofte være god økonomi å foreta forbedringstiltak (forarbeider) i forkant av dekkefornyelser.

Det er også en god del vegutstyr som trenger et vedlikeholdsmessig öløftö. Det vil ofte være rasjonelt å utføre slike oppgaver samtidig som en utfører forarbeider for dekkefornyelser. Av og til vil det også være aktuelt å samordne slike tiltak med mindre investeringstiltak.

For nye fylkesveger vil en forholdsvis stor andel av de foreslåtte beløpene gå til vedlikehold av vegutstyr som skilt, støyskjermer og rasteplassutstyr, samt til utskifting av stikkrenner.

For de nåværende fylkesvegene vil hovedtyngden av beløpet gå til grøfting, stikkrenneskifting og enkelte forsterkningsarbeider.

Dekkefornyelser

Det oppgitte årlige beløpene 2010-2013 er noe lavere enn hva som trengs for å hindre et videre forfall i dekketilstanden. Hvis behovet skulle vært fullt ut tilfredstilt måtte det gått ut over forarbeidene. Vi mener det er riktig å fordele innsatsen mellom forarbeider og dekkelegging på en slik måte at levetiden blir optimal for de dekkene som blir fornyet. Det kan være aktuelt å justere fordelingen mellom forarbeider og dekkefornyelser i tilknytning til de årlige budsjettene. Det er imidlertid ikke lagt inn en egen post med ekstra midler til

dekkelegging på fylkesveger som i dag er uten dekke (grusveger), slik handlingsprogrammet for 2006-2009 har hatt. Begrunnelsen for dette er at erfaringene har vist at det er mer hensiktsmessig å knytte disse tiltakene til ordinære investeringer (mindre utbedringer) og/eller vedlikehold.

Vegoppmerking

God vegoppmerking er viktig for trafikksikkerhet og framkommelighet. De siste årene har budsjettet ikke vært tilstrekkelig til å reparere all vegoppmerking etter standardkrav. Det er kantlinjer på de lavest trafikkerte vegene som er forsømt. Forslag til økning skal rette opp noe av dette.

Bruvedlikehold

Tilstanden på bruene på det nåværende fylkesvegnettet er generelt dårligere enn på resten av vegnettet. Hovedandelen av vedlikeholdsbehovet er betongrehabilitering og maling av stålkonstruksjoner, selv om endel malingsarbeid på de mest kostnadskrevene bruene er utført de siste årene.

Beløpene som er satt opp omfatter kun behov til det østrakspregede bruvedlikehold. Opparbeidet forfall eller fornyelser (nytt rekkverk etc.) er ikke inkludert i disse tallene. Behov for fornyelsestiltak i form av nye brurekkverk, utbedring av geometri og bredding for å bedre trafikksikkerheten må dekkes over investeringsbudsjettet.

Randsfjordferja

Som det er nevnt foran skal fylkeskommunen overta driftsansvaret for Randsfjordferja fra Gran kommune. Netto driftskostnader (etter billettinntekter) er ca 2,0 mill kr og de senere år er 0,45 mill kr dekket av kollektivtransportens ramme, mens resten er dekket av kommunen og fylkesvegmidler. Det legges til grunn samme fordeling i handlingsplanen og 1,5 mill kr avsettes til årlig drift.

7. Investeringer

7.1. Investeringsprofil i gjeldende handlingsprogrammer

tall i %

Fordelingen i gjeldende planer	Dagens fylkesvegnett	Nytt fylkesvegnett (øvrige riksveger)
Strekingsvise tiltak	16,9	52,0
Mindre utbedringer	42,9	5,5
Gang- og sykkelveger	26,3	12,6
Trafikksikkerhetstiltak	3,7	12,6
Miljø- og servicetiltak	2,1	3,2
Kollektivtiltak	3,0	2,1
Planlegging/uforutsett	1,4	10,0
Pott disponert av FU	3,3	

7.2. Investeringsprofil i nytt handlingsprogram

Underveis i arbeidet har to investeringsprofiler vært drøftet:

1. Framkommelighetsstrategi

I denne strategien legges det stor vekt på tiltak som forbedrer vegnettet og øker framkommeligheten. Dette innebærer at strekingsvise tiltak og mindre utbedringer prioriteres (til sammen 70 % av ramma). De øvrige tiltaksområdene (gang- og sykkel, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og service og kollektivtiltak) prioriteres tilsvarende lavere.

2. Strategi for myke trafikanter

I denne strategien er det tiltak som øker framkommeligheten for gående og syklende, utbedrer trafikkfarlige punkt/spesifikke trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og tiltak for kollektivtrafikken som prioriteres (til sammen 70 % av ramma).

Formålet med utarbeide disse to profilene har vært å se hva som kan oppnås når investeringene gis en så tydelig profil.

Anbefalt strategi med og uten lån

Fylkesutvalget har foreløpig lagt opp til følgende fordeling av midlene:

Mill kr

	Nåværende fylkesvegnett		Nytt fylkesvegnett	
	Inkl. lån	Uten lån	Inkl. lån	Uten lån
Totalsum	215	148	500	300
Strekingsvise tiltak	76,5	56	222	72
Mindre utbedringer	28	20	30	30
Gang- og sykkelveger, inkl sykkelby	56	42	98	98
Trafikksikkerhetstiltak	15	10	50	30
Miljø- og servicetiltak	10	7	20	10
Kollektivtiltak og universell utforming	8	5	15	10
Planlegging	12	8	30	15
öÅpen postö	4	-	15	15
FTU	4	-	15	15
TS-inspeksjoner	1	-	4	4
GS-inspeksjoner	0,5	-	1	1

Hvis det tas opp lån gir dette mulighet for å sette i gang flere store prosjekter (rv 33, rv 34), samtidig som det kan satses på mindre investeringstiltak, som gang- og sykkelveger. Uten lån vil det måtte skjæres ned på de fleste postene, men mest på de strekingsvise prosjektene. På nåværende fylkesvegnett er det relativt store bindinger (i forhold til totalramma). Det er svært vanskelig å få rom for disse bindingene uten at det tas opp lån.

7.3. Grunnlag for prioriteringsrekkefølge

I kapittel 7.2 er prioritering mellom de ulike område (postene) synliggjort. Det er også behov for et opplegg for å rangere prosjekter innenfor hvert område, f.eks rekkefølge på gang- og sykkelvegsprosjekter. I gjennomgangen nedenfor går det fram hvilke kriterier som er vektlagt i denne rangeringen. Aktuelle prosjekter har fått vekttall for hvert av disse momentene og dette gir til sammen en poengsum. Denne summen framgår i tabellene i kap. 7.4. Handlingsprogram

Strekningvis prosjekter og mindre utbedringer

I utvelgelse av strekningvis prosjekter (store prosjekter) og mindre utbedringer er følgende forhold vektlagt:

- Trafikkmengde
- Ulykkesfrekvens
- Framkommelighetsproblemer
- Spesielle næringsbehov
- Omkjøringsveg for hovedveg

Gang- og sykkelveger

I utvelgelsen av gang- og sykkelveger er følgende forhold vektlagt

- om dette angår skoleveg
- ulykkesfrekvens
- trafikkmengde

Øvrige tiltak

Øvrige tiltak er mer skjønnsmessig vurdert, det er tiltak av svært ulik karakter og vanskelig å legge inn i et enhetlig system. Dette gjelder

- kollektivtiltak
- spesifikke trafikksikkerhetstiltak
- miljøtiltak

7.4. Handlingsprogram for perioden 2010 Æ 13 (investeringene)

7.4.1. Streknings vise tiltak

Strekningsvise tiltak ó nye fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDINGER 2010						
Rv 33 Tobru - Stangstua	Gjøvik	24	25		25	25
Rv 254 Tretten bru og jernbaneundergang	Øyer		9,5		9,5	9,5
Rv 255 Jørstad - Segalstad bru	Lillehammer		38,3		38,3	38,3
PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Rv 34 Grime - Vesleelva*	Søndre Land	28	170	1	85	
Rv 33 Skreifjella - Totenviken kirke**	Østre Toten	29	126	1	30	
Rv 33 Opsahl - Gjøvik*	Gjøvik	29	140	3		
Rv 33 Høljarast - Bergli (Flaggfjell)	Etnedal	28	34	nei	34	
Rv 251 Lunde bru (ny bru/vegomlegging)	Etnedal	24		nei		
Rv 254 Gausdal grense- Tretten	Øyer	19	17	1		
Rv 254 Svingvoll - Øyer grense	Gausdal	19	9	4		
Rv 27 Venabygd - Jønnhalt	Ringebu	19	15	SVV forslag		
Rv 255 Massingdalen - Massing	Nord-Fron	18		2		
Rv 255 Massing - Åsmundstad	Nord-Fron	16	28	4		
Rv 255 Graupe - Grosberg	Nord-Fron	16	13	3		
SUM			552		222	72

* 50% bompengandelen. Prosjektet prioritert med bakgrunn i fylkestingets tidligere vedtak.

** Rassikringsprosjekt utenfor disse midlene, jfr. kap 7.4.8 om rassikring

Strekningsvise tiltak ó nåværende fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDINGER 2010						
Fv 155 Tobru - Hørstadskaugen	Gjøvik	29	38		38	38
Fv 269 Rudi - Volbu	Øystre Slidre	22	18		18	18
Fv 312 Storhovearmen	Lillehammer		20,4		20,4	
PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Fv 84 Ensrud - Borglund	Østre Toten	22	28	1		
Fv 289 Skammestein - Ødegård	Vang	23	32	nei		
Fv 436 Lalm - Sel grense	Vågå	22	12	2		
Fv 436 Amundgard-Åsåren	Sel	20	26,5	1		
Fv 91 Festiviteten-Kapp	Østre Toten	18		2		
Fv 314 Kastrudveien	Lillehammer	16	22	SVV forslag		
Fv 289 Ødegård-Røyne	Ø/V.SI, Vang	16		SVV forslag		
Fv 440 Heidal	Sel	15	10	2		
Fv 453 Skogbygdsvegen	Vågå	11	20	SVV forslag		
SUM			216,9		76,4	56

7.4.2. Mindre utbedringer

Mindre utbedringer ó nye fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Rv 256 Hundorp bru- nytt brudekke+vedlikehold	Sør-Fron		14	1	14	14
Div bruvedlikehold, brudekke membran og slitedekke	flere		4		4	4
Rv 250 Dokka sentrum - fra regulert rundkjøring som fører til Rema x rv 33	Nordre Land	28	9	1	9	9
Rv 27 Kryss Venabygd	Ringebu	23	2	1	2	2
Rv 250 Svingstad sør - Svingstad nord	Nordre Land	21	13	SVV forslag	1	1
Rv 250 Finni - Elverom (breddeutvidelse)	Nordre Land	17	30	2		
Rv 250 Elverom-Valhovd (breddeutvidelse)	Nordre Land	14	42	3		
SUM			65		30	30

Mindre utbedringer ó nåværende fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDINGER 2010						
Fv 12 Schiongsvingen	Lunner	21	4		4	4
Fv 315 Lundgård - Brubakken	Lillehammer	16	1,6		1,6	1,6
Fv 436 Rugsveen - Stade	Vågå	19	7,5		7,5	7,5
Fv 436 Amundgård - Åsåren (del av)	Sel	20	3,6		3,6	3,6

PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Fv 226 Rustebakke bru	Sør-Aurdal		2,3		2,3	2,3
Div bruvedlikehold, brudekke membran og nytt slitedekke	flere		3		3	
Fv 172 Bråstad - Kolberg (ny fylkesveg)	Gjøvik	29	23	nei	5	
Fv 388 Brekkebakkene	Ringeby	24	6	2	1	1
Fv 403 Odenrud-Breivegen	Sør-Fron	23	8	4		
Fv 204 Breddeutvidelse fra Spikarmoen-krysset og oppover 1,5-2 km	Nord-Aurdal	23	21	nei		
Fv 269 Rudi - Storefoss (Kryss rv. 51, utvide Løken bru til to felt og fortau)	Østre Slidre	21	9	1		
Fv 313 Heimtun - Reistad	Lillehammer	21	2	SVV forslag		
Fv 490 Sentralplassen - Dombås st.	Dovre	21	3	1		
Fv 111 Kryss og sving, Helsetsvingen	Østre Toten	19	3	1		
Fv 111 Sving nord for Helset	Østre Toten	19	3	2		
Fv 267 Sundheim bru	Vestre Slidre	18	1	SVV forslag		
Fv 386 Venabygd	Ringeby	17	25	1		
Fv 79 Møllerhagen - Lund (2 smale bruer)	Østre Toten	17	5	1		
Fv 261 Neste - Hauge bru	Vestre Slidre	17	4	1		
Fv 293 Kvien-Dalsbru (bærelag med fast dekke)	Vang	17		nei		
Fv 261 Granheim bru- Paulsrud	Vestre Slidre	17		3		
Fv 436 Kryss Kleppe	Vågå	17	1,5	SVV forslag		
Fv 132 Brennhaugvegen-Haug (forsterking/fast dekke)	Gjøvik	14		SVV forslag		
Ny adkomst til Leira sentrum	Nord-Aurdal		9	nei		
SUM			143		28	20

7.4.3 Gang- og sykkelveger

Gang og sykkelveger ó nye fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDING 2010						
Rv 256 Loholet . Lomoen	Nord-Fron	25	8		8	8
PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Sysselbytiltak**			16		16	16
Rv 247 Hov sentrum . Rådyrveien, se også fv. 130	Søndre Land	25	19	1	19	19
Rv 255 Birkeland - Hyttbakken	Gausdal	25	1	2	1	1
Rv 33 Nordsinni ungdomslok. - Baggerudmoen	Nordre Land	24	8	1	8	8
Rv 245 Strandveien - Nordbytangen	Jevnaker	22	8	1	8	8
Rv 255 Sorperoa - Badstua	Nord-Fron	22	7	2	7	7
Rv 241 Toso - Mosmoen	Jevnaker	22	6	2	6	6
Rv 33 Fjellhaug - Totenviken skole*	Østre Toten	21	31	1	7	7
Rv 51 Solhaug samfunnshus og COOP Rogne	Øystre Slidre	18	18	1	18	18
Rv 255 Statoil - Forset	Gausdal	18	2	1		
Rv 254 Svingvold - X Skei	Gausdal	18	1	SVV forslag		
Rv 249 Nøssvegen-Shell stasjonen	Gjøvik	18	6	nei		
Rv 246 Borglundkrysset (ca 850 meter mot vest)	Østre Toten	18	4	3		
Rv 257 Heidal krk- Heidal skole	Sel	15	4	1		
Rv 240 Skutelandet-Grymyr	Gran	15	11	2		
Rv 251 Etnedal skole og Bruflat	Etnedal	15	24	nei		
Rv 243 Fortau Hedal sentrum	Sør-Aurdal	15	5	nei		
SUM			129		98	98

Gang- og sykkelveger ó nåværende fylkesveger

Prosjekt	Kommune	Poeng	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDING 2010						
Fv 73 Stange skole - Olterud	Østre Toten		3		3	3
PRIORITERING BASERT PÅ RANGERING						
Fv 73 Farås bru - Lindholm	Østre Toten	25	17	1	7	7
Fv 193 Esso - Dokka Mølle	Nordre Land	25	8	1	8	8
Fv 312 Brunlaugbakken	Lillehammer	25	8	2	8	8
Fv 130 Lausgardsvegen fra Hov st. til idrettsplassen	Søndre Land	22	4	1	4	4
Fv 111 Bøverbru sentrum - Nærstein	Østre Toten	21	9	1	1	1
Fv 379 Ringebru Folkehøgskole	Ringebru	21	6	1	6	
Fv 162 Østsinnilinna	Nordre land	21	10	OFK forslag	10	10
Fv 204 Valhall-Spikarmoen, g/s-veg	Nord-Aurdal	21	3	nei	3	
Fv 222 Fortau Bagn sentrum	Sør-Aurdal	21	1	nei	1	
Fv 405 E6-Midtbygda skole	Sør-Fron	21	4	2	4	
Fv 16 Arm til Roa st., fortau	Lunner	21	13	nei		
Fv 453 Vågå hotel - Sæta	Vågå	18	9	1		
Fv 319 Faleb.- Liene skole	Sør-Fron	18	3	1		
Fv 331 Øyresvika- Vingnes	Lillehammer	18	21	2		
Fv 483 Skjøret-Sperstadøygard	Skjåk	18	3	2		
Fv 111 Granvang-Helsetsvingen	Vestre Toten	18	9	2		
Fv 151 Viflat-bybrua	Gjøvik	18	7	nei		
Fv 261 Fosheim bru - butikkssenter Røn	Vestre Slidre	18		1		
Fv 85 Askjumlia - Andersgård	Østre Toten	18		2		
Fv 387 Statoil-Mølla	Ringebru	18		nei		
Fv 357 Stavskrysset- Brattb.	Øyer	18		nei		
Fv 405 Liene skole-Xrv 256	Sør-Fron	15		SVV forslag		
Fv 485 Skamsar b.- Nordberg s	Skjåk	15		1		
Fv 57 Trintom-Steinesvingen	Østre Toten	15		1		
Fv 22 Harestua stasjon (200 meter fortau)	Lunner	15		nei		
SUM			107		56	42

7.4.4. Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltak ó nye fylkesveger

Prosjekt	Kommune	SVV's ran- gering	Kostnad	kom- munens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
BINDING 2010						
RV 51 Undergang rv. 51 Beitostølen	Øystre Slidre		4,2		4,2	4,2
Rv 213 Ny rundkjøring og fullføring av vegsystem Fåberggt	Lillehammer		15		15	15
Aktuelle prosjekt Gudbrandsdal						
Strekning	Kommune		Kostnad			
Rv 257 Over/undergang Heidal skole	Sel	2	5	1	5	
Rv 257 Gatelys langs gang/-sykkelveg Heidal	Sel	3	1,5	2		1,5
Rv 257 Avkjøringsfil Øverbygdsvegen Heidal	Sel	4	1			
Rv 255/Fv 315 (Linflåkrysset)	Gausdal	1	4	3	4	4
Småtiltak, bl.a. med bakgrunn i kommunale TS-planer			10		6	
Nytt brurekkverk			3			
Aktuelle prosjekt Vestoppland						
Strekning	Kommune		Kostnad			
Rv 250 X fv. 193 ved Landmo, kryssutbedring	Nordre Land	12	2	1		
Rv 245 Trafikksikkerhet v/bussholdepl. Dr Hvattums vei . Onsaker	Jevnaker	11	1	1		
Rv 241 X Gamleveien utbedres	Jevnaker	13	4	2		
Rv 244 Miljøgata Lenagata	Østre Toten	1	5	1	5	5

Rv 246 Kolbukrysset	Østre Toten	14	6	2		
Rv 246 Borglundkrysset	Østre Toten	6	4	3		
Rv 33 Heggenkrysset	Østre Toten	15	3	4		
Rv 251Haugalia - Bruflat sentrum	Etnedal	9	2			
Rv 251X fv. 250/251	Etnedal	10	2			
Rv 51Utbedring av kryss fv 289 Skammestein	Øystre Slidre	4	5	1		
Rv 33Trafikkløsning til Hoffsvangenområdet	Østre Toten	9	5			
Rv 33 X rv. 246 Ombygging rundkjøring Lillo	Østre Toten	2	5	Del av miljøgt.	5	
Rv 33X fv. 132 Landåsvegen - Odnes mat	Søndre Land	8	4	1		
Rv 33 Utbedring av kryssområde (X rv 247 ved Hasvoldsæter), ny bru	Søndre Land/Gjøvik	5	9			
Rv 33 Strandgata, oppgradering	Gjøvik	3	7,5			
Nytt brurekkverk på flere bruer			3			
Småiltak, bl.a. med bakgrunn i kommunale TS-planer			10		6	
SUM			113,7		50	30

Trafikksikkerhetstiltak ó nåværende fylkesveger

Prosjekt	Kommune	SVV's rangering	Kostnad	kommunens prior.	Fylkesutvalgets anbefalte strategi med lån	Fylkesutvalgets anbefalte strategi uten lån
Aktuelle prosjekt Gudbrandsdal						
Strekning	Kommune		Kostnad			
Fv 492 E6-forbi Hjerleid	Dovre	6	0,5	2		
Fv 379 Gangfelt Bøfeltet	Ringebu	7	0,1	1		
Fv 422 Kryssutbedring Brattlilflata	Nord-Fron	3	2		2	

Fv 435 Sikring av bussholdeplasser	Sel	4	0,5			
Fv 438 Rekkverk langs Selsvatnet	Sel	1	1	2	1	1
Fv 444 Opphøyet gangfelt Plassjordet	Sel	5	0,1			
Fv 468 Skilting av vikeplikt gjennom industriområdet	Lom	2	0,1	1		
Småtiltak, bl.a. med bakgrunn i kommunale TS-planer			5		3	2
Aktuelle prosjekt Vestoppland						
Småtiltak, bl.a. med bakgrunn i kommunale TS-planer						
Strekning	Kommune		Kostnad			
Fv 2 X 35 ved Klinkeneberg, gangmulighet fra fv til bussholdes plass langs rv. 35	Jevnaker	6	0,5	1		
Fv 261 Lys på Ulnes bru	Nord-Aurdal	9	0,4			
Fv 14 SÅS, eks ventelomme	Gran	5	0,4			
Fv 34 Korshagen-krysset	Gran	2	3		3	
Fv 73 X rv 244 Ombygging av kryss	Østre Toten	4	2			
Fv 293 Utbedring av kryss med arm ved Garstad	Vang	3	2			
Fv 110 X fv. 114, rundkjøring ved Raufoss stasjon	Vestre Toten	1	8	1	3	3
Fv 285 Høvshaugenområdet, utbedring av kryss fv. 270 v/Melbybråten	Øystre Slidre	7	0,5	1		
Fv 269 Rudi - Storefoss: utbedring av lysanlegg	Øystre Slidre	8	0,3	2		
Småtiltak, bl.a. med bakgrunn i kommunale TS-planer			5		3	3
Nytt brurekkv. til dagens standard hele Oppland			4			
SUM			31,1		15	10

7.4.5. Miljø og service

Ramme til nye fylkesveger ó miljø- og service:

Det settes av kr 20 mill kr i 4-årsperioden hvis det tas opp lån. Uten lån reduseres ramma til 10 mill kr.

Aktuelle miljø- og servicetiltak ó nye fylkesveger

Vegnr	Kommune	Strekning
Rv 27	Ringebu	Rasteplasser over Venabygdsfjellet
Rv 244	Østre Toten	Lenagata
Rv 33	Gjøvik	Strandgata, oppgradering
Rv 245	Søndre Land	Bjøneroa, småsamfunnsprosjekt
		Støytiltak
		Rasteplasser

Ramme til dagens fylkevegnett ó miljø- og service:

Det settes av kr. 10 mill kr i 4-årsperioden hvis det tas opp lån. Uten lån reduseres ramma l 7 mill kr.

Aktuelle miljø- og servicetiltak for Oppland- dagens fylkesveg

Vegnr	Kommune	Strekning
Fv 319	Ringebu	Kjettingplass Moheimsflata
Fv 16	Lunner	Stryken - utfartsparkering
Fv 16	Lunner	Harestuavannet - utfartsparkering
Fv 111	Gjøvik	Kopperud - Kaspergården
Fv 132	Gjøvik	Falkehjørnet, oppgradering til byjubileum*
		Støytiltak

7.4.6. Kollektivtiltak og universell utforming

Oppland fylkeskommune er utpekt som pilotfylkeskommune av Miljøverndepartementet og skal inngå i et 3-årig prosjekt: «Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013». Universell utforming og kollektivtrafikkens infrastruktur og som i denne sammenhengen består av holdeplasser og skystasjoner / terminaler og er viktig i denne sammenheng.

Det finnes ca 3 500 offisielle holdeplasser i fylket. Generelt er standarden på disse lav, og de tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming. Det vil de kommende år bli gjennomført flere anbudskonkurranser vedr kollektivtilbudet i fylket, og derigjennom stilles det krav til busmateriell som tilfredsstillende kravene til universell utforming. Dagens infrastruktur er ikke tilpasset dette.

Holdeplasser

En oppgradert holdeplass skal bestå av busslomme (i tettbygd strøk kan bussen stoppe i gata), venteareal m/ leskur (leskur avh av antall reisende pr dag), taktile ledelinjer (for blinde og svaksynte) og trafikantinformasjon. Sanntidsinformasjon blir også etterspurt av publikum.

I Gjøvik og Lillehammer er det blitt gjennomført tiltak. Planlagte tiltak mellom byene blir gjennomført dette året. Videre er det innenfor KID-Lillehammerregionen gjennomført flere tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektivtrafikken. Flere tiltak knyttet til universell utforming gjenstår.

Tiltak i KID-prosjektet viser at **oppgradering** av eksisterende holdeplasser beløper seg til 100 til 200 000 kroner avhengig om det skal med leskur eller ikke. Tilsvarende vil ny holdeplass m/busslomme koste 300 og 500 000 kroner.

Holdeplasser på langrutetraseene bør oppgraderes først. Dette gjelder følgende rutestrekninger:

- Skjåk / Lesja og Otta og Lillehammer
- Fagernes og Dokka og Gjøvik
- Dokka og Lillehammer
- Dokka og Brandbu og Harestua
- Gjøvik og Brandbu og Jevnaker
- Gjøvik og Lillehammer

Behovet for nye holdeplasser kommer også opp. Det bør utarbeides en plan for kollektivtrafikkens infrastruktur, og det er behov for ressurser til å oppruste dagens holdeplasser. Det kalkulert et samlet årlig behov for 5 mill kr pr år for opprusting av dagens holdeplasser.

Skysstasjoner / terminaler

Skysstasjoner og terminaler har vært et satsingsområde for fylkeskommunen og flere ble bygget/oppgradert i perioden 1990 ó 2000. Dette var samarbeidsprosjekt med kommune, NSB, JBV og SVV. Dagens skysstasjoner tilfredsstillter ikke dagens krav til universell utforming.

Ressursbehovet årlig er kalkulert til ca 3 mill kr.

Behov for nye løsninger kommer også opp ó f.eks Gjøvik skysstasjon og i Lena i forbindelse med ny miljøgate.

Opparbeidelse av kollektivfelt vil det også bli behov for i perioden.

Innenfor de økonomiske rammer som på nåværende tidspunkt er lagt til grunn for handlingsprogrammet for fylkesveger, er det ikke dekning for de behov som er meldt inn. Vi har heller ikke full oversikt over alle aktuelle tiltak i fylket. Erfaring viser at det kommer opp aktuelle tiltak underveis en planperiode som viser seg å være med påkrevet enn de vi har oversikt over i dag. Vi anbefaler derfor at det settes av en sum til kollektivtiltak. Bruk av midlene konkretiseres i årlig budsjetter.

I tabellene under likevel listet om aktuelle tiltak som er spilt inn. I tillegg kommer behovet som nevnt over for tiltak på skysstasjoner og holdeplasser i forhold til universell utforming.

Ramme til nytt fylkevegnett ó kollektivtiltak:

Vi anbefaler at det settes av kr. 15 mill kr i 4-årsperioden hvis det tas opp lån. Uten lån bør ramma reduseres dette til 10 mill kr

Aktuelle kollektivtiltak - dagens fylkesveger

Vegnr	Kommune	Tiltak
Rv 256	Nord-Fron	Busslomme ved Peer Gynt Senter
Rv 256	Nord-Fron	Busslomme og snuplass ved kraftstasjonskrysset
Rv 256	Nord-Fron	Busslomme ved Ekre ved Graupe
Rv 246	Ø.Toten	Rækstadgutua Eks. 2 busslommer.Omb. til terminal på høyre side
Rv 51	Ø. Slidre	Nord for Rogne skole. Omb. av eksisterende lomme til terminal
Rv 33	Ø.Toten	Lillo. Leskur og holdeplass
Rv 245	Gran	Bjoneroa v/skolen. Eks. terminal er for liten. Omb. til dagens krav.
Rv 34	S. Land	Bygge to nye busslommer i Hov sentrum.
Rv 249	Gjøvik	Redalen

Rv 51	Ø.Slidre	Samf.huset Solhaug. Bygging av busslomme i sørgående retning.
Rv 51	Ø.Slidre	COOP Rogne. Ombygging av eksisterende i nordgående retning?
Rv 51	Ø.Slidre	Kyrkjevegen Hegge. Busslommer i begge retninger
Rv 33	S.Land	Nord for Svingvoll. Terminal?
SUM		

Ramme til dagens fylkevegnett ó kollektivtiltak:

Vi anbefaler at det settes av kr. 8 mill kr i 4-årsperioden hvis det tas opp lån. Uten lån bør ramma reduseres dette til 5 mill kr

Aktuelle kollektivtiltak - dagens fylkesveger

Vegnr	Kommune	Strekning
Fv 483	Skjåk	Busslomme ved Marlo
Fv 422 og 423	Nord-Fron	Flere busslommer
Fv 417	Nord-Fron	Flere busslommer
Fv 319	Ringebu	Bussholdeplass Moheimsflata
Fv 379	Ringebu	Bussholdeplass Vekkom skole
Fv 114	S. Land	Bygging av busslomme ved Vassendlandet
Fv 85	Ø.Toten	Nordlia. Bygging av to busslommer i henhold til reg.plan for Askjumlia
Fv 110	Toten/Gjøvik	Bygging av busslomme i retning Gjøvik (sør for bommen)
Fv 330	Gjøvik	Ryllikvegen. Leskur
SUM		

7.4.7 Andre tema

Rammene til disse temaene framgår av siste tabell i kap 7.2.

Hele vegnettet:

1. FTU: til sammen 19 mill kr fordelt på 4 år.
2. öÅpen postö: Til sammen 19 mill kr fordelt på 4 år, brukes til bl.a. by- og tettstedsprosesser/mindre prosjekter, spleiselag. Disponeres av fylkesutvalget.
3. TS-inspeksjoner: mindre trafikksikkerhetstiltak etter en systematisk inspeksjon av vegnettet (5 mill fordelt på 4 år)
4. GS-inspeksjon: mindre tiltak på gang- og sykkelvegnettet etter en systematisk inspeksjon (1,5 mill fordelt på 4 år)

7.4.8. Rassikring

Rassikring vil bli finansiert over en tilskuddsordning forvaltet av Vegdirektoratet (Samferdselsdepartementets budsjett). Det vil bli satt av 0,5 mrd årlig til fylkesvegtiltak. Hvordan denne ordningen vil bli praktisert er foreløpig ikke kjent. Vi regner med at dette vil bli klargjort innen høringsfristen for vårt arbeid er ferdig.

Statens vegvesen utarbeidet i 2007 en rassikringsplan for tiltak på stamvegnettet og øvrige riksveger. Tabellen nedenfor viser hvordan aktuelle rassikringsprosjekter i Oppland (øvrige riksveger) ble rangert.

Tabellen viser at rv 35 (Tyin-Årdal) kommer høyt på lista og det er mange tiltak her. I tillegg er det tiltak på rv 33 (Skreiberga) og rv 255 (Høgberget). Hvordan den endelige rangeringa vil bli tatt opp fylkesutvalget når det er avklart hvordan tilskuddsordningen skal praktiseres.

Det imidlertid riktig å gi signaler allerede nå om at rv 33 og rv 255 trolig vil bli prioritert høyere enn rassikringstiltak enn rv 53. Dette begrunnes bl.a. med:

- Totale kostnader (i Oppland) er på 376 mill kr. Full nytte av rassikring vil først kunne tas ut når alle prosjektene er gjennomført, siden dette særlig gjelder mulighet for å ha vegen vinteråpen.

- E16 over Filefjell er vedtatt utbygd, det bør ses i sammenheng med behovet for vinteråpen rv 53.
- Det foreligger ikke plangrunnlag på rv 53
-

Priori-tering	Veg	Stedsnavn	Distrikt	Rastype	Tiltak	Kostnad (mill.kr)- 2007
1	Rv53	Sør for Tyisstølen, Tyin	Vestoppland	Snø	Overbygg	104
2	Rv53	Tørvemyre, Tyinkrysset	Vestoppland	Snø	Overbygg	58
3	Rv33	Skreiberga, Østre Toten	Vestoppland	Stein, is	Tunnel	128
4	Rv53	Ved Tyin hotell / Knuppen, Tyin	Vestoppland	Snø	Omlegging, voll	20
5	Rv53	Tørvetaket, Tyinkrysset	Vestoppland	Snø	Overbygg	33
6	Rv53	Ved Langøddin, Tyin	Vestoppland	Snø	Overbygg	50
7	Rv255	Grosberg/Høgberget, Kvikne-Skåbu	Gudbrandsdal	Stein, is	Tunnel, fjellsikring	32
8	Rv53	Gamle Varden, Tyin	Vestoppland	Snø	Overbygg	32
9	Rv53	Mellvike, Tyin	Vestoppland	Snø	Overbygg	57
10	Rv53	Ved Gamle Skogstadstølen, Tyin	Vestoppland	Snø	Overbygg	22

8. Oppfølgingstema

8.1 Potensialet for å redusere behovet for skoleskyss ved utbygging av gang- og sykkelveger

En vesentlig del av kollektivtransporten i fylket er etablert for å dekke skoleelvenes skyss til og fra skolen, og hovedsakelig på grunn av avstander mellom hjem og skole; 2 km for 1. klasse, 4 km for øvrige grunnskole og 6 km for videregående skole. Totalt transporteres ca 14 500 skoleelver daglig til/fra skolen, hvorav ca 10 000 i grunnskolen. Oppland fylke er sammen med Hedmark og Nord-Trøndelag de fylkene som har den største andelen elever i grunnskolen med skyss (ca 40 %). I den videregående skolen er andelen skysselver størst i Oppland - ca 70 %.

Hovedårsaken er selvsagt bosettings- og skolestruktur, men også veinettets standard har betydning. Av elevene i grunnskolen er det ca 1 700 som har mindre avstand hjem/skole enn de nevnte avstandsgrensene, men får skyss på grunn av at kommunene har definert skoleveien som trafikkfarlig vei og derfor gjort vedtak som gir elevene rett til skyss. Som regel får disse elevene skyss på et allerede etablert rutetilbud, men ofte må det opprettes egen buss- eller drosjetransport for disse elevene. Dette er en kostnad for kommuner og fylkeskommune som kan reduseres ved et bedre gang- og sykkelveinett.

Som eksempler kan nevnes at gang- og sykkelveg på Fv 162 Østsinnilinna gjør at 14 elever ikke trenger skyss, Rv 240 Skutland-Grymyr berører 10 ó 15 elever og Rv 251 Etnedal skole-Bruflat ca 10 elever.

Utfordringer på dette området vil fylkeskommunen følge opp i planperioden gjennom planlegging og samhandling med berørte etater/instanser.

8.2 Omklassifisering av vegnettet

Det har i løpet av de siste årene vært foretatt flere endringer i klassifisering mellom riks- og fylkesvegnettet. Derimot har statusen når det gjelder kommune- og fylkesvegnettet i Oppland i hovedsak ligget uendret siden midten av 1980-tallet. I løpet av denne perioden har det skjedd endringer i både nærings- og bosettingsstruktur som tilsier en ny gjennomgang av klassifiseringen av dette vegnettet. Det fins eksempler på fylkesveger som i dag har liten eller ingen regional funksjon, og det fins også kommunale veger som har en annen funksjon i dag enn for 25 år side.

Endringer på dette området vil ha økonomiske konsekvenser og kreve forhandlinger om vilkår knyttet til overtakelse. I tillegg vil det kreve en grundig gjennomgang av det aktuelle vegnettet, som et nødvendig beslutningsgrunnlag. Fylkeskommunen vil ta initiativ til en slik gjennomgang i planperioden med sikte på at eventuelle endringer/justeringer skal gjelde fra 2014.

8.3 Drift av gang- og sykkelvegnettet langs dagens fylkesveger

I dag er drift og vedlikehold av deler av g/s-vegene og belysningen langs det gamle fylkesvegene kommunens ansvar, bl a med bakgrunn i avtaler som er gjort for lang tid tilbake. Det er særlig i byer og tettsteder at drift- og vedlikeholdsansvaret er delt på denne måten, og dette er en praksis som har vært gjeldende i de fleste av landets fylke.

Tidligere har det vært en liknende praksis for riksveger, herunder også øvrige riksveger. I senere tid er det foretatt en endring her, slik at staten nå i flere år har hatt et totalansvar. KS har ved flere anledninger tatt opp spørsmålet dette også skal gjennomføres for fylkesvegene (de gamle), men en avklaring av dette har blitt liggende i påvente av forvaltningsreformen.

Fylkeskommunen behovet for en harmonisering av ansvarsforholdene på dette området. Også dette får i likhet med klassifiseringsspørsmålet økonomiske konsekvenser og krever forhandlinger bl a knyttet til standarden på anleggene ved overtakelsestidspunktet. Det vil derfor bli tatt initiativ til en slik gjennomgang i løpet av planperioden med sikte på en harmonisering av ansvaret fra 2014.

8.4 Regional utvikling

Utbygging og drift av fylkesvegnettet er et viktig virkemiddel for å bidra til regional utvikling. I målet for samferdselspolitikken i fylkeskommunens Regionale handlingsprogram for 2009 er bl a formulert at økt realisering av samferdselsprosjekter skal bidra til positiv utvikling av næringsliv, en balansert utvikling mellom regionene og arbeidsplasser og bosetting i hele Oppland.

Muligheten for bedre å se sammenhenger i utviklingen mellom fylkesveger og lokalsamfunn var et vesentlig argument for gi fylkeskommunen et større ansvar for vegnettet i fylket, i tillegg til samhandlingsbehovet for infrastruktur og kollektivtrafikk. Som regional planleggingsmyndighet og regional utviklingsaktør har fylkeskommunen gode forutsetninger for å skape merverdi gjennom bedre samordning av planleggingen og utviklingsarbeid på disse områdene. Dette vil det bli arbeidet videre med i tida som kommer, både i forhold til konkret oppfølging og videreutvikling av fylkesvegprogrammet og i fylkeskommunens øvrige plan og utviklingsarbeid. Eksempler på dette er bl a stedsutvikling, småsamfunnsatsing og ikke minst tilrettelegging for næringsutvikling.

9. Virkninger av handlingsprogrammet

Dette kapitlet skrives når det er avklart hvilke prosjekter som kommer inn i handlingsprogrammet.

Vedlegg:

Regionvise kart (kommer til planen sendes på høring)
Behovslistene (kommunes lister) (legges ved høringsutkastet)