



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

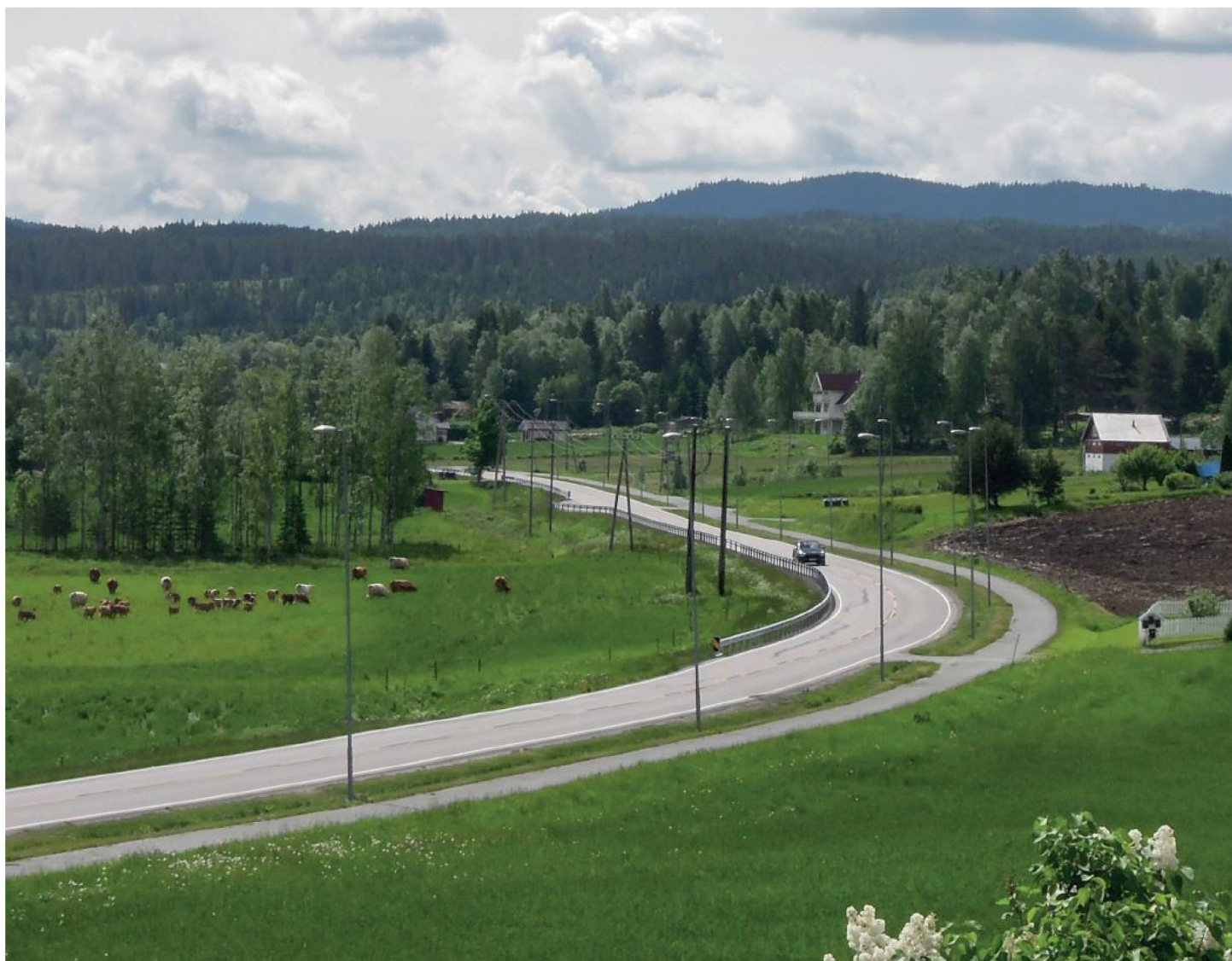
Handlingsprogram for fylkesveger

Hedmark 2018-2021 (2023)

Vedtatt av fylkestinget 13.06.2017, sak 46/17

RAPPORTER

Juni 2017



Innhold

Saksprotokoll

Saksutredning

Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018–2021 (2023)

Saksprotokoll

Utvalg: Fylkestinget
Møtedato: 12. og 13.06.2017
Sak: 46/17

Resultat: Innst. vedtatt m/endringer

Arkivsak: 17/2512

Tittel: Saksprotokoll - Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 - 21 (23)

Behandling:

Det var 32 representanter til stede under behandlingen av saken.

Reidar Åsgård (A) foreslo på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet følgende endringer:

Tillegg pkt. 2 De oppnådde resultater og prioriteringer av midler til ikke stedfesta tiltak, legges fram for fylkestinget, og ordningen evalueres etter første års gjennomføring.

Nytt pkt. 3.

I de tilfeller det er aktuelt å gjøre om fylkesveier med funksjonsklasse D og E, som har mindre enn 500 i årsdøgnsstrafikk (ÅDT), fra fast dekke til grusveier, skal det framgå av årsbudsjettet hvilke veier dette dreier seg om og beregnet innsparing.

Øvrige punkter forskyves; 3 blir 4, 4 blir 5.

Kristian Tonning Riise (H) foreslo følgende nye punkt i innstilling til vedtak:

Nytt punkt 5:

Fylkestinget vil at bruken av midler til ikke stedfesta tiltak i investeringsramma i størst mulig grad prioriteres tiltak som gir samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller fjerner hindre for næringslivet.

Nytt punkt 6:

Fylkestinget vil at det i større grad vurderes muligheter for å ta i bruk andre kontrakttyper innen alle programområder, der hvor dette egner seg. Målet med dette er raskere gjennomføring, bedre ressursbruk og mer forutsigbare kostnader.

Bård Sødal Grasbekk (MDG) foreslo følgende:

Forslag 1:

Kryssombygging og etablering av rundkjøring på FV. 222 Ringgata X Furnesvegen, og FV. 74 Vognvegen X Aluvegen tas ut av handlingsplanen.

De frigjorte midlene på totalt 30,9 millioner disponeres til å fremskynde utbyggingen av gang- og sykkelveg langs FV. 192 Kjonerudvegen og FV. 117 Hjellumvegen, FV. 222 Stangevegen, FV. 212 Nesvegen og FV. 232 Ilsengvegen i første planperiode.

Forslag 2:

Det anmodes om at planlegging av gang- og sykkelveg langs FV. 91 Arnkvernvegen igangsettes.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Åsgård (A) sine forslag (pkt. 2 og 3) ble enstemmig vedtatt.

Riise (H) sitt forslag til nytt punkt 5 fikk 11 stemmer, og ble ikke vedtatt.

Riise (H) sitt forslag til nytt punkt 6 fikk 10 stemmer, og ble ikke vedtatt.

Grasbekk (MDG) sitt forslag 1 fikk 1 stemme, og ble ikke vedtatt.

Grasbekk (MDG) sitt forslag 2 fikk 3 stemmer, og ble ikke vedtatt.

Vedtak:

1. Fylkestinget vedtar det fremlagte forslaget til Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 – 21 (23). Fylkestinget mener at handlingsprogrammet vil være et godt styringsredskap for gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet.
2. Fylkestinget er tilfreds med at 30 % av investeringsramma går til ikke stedfesta tiltak for innhenting av forfall i hele fylket, og at dekkefornying sees i sammenheng med utbedringene som foretas gjennom investeringsprogrammet. De oppnådde resultater og prioriteringer av midler til ikke stedfesta tiltak, legges fram for fylkestinget, og ordningen evalueres etter første års gjennomføring.
3. I de tilfeller det er aktuelt å gjøre om fylkesveier med funksjonsklasse D og E, som har mindre enn 500 i årsdøgnstrafikk (ÅDT), fra fast dekke til grusveier, skal det framgå av årsbudsjettet hvilke veier dette dreier seg om og beregnet innsparing.
4. Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge forholdene for skognæringen ved å utbedre flaskehalser på fylkesvegnettet. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å prioritere arbeidet med å gi innspill til Handlingsprogram for riksvegnettet 2018 -2023, slik at Hedmark tildeles en betydelig andel av midlene som er avsatt til flaskehalser for tømmertransport.
5. Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge for digital infrastruktur i hele fylket. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å utarbeide en strategi for digital infrastruktur i samarbeid med aktuelle aktører i løpet av handlingsprogramperioden.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saknr. 17/2512-1

Saksbehandler:
Eli N. Ruud-Olsen

Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 - 21 (23)

Innstilling til vedtak:

::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓

Fylkesrådet legger saken frem for fylkestinget med slikt forslag til vedtak:

1. Fylkestinget vedtar det fremlagte forslaget til Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 – 21 (23). Fylkestinget mener at handlingsprogrammet vil være et godt styringsredskap for gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet.
2. Fylkestinget er tilfreds med at 30 % av investeringsramma går til ikke stedfesta tiltak for innhenting av forfall i hele fylket, og at dekkefornyng sees i sammenheng med utbedringene som foretas gjennom investeringsprogrammet.
3. Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge forholdene for skognæringen ved å utbedre flaskehalser på fylkesvegnettet. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å prioritere arbeidet med å gi innspill til Handlingsprogram for riksvegnettet 2018 -2023, slik at Hedmark tildeles en betydelig andel av midlene som er avsatt til flaskehalser for tømmertransport.
4. Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge for digital infrastruktur i hele fylket. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å utarbeide en strategi for digital infrastruktur i samarbeid med aktuelle aktører i løpet av handlingsprogramperioden.

::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓

Vedlegg:

- Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 – 21 (23)
- Oppsummert oversikt over høringsuttalelser fra kommuner, organisasjoner og privatpersoner
- Høringsuttalelser fra kommuner, organisasjoner og privatpersoner

Hamar, 15.05.2017

Per-Gunnar Sveen
fylkesrådsleder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksutredning

Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 - 21 (23)

Sammendrag

Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) bygger på målsettinger og strategier beskrevet i Regional samferdselsplan 2012-2021, samt på fylkesrådets samarbeidserklæring, regional planstrategi, innspill fra kommunene, nasjonale føringer og økonomiske rammer, erfaringer og faglige utredninger og vurderinger. Mål for perioden er økt digital tilgjengelighet, bedre fremkommelighet og redusert antall trafikkulykker.

Hedmark fylkeskommune skal jobbe for bedret fremkommelighet på fylkesvegnettet og trafikk sikre veger. Det er et mål å ha gode kommunikasjoner mellom byer og tettsteder samt attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

Handlingsprogram for fylkesveger utarbeides hvert fjerde år. Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 2021 (23) er i stor grad en videreføring av Handlingsprogrammet for 2014 – 2017.

Arbeidet startet med oppstartkonferanse for alle kommunene i Hedmark i november 2015. Fylkesrådet, Statens Vegvesen og Hedmark Trafikk var i perioden januar – april 2016 på besøksrunde i samtlige kommuner i Hedmark og ba om innspill til Handlingsprogrammet innen 1. juni 2016. På bakgrunn av innspillsmøtene og retningslinjer fra Fylkesrådet ble det utarbeidet høringsutkast til handlingsprogram.

Fylkesrådet vedtok å sende handlingsprogrammet på høring i perioden 21.11.2016 - 20.02.2017. Det ble mottatt totalt 49 høringssvar med til sammen 166 innspill. Alle kommunene i Hedmark, noen offentlige instanser, enkeltpersoner, veforeninger og interesseorganisasjoner har gitt innspill til handlingsprogrammet. Alle høringsinnspill er helhetlig vurdert og avveid opp mot målsetninger og føringer i overordnede dokumenter, økonomiske rammer og faglige innspill. På bakgrunn av høringsinnspill, nye beregninger og vurderinger er det foretatt endringer i handlingsprogrammet i forhold til høringsutgaven.

I investeringsprogrammet er det satt av totalt 1094 millioner kroner for perioden 2018 – 2021. Investeringene er ikke knyttet opp til faste årlige rammer, men tilpasset den praktiske gjennomføring av tiltakene med hensyn til kapasitet, planstatus, økonomiske rammer mm.

Handlingsprogrammet har en tydelig satsing på tiltak for gående og syklende, samt å begrense forfallet så langt som råd innenfor vedtatte økonomiske rammer. Total ramme for tiltak for gående og syklende utgjør 23 % av investeringsrammen, og er på 253 millioner kroner i perioden 2018 – 2021, mens total ramme for perioden 2014- 2017 var på 172 millioner kroner. Utbedringer utgjør 54% av investeringsrammen og har en total ramme på 589 millioner kroner i perioden 2018 – 2021 mot 331 millioner kroner i perioden 2014 – 2017.

Ca. 30 % av investeringsrammen er satt av til ikke stedfestede oppgaver. Hovedsakelig er dette oppgaver knyttet til å innhente forfall og utbedre skader som oppstår akutt, samt til blant annet behov for dekkefornyelse som oppstår i perioden. Vedlikehold av faste dekker sees i sammenheng med utbedringene som foretas gjennom investeringsprogrammet.

For drift og vedlikehold av fylkesveger er det avsatt en ramme på gjennomsnittlig 372 millioner kroner pr år i perioden (2017 – kroner). Driftskontrakter utgjør ca 55 % av dette. Totalbehovet til drift- og vedlikehold for å unngå ytterligere forfall er høyere enn de økonomiske rammene, men Fylkesrådet har ikke sett det mulig å øke drifts- og vedlikeholdsrammen opp til nivået for beregnet behov. Som en konsekvens av dette må løsninger som kan omfatte både driftsstandard og frekvens og omfang av vedlikeholdstiltak tilpasses for å unngå økt forfall. Fylkesrådet påpeker at potten til ikke stedfestede tiltak gir muligheter til å begrense forfallet på deler av fylkesvegnettet. Dette vil det også gi mulighet for å prioritere midler der hvor det til enhver tid er størst behov for utbedringer og innhenting av forfall.

I handlings-programmet 2018-2021 (23) legges det opp til å ikke utføre dekkefornyelse på fylkesveger med funksjonsklasse D og E med mindre enn 500 ÅDT (årsdøgntrafikk). Det kan være et alternativ å gjøre noen av dem om til rene grusveger i tråd med minimumsstandarden.

Med unntak av for Kongsvingerregionen viser handlingsprogrammet en nedgang i regionenes investeringsramme i programperioden, sammenlignet med gjeldene handlingsprogram. Dette skyldes i hovedsak at rammen for ikke stedfestede tiltak økes fra 5 % i gjeldende handlingsprogram til ca 30% i Handlingsprogram for 2018 – 2021(23).

Fylkesrådet vil arbeide for at Hedmark tildeles en betydelig andel av midlene som er avsatt til flaskehalser for tømmertransport i nasjonal transportplan 2018-2029

På grunn av reduserte økonomiske rammer ønsker ikke fylkesrådet å omklassifisere kommunale gang- og sykkelveger til fylkeveg, eller foreta endringer i eierskap til vegbelysning i programperioden.

I løpet av programperioden skal Hedmark fylkeskommune i samarbeid med aktuelle aktører utarbeide en strategi for digital infrastruktur. Ved gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet og på gang- og sykkelveger, vil det alltid bli vurdert om det skal legges trekkerør for framtidig bruk.

I Handlingsprogrammet for 2014-2017 ble det prioritert planmidler til FV 24 Støa-Gata S i Stange kommune. Under fylkestingets behandling av handlingsprogrammet juni 2013 ble det vedtatt å utrede en hensiktsmessig tilknytning til E6. Hele strekningen Støa-Gata S-E6/Rv3 må ses i sammenheng. For å oppfylle fylkestingets vedtak foreslås det å avsette planmidler til dette i handlingsprogrammet. Parsellen utfordrer investeringsrammen i handlingsprogrammet, og det må foretas grundige vurderinger og drøftinger av alternativer dersom man ønsker å gjennomføre et så stort og krevende prosjekt som FV 24 Støa-GataS-E6/Rv3 i det neste handlingsprogrammet.

Innledning og bakgrunn

Handlingsprogram for fylkesveger utarbeides hvert fjerde år. Handlingsprogram for fylkesveger 2018-21 (-23) er i stor grad en videreføring av [handlingsprogrammet for 2014 – 17](#) og bygger på målsettinger og strategier beskrevet i [Regional samferdselsplan 2012-2021](#), vedtatt i Hedmark fylkesting 11. – 13. juni 2012, sak 40/12. Andre sentrale dokument er

- [fylkesrådets samarbeidserklæring](#)
- [regional planstrategi for Hedmark 2016-2020](#)
- innspill fra kommunene
- faglige, tematiske utredninger og vedtak relevant for programmet
- føringer i Nasjonal Transportplan
- fylkeskommunens økonomiplan
- årlige budsjetter
- erfaringer med dagens program

Mål for perioden er økt digital tilgjengelighet, bedre fremkommelighet og redusert antall trafikkulykker.

Pr. 1. januar 2016 var fylkesvegnettet totalt 3 848 km. Grusvegene utgjør ca. 814 km. Ingen av grusvegene har en ÅDT (årsdøgntrafikk) over 500 kjøretøy/døgn. I forbindelse med utbyggingen av E16 Slobrua – Kongsvinger har fylkesvegnettet økt til 3 871 km.

Vedtatt handlingsprogram legges til grunn for planlegging av investeringstiltak, drift og vedlikehold av fylkesvegene og trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Programmet følges opp gjennom årlig økonomiplan- og budsjettprosess med tilhørende styringsdokumenter, samt gjennom årlig revisjon av leveranseavtale mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen.

I brev av 2. juni 2016 gav fylkesrådet supplerende retningslinjer for arbeidet med Handlingsprogrammet på disse punktene:

- Økonomiske rammer i tråd med vedtatt økonomiplan.
- Profil på investeringene skal dekke både byene og de mer spredt befolkede områdene.
- Programområdet utbedringer og programområdet gående og syklende bør forsterkes.
- Flaskehalser/bruer for tømmertransport skal ha særskilt fokus.
- Vurdering av ulike kontraktsformer for investeringstiltak.
- Fokus på redusert etterslep på vedlikehold
- Samfinansiering mellom fylkeskommune, staten og andre.
- Vurdering av andre finansieringsløsninger
- Digital infrastruktur

Under utarbeidelsen har det vært lagt vekt på å ha en god dialog med berørte parter og interessenter. Arbeidet startet opp med oppstartkonferanse for alle kommunene i Hedmark i november 2015. Fylkesrådet, Statens Vegvesen og Hedmark Trafikk var i perioden januar – april 2016 på besøksrunde i samtlige kommuner i Hedmark og ba om innspill til handlingsprogrammet innen 1. juni 2016. Fylkestinget ble i fylkestingsmelding 4/2016 den 13.6. orientert om arbeidet med handlingsprogrammet. På bakgrunn av innspillsrundene og retningslinjer fra fylkesrådet ble det i fylkesrådssak 246/16 den 21. november 2016 lagt frem høringsutkast til handlingsprogram.

Høringsversjon av Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 2021 (23) ble vedtatt sendt på høring 21.11.2016. I høringsperioden ble det gjennomført møter med kommunene gjennom regionrådene. Høringsfrist var 20.02.2017.

Saksopplysninger – fakta

Handlingsprogrammets innretning

Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) bygger på målsettinger og strategier beskrevet i Regional samferdselsplan 2012-2021, samt på fylkesrådets samarbeidserklæring, regional planstrategi, innspill fra kommunene, nasjonale føringer og økonomiske rammer, erfaringer og faglige utredninger og vurderinger. Hedmark fylkeskommune skal jobbe for bedret fremkommelighet på fylkesvegnettet og trafikksikre veger. Det er et mål å ha gode kommunikasjoner mellom byer og tettsteder samt attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) ses på som et samlet program for fireårsperioden 2018 – 21, og årene 2022 – 23 anses som en planbestilling for neste handlingsprogramperiode. Rammeavtalen mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen muliggjør justeringer mellom programområder i forbindelse med årlig rullering av økonomiplanen.

Hovedsatsingsområder for Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 – 2021(23) er økt tilrettelegging for gående og syklende, samt fokus på innhenting av forfall på fylkesvegnettet. Behovet på drift og vedlikehold for å stoppe forfallet er synliggjort.

Handlingsprogrammet bygger på gjeldende økonomiplanramme for drift og vedlikehold. Rammene er lavere enn behovet. Som en konsekvens av dette må løsninger som kan omfatte både driftsstandard, frekvens og omfang av vedlikeholdstiltak tilpasses for å redusere økt forfall. Som utgangspunkt vil all fornyelse, herunder innhenting av forfall, finansieres over investeringsbudsjettet. Drifts- og vedlikeholdsbudsjettet skal dekke daglig drift og et vedlikehold som er tilstrekkelig til at forfallet ikke øker. Der det er hensiktsmessig vil utbedringer over investeringsbudsjettet og tiltak på drifts- og vedlikeholdsbudsjettet sees i sammenheng

Det er i handlingsprogramperioden avsatt en betydelig andel midler til ikke stedfestede tiltak. De senere årene har vinterklima, vårløsning, flom og andre uforutsette forhold ført til store behov for utbedringer ut over det planlagte.

Økonomisk ramme

Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021 (23) bygger på de økonomiske rammer som fylkestinget har vedtatt i økonomiplan 2017-2020.

I fylkestingssak 7/17 ble drifts- og vedlikeholdsbudsjettet for fylkesveger redusert med vel en million kroner pr år fra og med 2017 som følge av Stortingets vedtak om statsbudsjettet 2017 hvor rammen for styrking av fylkesveger ble redusert. I fylkestingssak 22/17 om justering av skole- og tilbudsstruktur i videregående opplæring i Hedmark, ble det vedtatt et rammekutt på 6,5 millioner kroner fra 2020 til drift og vedlikehold av fylkesveger. Dette betyr at de økonomiske rammene til drift og vedlikehold er nedjustert med 6,5 millioner kroner pr år fra og med år 2020, sammenlignet med vedtatt økonomiplan. For drift og vedlikehold av fylkesveger er det totalt avsatt en ramme på 366 - 379 millioner kroner pr år i perioden (2017 – kroner), se tabell 8.1 i handlingsprogrammet og tabell 1 under. Driftskontrakter utgjør ca. 55 % av dette.

Handlingsprogrammet har en tydelig satsing på tiltak for gående og syklende, og legger opp til å begrense forfallet så langt som råd innenfor vedtatte økonomiske rammer. Total ramme for tiltak for gående og syklende er på 253 millioner kroner i perioden 2018 – 2021, mens total ramme for perioden 2014- 2017 var på 172 millioner kroner.

Utbedring av eksisterende veg utgjør ca 54% av investeringsrammen. Dette gjelder blant annet forsterkning av veg, breddeutvidelse, rassikring og rehabilitering av bruer, vegutstyr og miljø. Utbedringer har en total ramme på 589 millioner kroner i perioden 2018 – 2021 mot 331 millioner kroner i perioden 2014 – 2017. Dette er synliggjort i tabell 7.1 i handlingsprogrammet.

I investeringsprogrammet er det satt av totalt 1084 millioner kroner for perioden 2018 – 2021. Ca. 30 % av investeringsrammen er satt av til ikke stedfestede oppgaver. Hovedsakelig er dette oppgaver knyttet til å innhente forfall og utbedre skader som oppstår akutt som følge av for eksempel flom, samt til behov for forarbeid og dekkefornyelse som oppstår i perioden.

I utarbeidelsen av det endelige handlingsprogrammet er investeringskostnader for perioden tilpasset Statens vegvesens kapasitet til å gjennomføre planlagte tiltak på best mulig måte. Programmet er derfor ikke knyttet opp til faste årlige rammer, men tilpasset den praktiske gjennomføring av tiltakene med hensyn til kapasitet, planstatus, økonomiske rammer mm. Dette gir en økonomisk fordeling som vist i tabell 3.

Tabell 1. Økonomisk fordeling av drift- og vedlikehold i handlingsprogramperioden.

Drift og vedlikehold	Handlingsprogram 2018 – 21			
	(millioner 2017-kroner inklusive mva.)			
Program	2018	2019	2020	2021
Driftskontrakter	203,0	203,0	203,0	203,0
Andre flerårige kontrakter drift	7,0	7,0	7,0	7,0
Vedlikehold av faste dekker og vegoppmerking	103,5	98,3	96,6	96,6
Bruvedlikehold	14,0	14,0	14,0	14,0
Forvaltning og andre vedlikeholdstiltak veg *	51,0	51,0	44,5**	44,5**
Tilskudd kommunale TS-tiltak	0,8	0,8	0,8	0,8
Sum drift og vedlikehold	379,3	374,1	365,9	365,9

* Ramme redusert jf. FT-vedtak 7/17.

** Ramme redusert jf. FT-vedtak 22/17.

I tabell 2 vises fordeling av investeringsprogrammet på de ulike programområdene. I tillegg til tildelt ramme i økonomiplanen tilføres programområdet gang- og sykkeltiltak 10 millioner kroner fra fond.

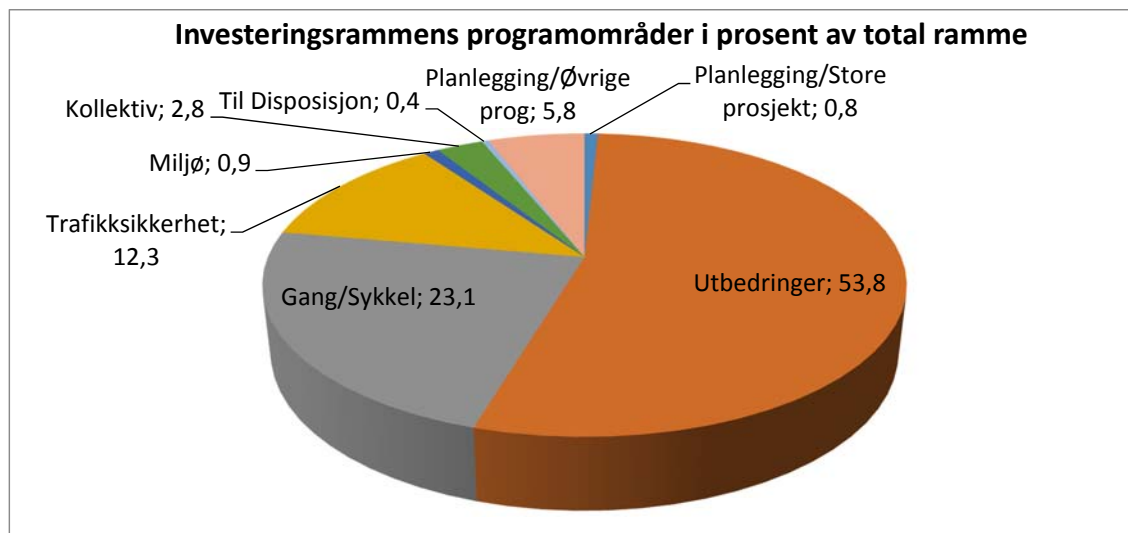
Tabell 2: Forslag til fordeling av investeringsrammene på programområder (millioner 2017-kroner).

Programområde	2018	2019	2020	2021	18-21	%	2022	2023	18-23	%
Planlegging / Store prosjekt *	2	3	3	1	9	0,8	0	0	9	0,6
Utbedringer	164	117	159	149	589	53,8	127	166	882	54,0
G/S	44**	63	62	84	253**	23,1	61	61	375**	22,9
TS	27	30	47	31	135	12,3	37	28	200	12,2
Miljø	2	5	1	2	10	0,9	1	1	12	0,7
Kollektiv	3	15	8	5	31	2,8	18	14	63	3,9
Til disposisjon	1	1	1	1	4	0,4	1	1	6	0,4
Planlegging / øvrige prg.omr	16	16	17	14	63	5,8	12	12	87	5,3
Ramme	259**	250	298	287	1094**	100,0	257	283	1634**	100,0
Totalt for programområdene	2018	2019	2020	2021	18-21	%	2022	2023	18-23	%

* Inkluderer fra 2018 planlegging av prosjektet Støa – Gata og tilkopling til Rv3/E6 i Stange kommune

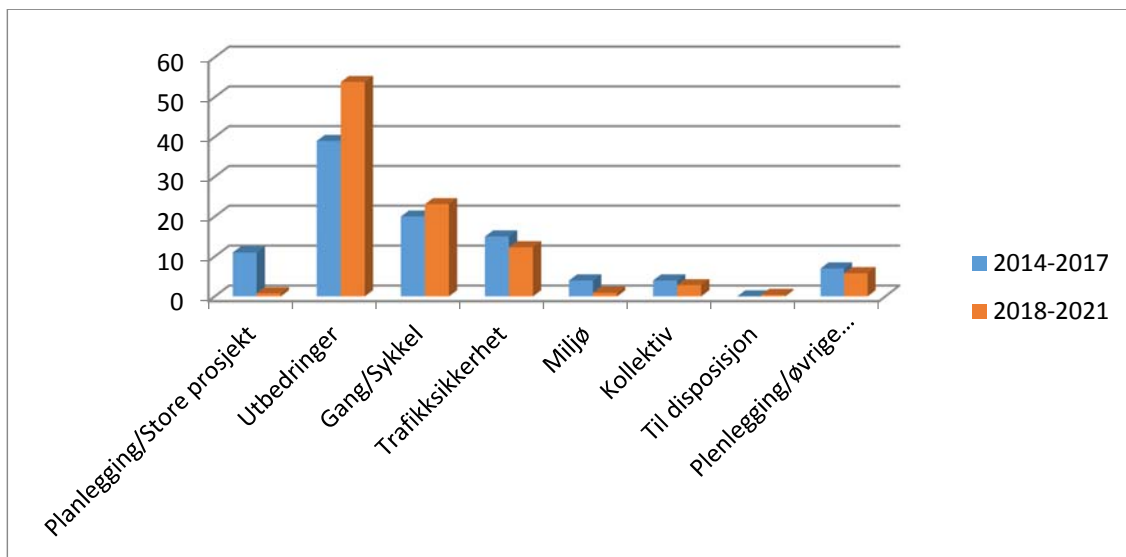
** Inkluderer tiltak for 10 mill. kr i 2018 finansiert over fond

Figur 1 under viser investeringsrammens programområder i prosent av total ramme for handlingsprogramperioden 2018 – 2021.



Figur 1: Investeringsrammens programområder i prosent av total ramme. 2018 – 2021.

I figur 2 vises programområdenes prosentvise fordeling i inneværende og kommende handlingsprogramperiode.



Figur 2: Prosentvis fordeling av investeringsrammene på programområder i inneværende og kommende periode.

Årlig økonomisk fordeling til investeringer, drift og vedlikehold for Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) er oppsummert i tabell 3.

Tabell 3: Økonomiske fordeling i handlingsprogramperioden 2018-2021 (23) (mill. 2017-kroner)

	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Drift og vedlikehold	379	374	366	366	1 485
Investering	259*	250	298	287	1 094*
Totalt	638*	624	664	653	2 579*

* Inkluderer tiltak for 10 mill. kr i 2018 finansiert over fond

Høringsinnspill

Det ble i høringsperioden mottatt totalt 49 hørings svar med til sammen 166 innspill. Alle kommunene i Hedmark, samt offentlige instanser, enkeltpersoner, velforeninger og interesseorganisasjoner har gitt innspill til handlingsprogrammet. Høringsuttalelsene er vedlagt.

Høringsinnspillene dreier seg om ris og ros til handlingsprogrammets innretning og foreslåtte tiltak, samt innspill og ønsker om konkrete omprioriteringer og utbedringer. Alle innspill er gjennomgått, gruppert og vurdert ut fra overordnede føringer, prinsipper og prioriteringer. De fleste tilbakemeldinger dreier seg om ønsker om etablering av nye gang- og sykkelveger og forlengelse og utbedring av eksisterende gang- og sykkelveger, samt utbedringer av vegger, bruer og underganger, ønske om fast dekke med mer.

Det har også kommet inn en god del generelle og administrative forslag som positive tilbakemeldinger på foreslåtte tiltak, skuffelse over at tiltak ikke er foreslått, forventninger til de ikke stedfestede tiltakene, samt innspill om behov for flere midler til fylkesvegene og forslag til omformuleringer i handlingsprogrammets tekst. Det har blant annet også kommet ulike innspill til rasteplasser og miljø, trafikksikkerhet, behov for holdeplasser for kollektivtransport, samt innspill til forvaltning, drift og vedlikehold.

Innspill som ikke påvirker handlingsprogrammets tiltakslister, men som behandler tema som er aktuelle for forvaltning og drift av fylkesvegnettet er oversendt til aktuelle instanser og samarbeidspartnere for vurdering. Dette er blant annet innspill som omhandler artsrike vegkanter, støyreduserende tiltak, IKT, universell utforming, kollektivtrafikk, fokus på den eldre sjåførgruppen med mer.

I høringsinnspillene fra kommunene er det flere ønsker om tiltak som omhandler utbedring eller vedlikehold av vegnettet. Dette dreier seg om bl.a. om tiltak for bedre bæreevne og bedre dekke. Disse innspillene vil bli tatt inn i planleggingen av de 3-årige og 1-årige utbedrings- og vedlikeholdsprogrammene, hvor de vil bli vurdert sammen med de kriteriene som ligger til grunn for prioriteringene som gjøres. Så langt det lar seg gjøre vil foreslåtte tiltak tas med, så fremt det ikke går ut over de overordnede føringene for prioritering av utbedrings- og vedlikeholdsprogrammet.

Alle høringsinnspillene er vurdert og avveid opp mot eventuelle nye argumenter og handlingsprogrammets økonomiske rammer, prinsipper og føringer.

I handlingsprogrammets tiltakslister fås en oversikt over hvilke tiltak som skal utføres i den enkelte kommune. Tiltakslistene er delt i følgende programområder:

1. Planlegging – store prosjekter
2. Utbedringer
3. Tiltak for gående og syklende
4. Trafikksikkerhet
5. Miljø og service
6. Kollektivtrafikk
7. Til disposisjon

En kort oppsummering av høringssvarene fra høringsinstansene er gitt under. I tillegg er det vedlagt en tabell med en kort oppsummering av samtlige høringsinnspill.

Høringssvar fra kommuner:

Alvdal kommune ber om at utbedring av kulvert under jernbanen på fv 681 med tilhørende gang- og sykkelveg fremskyndes, samt om gang- og sykkelveg langs fv 684, gatelys på fv 691, nedsatt fart på fv 681 og ny Kveberg bru med undergang.

Eidskog kommune imøteser tiltak programfestet i perioden for fv. 21, og ber om at bru ved Grasmo må godkjennes for 60 tonn/24 m, og påpeker at kommunen har stort behov for trafikksikkerhetstiltak, utbedring av dårlige dekker, farlige krysningspunkt, flaskehalser mm.

Elverum kommune støtter handlingsprogrammets innretning og hovedsatsingsområder, og ber om at tiltak på fv 542, 553 og 554 blir prioritert i handlingsprogrammet.

Engerdal kommune stiller seg uforstående til at fast dekke på fv 654 ikke er tatt med i handlingsprogrammet. Kommunen ber videre om fremskyndede tiltak på stedsutvikling i Engerdal sentrum og gang- og sykkelveg langs fv 218.

Folldal kommune opprettholder innspill om rundkjøring i krysset Fv27xFv29xGruvevegen samt ny bru ved Rykroken. Kommunen ønsker også gatelys, gang- og sykkelveg og lysregulering/opprustning hhv på fv 704, 29 og 27.

Grue kommune opprettholder tidligere innspill, og ber om en rekke tiltak på fv 404, 408, 201 og 202. Kommunene ønsker tiltak innen en rekke programområder, blant annet forlengelse av fylkesveg, gang- og sykkelveg, ny holdeplass, stedsutvikling og trafikksikkerhetstiltak.

Hamar kommune ber om utbedring av, og gang- og sykkelveg langs fv 91. Kommunen ønsker også utbedring av Hvebergkrysset i fv 116/103, og ny gang- og sykkelveg langs fv 104 og fv 60.

Kongsvinger kommune ønsker fullverdig opprustning av fv 210 i Storgata og Kongsvinger skystasjon, og har en rekke innspill til gang- og sykkelveger, sykkelbru og veglys på flere fylkesveger.

Løten kommune støtter handlingsprogrammets forslag om å gjennomføre utbedring av jernbaneundergang på fv 166. Kommunen ber om at utbedring av fv 115 blir prioritert, og ønsker en vurdering av nedsatt fartsgrense på fv 166 under anleggsperioden på rv3.

Nord-Odal kommune har innspill til tiltak på flere fylkesveger, dette er blant annet tiltak på Knapper bru, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet, bussholdeplasser, utbedringer, artsrike vegkanter og støyreducerende tiltak.

Os kommune ønsker gang- og sykkelveg langs fv 30.

Rendalen kommune støtter stort sett innretningen i planforslaget, men peker på utbedring og sikring av fv 30, samt behov for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen.

Ringsaker kommune har forventninger til tiltak gjennom midler fra potten «ikke stedfestede midler», og påpeker stort behov for utbedringer langs fv 213 fra E6 til Moelv sentrum samt behov for forlengelse av Kirkevegen.

Stange kommune mener utkastet svarer godt til kommunens prioriteringer, men har ønsker om trafikksikkerhetstiltak ved Vik bru på Tangen.

Stor-Elvdal kommune påpeker behov for å innhente etterslep på fv 219 og 606, og ønsker gang- og sykkelveg langs fv 30 fremskyndet.

Sør-Odal kommune er tilfreds med at flere tiltak i Sør-Odal er prioritert i handlingsprogrammet, og ber om at Sander bru oppgraderes til bk 10/60.

Tolga kommune ønsker gang-og sykkelveg langs fv 30 og breddeutvidelse på fv 681 mellom Tynset og Tolga.

Trysil kommune ser det som sterkt beklagelig at forslag til utbedringer av fylkesveg i Trysil ikke ligger inne i handlingsprogrammet, og påpeker at de ønsker oppstart av arbeid med rundkjøring i krysset fv26/fv 563.

Tynset kommune ber om at tiltak med jernbaneundergang inkludert gang- og sykkelveg på fv 30 fremskyndes, og påpeker behov for gang- og sykkelveg på flere strekninger langs fv 30, samt på fv 712.

Våler kommune er positivt til programmets generelle prioriteringer. Kommunen ber om at tiltak for gående og syklende blir prioritert langs fv 210 og 491, ny holdeplass på fv 508, stedsutvikling i Braskereidfoss og fast dekke på fv 493.

Åmot kommune fastholder sine tidligere innspill til handlingsprogrammet og mener det er uakseptabelt at Åmot ikke prioriteres med tiltak i perioden.

Åsnes kommune ber om vegutbedring på fv 432, og ønsker fast dekke på fv 461. Kommunen ønsker videre at drift og vedlikehold av gatelys langs fylkesveg overføres vegeier så snart som mulig.

Høringssvar fra andre offentlige instanser, lag, foreninger og privatpersoner:

Bane NOR har gitt generelle og konkrete tilbakemeldinger på planoverganger, jernbaneunderganger, stasjonsområder, trafiksikkerhet, tilrettelegging for gående og syklende, overvannsproblematikk og krav til tillatelse ved tiltak nær jernbanespor.

Fylkesmannen i Hedmark mener nasjonale føringer til blant annet gode planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og klimavennlige by og tettsteder er fulgt opp på en god måte i handlingsprogrammet.

Hedmark fylkes eldreråd savner fokus på sjåførgruppen 65+ og ønsker en analyse av konsekvensene av en aldrende befolkning, spredt bosetning og tap av førerrett.

Hedmark fylkes råd for likestilling for funksjonshemmede støtter satsingen på trafiksikkerhet og myke trafikanter, og ber om at tiltak gjennomføres i samarbeid med rådet.

Ungdommens fylkesting i Hedmark påpeker behov for nytenkning innenfor samferdsel og IKT, og at universell utforming må følges opp jevnlig. De påpeker videre behov for gang- og sykkelveger spesielt på skoleveger, samt fokus på legging av trekkerør.

Hedmark Trafikk FKF støtter høringsutkastet og påpeker behov for et videre godt samarbeid om fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Regionrådet for fjellregionen ber om gode prosesser med kommunene ved gjennomføring av tiltak, samt fremskynding av tiltak på fv 30 og jernbaneunderganger i Alvdal og Tynset.

Austmarka Utvikling påpeker behov for ny gang- og sykkelveg langs fv 202

Doubloug Holding AS ber om utbedring av fv 91.

FAU Kirkekretsen skole ønsker fremskynding av ny gang- og sykkelveg langs fv 92.

FAU Kylstad skole ønsker gang- og sykkelveg langs fv 58 og fv 60.

Geno er tilfredse med at det er avsatt midler til oppgradering av fv 200.

Helene Marie Løvenskiold har gitt innspill om behov for ny Sandstad bru i Grue.

Hoff grenderåd ønsker at utbedringer på fv 432 fremskyndes til perioden 2018 – 21, og kommenterer planlagt standard.

Lag og foreninger i Åsmarka har gitt innspill på behov for gang- og sykkelveg på større deler av fv 216, samt utbedringer og nytt dekke på samme veg.

Midtvang vel ønsker utbedringer, holdeplasser og forlengelse av gang- og sykkelveg langs fv 104.

Morten Karlsen viser til kommunens vedtak om fast dekke på fv 289, og er skuffet over at dette ikke ligger inne i handlingsprogrammet.

Nedre Kjonerudvegen vel ber om trafikksikkerhetstiltak og utbygging av gang- og sykkelveg langs fv 192.

Nettverket Trygg 222 er meget tilfreds med at det er avsatt midler til gang- og sykkelvegs langs fv 222 allerede i 2018

Nybygda Idrettslag ønsker fast dekke på fv 58 og lys ved holdeplasser langs samme veg.

Sirkula IKS ber om utbedring av fv 91.

Skognæringen påpeker at for skognæringen er god bæreevne på vegen viktigere enn fast dekke, forutsatt at grusdekket vedlikeholdes med tilstrekkelig grøfting, høvling og tilførsel av ny grus ved behov. De påpeker videre at bæreevne på bruer anses som den største utfordringen.

Stange Vestbygd er meget tilfreds med at det er avsatt midler til gang- og sykkelvegs langs fv 222 og fv 199.

Torgeir Helleberg ønsker å bygge ny veg på strekningen Støa-Gata-E6/rv. 3, og foreslår bompengefinansiering.

Vestby Grendeutvalg viser til kommunens innspill til handlingsprogram, og påpeker behov for fast dekke på fv 563.

Vegforum Innlandet påpeker behov for fullverdig utbygging av strekningen Støa-Gata på fv 24, og stiller seg positive til tiltak på fv 216/fv19. Vegforum Innlandet påpeker videre et generelt behov for mer penger til vegformål, utbedring av flaskehalser, omklassifisering av veger slik at disse godkjennes for modulvogntog, enklere løsninger for gang- og sykkelveger og prioritering av omkjøringsveger.

Østby Utmarkslag er overrasket over handlingsprogrammets fordeling av investeringsmidler mellom de ulike regionene, og ber om ekstra vedlikehold på fv 564.

I løpet av høringsperioden har det blitt foretatt nye beregninger på behov og kostnader for tiltak på fylkesvegnettet. Dette har, i tillegg til innspill fra høringsinstansene, ført til enkelte endringer i handlingsprogrammet, sammenlignet med de tiltakene som ble beskrevet i handlingsprogrammets høringsutkast.

Endringer i programområdene i forhold til høringsutgaven

I utarbeidelsen av det endelige handlingsprogrammet er investeringene for perioden tilpasset kapasitet, planstatus, økonomiske rammer mv. for å gjennomføre planlagte tiltak på best mulig måte. Investeringsprogrammet er derfor ikke knyttet opp til faste årlige rammer.

På bakgrunn av høringsinnspill, rammer, prinsipper og føringer i overordnede politiske dokumenter, nye beregninger og vurderinger er følgende endringer foretatt:

Utbedringer

Utgår:

- Ringsaker Fv 216 Kvernstu bru, forsterkning. Nye beregninger viser tilstrekkelig bæreevne for 60 tonn.
- Sør-Odal Fv 24 Korsmo – Borgen, utbedring forfall. Tiltakene utsatt på grunn av nye vurderinger av dekketilstand, i samsvar med dekkeprogrammet. Tas opp igjen ved rullering av Handlingsprogrammet.
- Nord-Odal Fv 24 Strandhaug – Ilgo, utbedring forfall. Tiltakene utsatt på grunn av nye vurderinger av dekketilstand, i samsvar med dekkeprogrammet. Tas opp igjen ved rullering av Handlingsprogrammet.

Nytt:

- Stange Fv 24 Korsbakken – Stange, utbedring forfall. Prioritert inn på bakgrunn av sviktende bæreevne og forestående dekkefornyelse. Erstatte de to forfallstiltakene som utgår.

Kostnadsendring:

- Ringsaker Fv 216 Næroset bru, ny bru. Oppgradert vurdering av anleggsgjennomføring avdekket behov for omkjøringsveg og interims bru. Kostandsøkning + 4 mill.

Justering gjennomføring:

- Rendalen Fv 30 Flaskodden – Åsheim, utbedring forfall. Gjennomføres i sammenheng med tilstøtende strekning som er under arbeid og ferdigstilles i 2018. Midlene derfor samlet i 2018.
- Sør-Odal og Nord-Odal Fv 24 Borgen – Bjelker, utbedring forfall. Flyttet et år frem til oppstart i 2018. Tilpasset vegens tilstand og behov for reasfaltering.
- Stange Fv 24 Gata – Korsbakken, utbedring forfall. Oppstart fremskyndet fra 2021 til 2018. Kritisk i forhold til utviklingen i sviktende bæreevne på denne strekningen. Tilpasset vegens tilstand og behov for reasfaltering.
- Nord-Odal Fv 24 Bruvoll fengsel – Topp bakkene, utbedring forfall. Splittes i to. Første del gjelder uttak av fjellmasser i fremtidig veglinje for bruk på andre parseller på fv. 24 lenger sør. Andre del gjelder ferdigstilling av veglinjen på strekningen.
- Nord-Odal Fv 24 Ilgo – Sand, utbedring forfall. Oppstart skjøvet ut fra 2018 til 2019. Justert i forhold til behovet for reasfaltering.
- Nord-Odal Fv 24 Sand – Bruvoll, utbedring forfall. Oppstart skjøvet ut fra 2019 til 2020. Justert i forhold til behovet for reasfaltering.
- Elverum Fv 546 Skavhaugen – Blikkberget, vegutbedring. Oppstart skjøvet ut fra 2018 til 2019 i påvente av godkjent reguleringsplan.

Tiltak for gående og syklende

Utgår:

- Spredtbygde områder

- o Åsnes Fv 455 Skybak – Søgårdshaugen. Tiltaket gjennomføres som samfinansiering mellom kommunen og omsøkte midler fra samferdselsdepartementet.

Nytt:

- Tettbygde områder
 - o Ringsaker Fv 212 Nesvegen, xfv 84 – x ny fv 212, tilskudd. Lagt inn i 2023 med et tilskudd på 1. mill kr for å sikre utbygging av vegen. Tiltaket er regulert i E6 planen, men ikke finansiert. I rammen til Nye Veier ligger det ikke inne krav eller forventning om at de bygger denne vegen.
 - o Hamar Fv 235 Ilsengvegen, Linjevegen – Kongsvegen. Etter faglig vurdering prioritert i 2022-23, forutsatt alternativ tilrettelegging.

Kostandsendring:

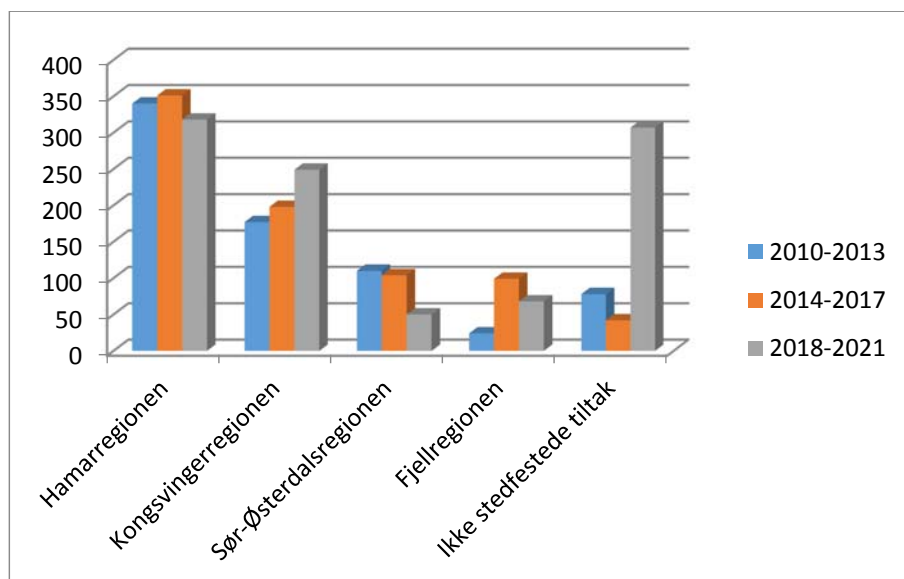
- Sykkelbyer
 - o Ringsaker Fv 84 Furnesvegen, Mørkvedvegen-Nordåsvegen. Utarbeidet kostnadsanslag og kostnaden er justert
- Tettbygde områder
 - o Sør-Odal Fv 175 Sandervegen, Konows veg – Skarnesbråten. Lengden justert, kostandsrammen redusert og tiltaket har fått nytt navn.
 - o Stange Fv 192 Kjonerudvegen, E6 – Stensbakkvegen. Økt kostnadsramme pga. av faglig vurdering av behov for veglys
- Spredtbygde områder
 - o Ringsaker Fv 60 Bjørgedalsvegen, Gjerlu-Røset. Økt kostnadsramme pga. av faglig vurdering av behov for veglys
 - o Våler Fv 210 Kavlerud-Vestmo. Økt kostnadsramme pga. av faglig vurdering av behov for veglys

Justert gjennomføring:

- Sykkelbyer
 - o Kongsvinger Fv 395 Kongevegen, Tiurvegen – Vingersjøvegen. Oppstart skjøvet ut fra 2018 til 2019 i påvente av godkjent reguleringsplan.
 - o Elverum Fv 554 Storgata. Fremskyndet etter høringsinnspill fra 2023 til 2020.
- Spredtbygde områder
 - o Engerdal Fv 218 Drevsjø. Fremskyndet etter høringsinnspill fra 2022 til 2020.
 - o Stor-Elvdal Fv 30 Sundfloen – Sundet. Fremskyndet etter høringsinnspill fra 2023 til 2020.

Regionvis fordeling av investeringsprogrammet

Med unntak av Kongsvingerregionen viser handlingsprogrammet en nedgang i regionenes investeringsramme i programperioden, sammenlignet med gjeldene handlingsprogram. Dette skyldes i hovedsak at rammen for ikke stedfestede tiltak økes fra 5 % i gjeldende handlingsprogram til ca 30% i handlingsprogram for 2018 – 2021 (23). Figur 3 under viser regionvis fordeling av handlingsprogrammets totale investeringsramme.



Figur 3: Regionvis fordeling av handlingsprogrammets investeringsramme.

Våler har endret regiontilknytning, og tilhører i HP-perioden 2018 – 21 (23) Sør-Østerdalsregionen.

Drift, vedlikehold og forfall

Behovet til drift og vedlikehold er beregnet til 468 millioner kroner per år i handlingsprogramperioden. I behovet inngår kontraktsbundne kostnader til drift, og utgifter til å holde tritt med løpende slitasje av vegnettet, jf. handlingsprogrammets kapittel 5.1.

I vedtatt Økonomiplan for 2017-20, FT 72/16, er den årlige rammen for drift og vedlikehold gjennomsnittlig 372 millioner kroner. Gapet mellom behov og økonomisk ramme er omlag 96 millioner kroner. For å redusere dette gapet er følgende tiltak vurdert:

1. Lavere driftsstandard på deler av fylkesvegnettet
Å redusere driftsstandarden ved lavere frekvens på snøbrøyting og mindre krav til strøing og friksjon vil medføre forholdsvis liten innsparing og anbefales ikke.
2. Overføre vedlikeholdsbehov til investeringsprogrammet
Å sørge for tilstrekkelig bæreevne før fornying av faste dekker er god økonomi i et langsiktig perspektiv. Utskifting av stikkrenner og grøfting betraktes normalt som vedlikehold, men stikkrenner med større dimensjon og utvidelse av grøfter kan like gjerne være investering. Det foreslås å flytte oppgaver for 28 millioner kroner pr år fra vedlikehold til investering.
3. La være å dekkefornye fylkesveger med liten trafikk
Fylkesveger med funksjonsklasse D og E, jfr. FT 5.3.2012 sak 3/2012, utgjør 1950 km. Av disse har 1136 km fast dekke og ÅDT mindre enn 500 kjøretøy per døgn. Minimumsstandarden, tabell 5.6, fastsetter grusdekke på slike veger. Flere av dem har i dag fast dekke som ofte er preget av dårlig standard, med stort forfall. I handlingsprogrammet 2018-21 foreslås det å ikke utført dekkefornyelse på disse vegene. Det kan være et alternativ å gjøre noen av dem om til rene grusveger i tråd med minimumsstandarden. Dersom dette blir aktuelt, vil det bli tatt opp særskilt gjennom den årlige rulleringen av dekkeprogrammet.

Økonomiplanen 2017 – 2020 har en ramme på gjennomsnittlig 372 millioner kroner pr år i perioden, som vist i tabell 1. Regner en med de utbedringstiltakene i investeringsprogrammet som innhenter forfall vil en beregningsteknisk innhente forfall i planperioden med 108 mill. kr., eller 27 mill. kr. pr. år av forfallet med totalt 2,2 mrd. kr.

Vedlikeholdsprogram for dekker

Det utarbeides 1- og 3-årige vedlikeholdsprogrammer. Årlig samhandling om vedlikeholdsprogrammene skjer i dialogmøter mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen, henholdsvis i november/desember (1-årig program) og april (3-årig program). De 3-årige programmene vil bli lagt fram for behandling i fylkesrådet.

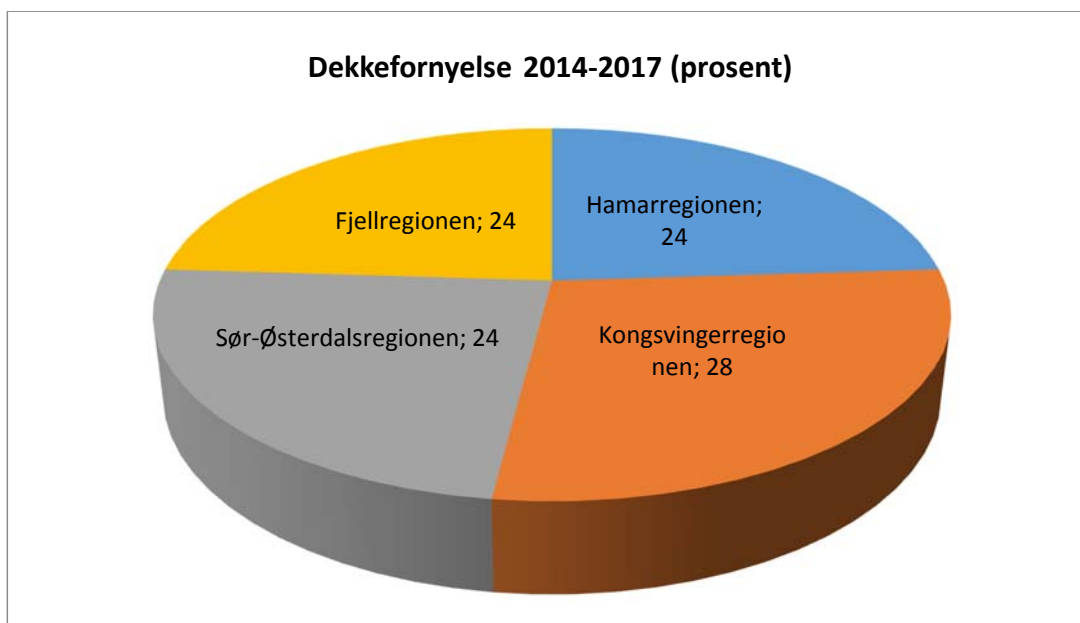
Vedlikehold av faste dekker sees i sammenheng med utbedringene som foretas gjennom investeringsprogrammet. Dette kan bety at veger hvor høringsinstansene har påpekt behov for utbedring av vegen, kan få fornyet dekke i de årlige dekkeprogrammene i planperioden.

Vinterklima, vårløsning, flom og andre uforutsette forhold kan påvirke gjennomføring av programmene. Det planlagte årsprogrammet kan ha en usikkerhet på ca. 10 %. Det planlagte 3-årsprogrammet kan ha en usikkerhet mht. enkelttiltakene på hhv. 20 % i år 1, 30 % i år 2 og 50 % i år 3.

Programmene utarbeides på et bredt faglig grunnlag for hele fylket. Programmene vil inneholde tiltak innenfor forarbeider før dekkefornyelse, dekkefornyelse og øvrige vedlikeholdstiltak. Tiltakene prioriteres iht. faglige kriterier gitt ut fra dekkelevetid, ÅDT (årsdøgntrafikk), vegens viktighet, næringshensyn og effektiv bruk av midlene.

Fylkesveger med funksjonsklasse D og E, jfr sak 3/2012 i Fylkestinget 5. mars 2013, utgjør 1950 km. Av disse har 1136 km fast dekke og ÅDT (årsdøgntrafikk) mindre enn 500 kjøretøy pr. døgn. Minimumsstandarden i handlingsprogrammets tabell 5.6 fastsetter grusdekke på slike veger. Flere av disse har i dag fast dekke som ofte er preget av dårlig standard og med stort forfall. I handlingsprogrammet 2018-2021 (23) legges det opp til å ikke utføre dekkefornyelse på disse vegene. Det kan være et alternativ å gjøre noen av dem om til rene grusveger i tråd med minimumsstandarden.

I perioden 2014-2017 omfatter dekkefornyelse over drifts- og vedlikeholdsbudsjettet 533,5 km fylkesveger (inkludert planlagt dekkefornyelse for 2017) med regionvis inndeling som vist i figur 4.



Figur 4: Dekkefornyelse 2014-2017

Bruprogram

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder delkapittelet «Flaskehalser for tømmertransport». Her er det omtalt en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehalser på fylkesveg med en nasjonal ramme på 50 mill. kr årlig over en periode på seks år. Det fremgår at Statens vegvesen i Handlingsprogrammet for 2018-2023 skal utarbeide forslag til et prosjektprogram for den totale summen på 300 mill. kr over seks år, som vil bli forelagt skog- og trenæringen og berørte fylkeskommuner.

I Hedmark er det utarbeidet en egen oversikt over behov for bruinvesteringer for å utbedre viktige flaskehalser og øke fremkommeligheten på fylkesvegnettet. Oversikten fungerer som et bruprogram i den forstand at den beskriver, foreslår prioritering, og anslår kostnader for tiltakene.

I samband med kartlegging av flaskehalser på vegnettet, gjøres det også en vurdering av hvilke omkjøringsveger som har størst behov for utbedring. Tiltakene er i hovedsak utbedring av bruer og eksisterende veg til å tåle høyere aksellast og totalvekt.

Modulvogntog

Etter 2014 skal søknader om å godkjenne strekninger for modulvogntog behandles med utgangspunkt i «Kriterier for vurdering av vegers egnethet for modulvogntog». Kriteriene er utarbeidet av Vegdirektoratet. Strekninger det er søkt om må først vurderes med utgangspunkt i datasimuleringer av blant annet sporing i kurver, kryss og rundkjøringer. Deretter blir strekningene vurdert opp mot kriteriene.

Enkelte vegstrekninger kan godkjennes for bruk av modulvogntog gjennom å utbedre kryss, andre strekninger krever mer omfattende tiltak som breddeutvidelse, kurveutretting og utbedringer i forbindelse med jernbaneovergang i plan.

Tilskuddsordning som fremmer fornybare energiformer i vegtrafikken

Det er avsatt 2 millioner kroner de første 4 årene til fornybare energiformer i vegtrafikken. Dette er en videreføring av eksisterende tilskuddsordning til etablering av ladestasjoner, men hvor en åpner opp for også andre fornybare energiformer.

Vegnettsplan

Målet med vegnettsplanen er å være et retningsgivende verktøy for utvikling av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett i Hedmark. Denne planen vil bli rullert en gang hver handlingsprogramperiode for å få den oppdatert i forhold til de løpende endringer som skjer i fylkesvegnettet. Rulleringen av denne vil starte opp i løpet av 2017 og det tas sikte på at oppdatert vegnettsplan vedtas i Fylkestinget sommeren 2018. Vegnettsplanen vil i løpet av denne prosessen bli sendt på høring til alle kommuner og andre aktuelle parter.

Tiltak for gående og syklende

Regional samferdselsplan fremhever gåing og sykling i et folkehelseperspektiv. Det er en utfordring å få flere til å gå og sykle. Tiltak for gående og syklende er prioritert i handlingsprogrammet, og tilrettelegging av gang- og sykkelanlegg som er trygge og fremkommelige for alle utgjør ca 23% av investeringsrammen.

Aktuelle tiltak i handlingsprogrammet er utarbeidet i prosesser i sykkelbyene og øvrige kommuner. Tiltakene er inndelt i tre kategorier utfra hovedmålet med tiltakene. Kategoriene er «økt gå- og sykkelandel i sykkelbyer», «økt gåing og sykling i tettbygde områder» og «sikring av skoleveg i spredtbygde områder». Det er et mål å ha attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

Omfanget av aktuelle tiltak i kommunene er stort og det er mange ønsker som ikke kan prioriteres i handlingsprogrammet. Som et supplement til ordinære gang- og sykkelveger skal det i samarbeid med kommunene kartlegges tiltak som kan gjennomføres på en alternativ måte. Eksempler på slike tiltak kan være skilting, forbedring av alternative traseer, tråkk, belysning mm. I handlingsprogramperioden 2018 – 21 er det avsatt 2,5 millioner kroner til slike tiltak, det samme i perioden 2022 – 2023.

Fagområdet er i rask utvikling, og håndbøker og veiledere for fysisk tilrettelegging revideres hyppig. Dette gir utfordringer i planlegging av tilrettelegging for gående og syklende, og innebærer noe usikkerhet i forbindelse med forutsetningene som er lagt til grunn for vurderingene av tiltakene i programområdet.

Det ble i fylkestingssak 35/16 (juni 2016) bevilget 10 millioner kroner til tiltak for gående og syklende. Midlene er foreløpig ubrukt og derfor avsatt til fond. Disse er lagt inn i handlingsprogrammet for 2018. Som en følge av dette har flere tiltak for gående og syklende blitt fremskyndet til de første fire årene av handlingsprogramperioden.

Samferdselsdepartementet har bevilget 122 millioner kroner til gang- og sykkelveger i 2017 gjennom «Tilskuddsordningen for økt bruk av sykkel». Tilskuddene fordeles til en rekke forskjellige kommuner og fylkeskommuner og ulike tiltak. Åsnes kommune har søkt om, og fått innvilget, statlige tilskuddsmidler gjennom tilskuddsordningen. Med bakgrunn i dette har midlene som opprinnelig var avsatt til dette tiltaket blitt omdisponert til andre gang- og sykkelvegtiltak i Hedmark.

Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltak er vurdert og prioritert på bakgrunn av ulykkesregistreringer, risikovurderinger og inspeksjoner, og ca 12 % av investeringsrammen er avsatt til dette. Prioriterte tiltak er blant annet tiltak mot utforkjøringsulykker, vegbelysning, sikring av gangfelt og kryssutbedringer.

Digital infrastruktur

I et langstrakt og spredtbygd fylke som Hedmark er utbygging av digital infrastruktur av stor betydning. Utenfor tettbygde strøk kan det ofte være ulønnsomt for markedet å levere gode løsninger for digital infrastruktur. Ved gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet og på gang- og sykkelveger vil det alltid bli vurdert om det skal legges trekkerør for framtidig bruk. Kommuner og kommersielle aktører skal involveres i planleggingen for å unngå senere graving i vegen. Hedmark fylkeskommune skal i samarbeid med aktuelle aktører utarbeide en strategi for digital infrastruktur i handlingsprogramperioden.

Rammer og føringer i Nasjonal transportplan

Regjeringen la i april i år frem St. meld 33 – Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 (NTP.) Her trekkes det opp målsettinger og retningslinjer for hele transportsystemet. Fylkesvegnettet utgjør en betydelig del av det samlede vegnettet og transportsystemet i samfunnet, men er i liten grad omtalt i NTP. Det pekes i NTP på at etterslepet i vedlikehold på hele fylkesvegnettet er beregnet til 62 mrd. kr. og at dette er en betydelig utfordring for transportsektoren.

I NTP 2014 – 2023 ble det satt av en ekstra ramme på 10 mrd kr. for styrking av vedlikehold på fylkesveg. Denne rammen er prisjustert og videreført i kommende planperiode, og inngår i totalrammen i inntektssystemet i fylkeskommunene. For Hedmark utgjør denne andelen 49 mill. kr. i 2017. Hedmark Fylkeskommune får som følge av omleggingen av inntektssystemet en reduksjon i samlede overføringer på 140 mill. kr. frem mot 2020. Dette får konsekvenser for fylkeskommunens satsing på fylkesveiene i kommende planperiode.

NTP legger videre opp til at rentekompensasjonsordningen for fylkesveg videreføres.

Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 behandles av Stortinget i juni 2017.

Vurderinger

Fylkesrådet mener at Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) gir en god fremstilling av de utfordringene vi står overfor i perioden og de tiltakene som skal gjennomføres. De økonomiske rammene er begrenset, og dette er hensyntatt i de prioriteringene som er lagt til grunn for handlingsprogrammet. Fylkesrådet vil her presisere at det er Fylkestingets årlige behandling av økonomiplanen som vil avklare de endelige rammene for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene.

Fylkesrådet vil fremheve handlingsprogrammets innretning med tydelige prioritering på tiltak for gående og syklende. Dette er i samsvar med overordnede nasjonale målsettinger om at flere skal gå og sykle. Dette vil gi både en folkehelsegevinst og bidrar til å nå klimamålene, og det er et mål å ha attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

Handlingsprogrammet har også et sterkt fokus på begrenning og innhenting av forfall på fylkesvegnettet. Økt behov for utbedringer på grunn av tele, sterkt regn og flom de siste årene har gjort det nødvendig å avsette en betydelig pott med midler til ikke stedfestede tiltak, slik at en kan ivareta behov for utbedringer som oppstår i perioden. Fylkesrådet påpeker at potten til ikke stedfestede tiltak gir mulighet til å begrense forfallet på deler av fylkesvegnettet. Dette vil også gi mulighet til å prioritere midler hvor det til enhver tid er størst behov for utbedringer og innhenting av forfall.

Fylkesrådet har etter høringsrunden vurdert alle innspill fra kommuner og andre interessenter og avveid mange hensyn. Som en konsekvens av at behov, ønsker og innspill er høyere enn de økonomiske rammene for perioden har Fylkesrådet sett seg nødt til å finne tilpassede løsninger både med hensyn til driftsstandard, frekvens og omfang av tiltakene som er foreslått i handlingsprogrammet. Samtidig har Fylkesrådet hatt et stort fokus på å innhente forfallet så langt som råd er. Fylkesrådet mener at i forhold til økonomiske rammer er det foreliggende forslaget til Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 21 (23) tilpasset behovet for tiltak i Hedmark.

En vil her peke på at mange kommuner har innspill på veger som ønskes utbedret, og som det ikke er funnet rom for i utbedringsprogrammene. Noen av disse vegene vil likevel kunne få hevet sin standard gjennom at de får fornyet fast dekke gjennom de årlige vedlikeholdsprogrammene for dekker. Innspillene vil bli vurdert opp mot de kriteriene som ligger til grunn for de prioriteringene som gjøres i vedlikeholdsprogrammet.

Minimumsstandard for fylkesveger med funksjonsklasse D og E (lokale samle- og atkomstveger) med ÅDT mindre enn 500 kjøretøy per døgn fastsetter grusdekke. Flere av disse vegene har i dag fast dekke som er preget av dårlig standard, med stort forfall. Fylkesrådet mener de totale økonomiske rammene i handlingsprogrammet kan tilsa at det kan være et alternativ å gjøre noen av disse om til rene grusveger i tråd med minimumsstandarden. Dersom dette blir aktuelt, vil det bli tatt opp særskilt gjennom den årlige rulleringen av dekkeprogrammet. I enkelte tilfeller kan det, på tross av lav ÅDT, likevel bli vurdert å dekkefornye fast dekke, dersom næringsbehov og sesongvariasjoner i trafikkgrunnlaget tilsier at dette bør gjøres.

I Handlingsprogrammet for 2014-2017 ble det prioritert planmidler til FV 24 Støa-Gata S i Stange kommune. Under fylkestingets behandling av handlingsprogrammet juni 2013 ble det vedtatt å utrede en hensiktsmessig tilknytning til E6. Hele strekningen Støa-Gata S-E6/Rv3 må ses i sammenheng, og for å oppfylle fylkestingets vedtak foreslås det å avsette planmidler til dette i handlingsprogrammet. Parsellen utfordrer investeringsrammen i handlingsprogrammet, og det må foretas grundige vurderinger og drøftinger av alternativer dersom man ønsker å gjennomføre et så stort og krevende prosjekt som FV 24 Støa-GataS-E6/Rv3 i det neste handlingsprogrammet.

På grunn av begrensede økonomiske rammer ønsker ikke fylkesrådet å omklassifisere kommunale gang- og sykkelveger til fylkeveg i programperioden. En eventuell omklassifisering er beregnet til å gi økte driftskostnader på ca. 6 millioner kroner pr år og økte vedlikeholds og dekkekostnader på ca 1,5-2 millioner kroner pr år. Fylkesrådet legger heller ikke opp til større endringer i eierskap til vegbelysning i programperioden.

For å se på muligheter for å redusere drifts- og vedlikeholdsutgifter vil samhandling med kommunene om kontrakter knyttet til drift- og vedlikehold av gang- og sykkelveger langs fylkesveg vurderes ved inngåelse av nye kontrakter.

Hedmark fylkeskommune skal i samarbeid med aktuelle aktører utarbeide en strategi for digital infrastruktur, og vurdere omfang og type infrastruktur som bør etableres i forbindelse med fylkesveger. Fylkesrådet mener at utbygging av digital infrastruktur av stor betydning i et langstrakt og spredtbygd fylke som Hedmark. Høyhastighets bredbånd blir helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og dessuten viktig for et effektivt transportsystem. Ved gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet og på gang- og sykkelveger vil det derfor alltid bli vurdert om det skal legges trekkefor for framtidig bruk. Kommuner og kommersielle aktører skal involveres i planleggingen for å unngå senere graving i vegen.

Fylkesrådet vil videre arbeide for at Hedmark tildeles en betydelig andel av midlene som er avsatt til flaskehalser for tømmertransport. Den utarbeidede oversikten som beskriver og foreslår prioritering for utbedring av flaskehalser på fylkesvegnettet, vil bli spilt inn som grunnlag til Handlingsprogram riksvegnettet for 2018 -2023.

Det pågår et løpende arbeid med å vurdere aktuelle strekninger for modulvogntog. Staten må ta ansvar for kryssløsninger ved riksveg. Fylkesrådet mener at det bør vurderes å samarbeide med aktuell kommune om kostnadsdeling ved utbedring av kryss mellom fylkesveg og kommunal veg.

Konklusjon

Fylkestinget mener at handlingsprogrammet vil være et godt styringsredskap for gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet.

Fylkesrådet vil peke på at det i investeringsprogrammet er avsatt 30 % til ikke stedfesta tiltak, og at det gjennom midler til drift- og vedlikehold gjennomføres dekketiltak i hele fylket.

Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge forholdene for skognæringen ved å utbedre flaskehalser på fylkesvegnettet. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å prioritere arbeidet med å gi innspill til Handlingsprogram for riksvegnettet 2018 -2023, slik at Hedmark tildeles en betydelig andel av midlene som er avsatt til flaskehalser for tømmertransport.

Fylkestinget vil arbeide for å tilrettelegge for digital infrastruktur i hele fylket. Fylkestinget ber Fylkesrådet om å utarbeide en strategi for digital infrastruktur i samarbeid med aktuelle aktører i løpet av handlingsprogramperioden.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑](#)



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

HANDLINGSPROGRAM FOR FYLKESVEGER HEDMARK 2018 – 2021 (2023)

Vedtatt av fylkestinget 13.06.2017, sak 46/17

Innhold

1 Innledning	3
2 Sammendrag	4
3 Handlingsprogram 2014 – 17, erfaringer	5
4 Utgangspunktet for handlingsprogrammet 2018–21 (–23)	8
4.1 Fylkesrådets samarbeidserklæring for perioden 2015–19	8
4.2 Fylkeskommunale plandokument	9
4.3 Regional planstrategi (RPS) 2016 – 2020	9
4.4 Regional samferdselsplan (RSP) 2012–21	10
4.5 Hovedsatsingsområder	11
4.6 Omklassifisering av gang- og sykkelveger	12
4.7 Eierskap til vegbelysning	12
4.8 Målekriterier	12
5 Grunnlag og rammebetingelser	14
5.1 Behov drift og vedlikehold	14
5.2 Forfall	17
5.3 Bindinger 2018–21 (–23)	18
5.4 Investeringsbehov – grunnlag for prioritering	19
5.4.1 Vegnettsplan for Hedmark	19
5.4.2 Analyse- og tiltaksplaner	20
5.4.3 Framkommelighet og flaskehalser	20
5.4.5 Risiko og sårbarhet	22
5.4.6 Omkjøringsveger	22
5.4.7 Dekkesituasjon fylkesveg	22
5.4.8 Tiltak for gående og syklende	24
5.4.9 Programområde trafiksikkerhet	25
5.4.10 Kollektivtransport i Hedmark og kollektivtiltak	27
5.4.11 Digital infrastruktur	27
5.5 Standardkrav og fraviksbehandling av fylkesvegnettet	28
6 Samfinansiering og rekkefølgekrav	30
7 Alternative strategier og investeringsprofiler	31
8 Drifts- og vedlikeholdsramme	33

9	Investeringsprogram.....	34
9.1	Store prosjekt	35
9.2	Utbedringer.....	36
9.3	Tiltak for gående og syklende	41
9.4	Trafikksikkerhet (TS)	49
9.5	Miljø og service	53
9.6	Kollektivtiltak	54
9.7	Til disposisjon.....	57
9.8	Planlegging	58
10	Nasjonal turistveg Rondane	59
11	Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU).....	60
12	Investeringsprogram – prioriterte tiltak	61

1 Innledning

Handlingsprogram for fylkesveger utarbeides hvert fjerde år. Tradisjonelt har dette fulgt samme programperiode som for riksvegene. I arbeidsopplegget for Nasjonal transportplan er det lagt opp til at planperioden utvides fra 10 til 12 år, dvs. 2018–29. Handlingsprogram for riksveger utarbeides for første del av planperioden og med et tidsperspektiv på 4 + 2 år, der de siste 2 årene er planbestilling for påfølgende periode. Det er naturlig at handlingsprogram for fylkesveger følger samme oppbygging.

Handlingsprogram for fylkesveger 2018–21 (–23) er i stor grad en videreføring av [handlingsprogrammet for 2014 – 17](#). Dette bygde på målsettinger og strategier beskrevet i [Regional samferdselsplan 2012–2021](#), vedtatt i Hedmark fylkesting 11. – 13. juni 2012, sak 40/12. Andre sentrale dokument er

- [fylkesrådets samarbeidserklæring](#)
- [regional planstrategi for Hedmark 2016–2020](#)
- innspill fra kommunene
- faglige, tematiske utredninger og vedtak relevant for programmet
- føringer i Nasjonal Transportplan
- fylkeskommunens økonomiplan
- årlige budsjetter
- erfaringer med dagens program

Vedtatt handlingsprogram legges til grunn for planlegging av investeringstiltak, drift og vedlikehold av fylkesvegene og trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Programmet følges opp gjennom årlig budsjettprosess med tilhørende styringsdokumenter, samt gjennom årlig revisjon av leveranseavtale mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen.

Under utarbeidelsen er det lagt vekt på å ha en god dialog mellom kommunene, Hedmark fylkeskommune, Hedmark trafikk og Statens vegvesen. I forkant av kommunemøtene ble det invitert til samferdselskonferanse der alle partene og andre aktører møttes til felles ståsted om prosessen og utfordringene i Hedmark. Etter nyttår 2016 ble det gjennomført møter i alle kommunene med oppfordring til å komme med innspill innen 1. juni 2016. I høringsperioden er det lagt opp til møter med kommunene gjennom regionrådene.

2 Sammendrag

Regional planstrategi forutsetter at Hedmark fylkeskommune skal jobbe for bedret fremkommelighet på fylkesvegnettet og trafikk sikre veier. I tillegg er det et mål å ha gode kommunikasjoner mellom byer og tettsteder samt attraktive gang- og sykkelveier i og mellom tettsteder.

Handlingsprogram for fylkesveier ses på som et samlet program for fireårsperioden. Tiltak kan samordnes på tvers av programområder og over år. Rammeavtalen mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen muliggjør justeringer mellom programområder i forbindelse med årlig rullering av økonomiplanen.

Handlingsprogram for fylkesveier 2018–21 (–23) er utvidet med to år tilsvarende som for riksveier. Tiltak i de to siste årene anses som en planbestilling det kan tas utgangspunkt i ved oppstart av neste handlingsprogram. Prioritering for gjennomføring skjer ved vedtak av påfølgende handlingsprogram.

I handlingsprogram for 2018–21 (23) er det valgt å videreføre en kombinert profil mellom by/tettsted og region/distrikt, der profilen er justert noe ned i forhold til innværende handlingsprogram. Nytt handlingsprogram har en enda mer tydelig satsing på forfallsinnhenting, samt en tydelig satsing på tiltak for gående og syklende. Dette gjenspeiles i rammene til de ulike programområdene.

Angitte kostnader på handlingsprogramnivå har stor usikkerhet. Tiltakene kvalitetssikres og kostnadsberegningene oppgraderes gjennom de årlige budsjettprosessene.

For tiltak som må gjennom reguleringsplan før bygging, er det kostnadsoverslaget for reguleringsplanfasen som er grunnlaget for bevilgning i årlig budsjett. Dette er også grunnlaget for styring av tiltaket og avviksrapportering mht. kostnad. Vedtatt reguleringsplan må som hovedregel foreligge senest i juni året før bevilgningsåret.

I kap. 4 beskrives utgangspunktet eller premissene for programmet. I kap. 5 går en nærmere inn på grunnlag og rammebetingelser, herunder hvilke standardkrav som stilles til utbedring av fylkesveg. Gjennom beskrivelsen i kap. 5, supplert med beskrivelsen av det enkelte tiltak i kap. 9, gjøres nødvendig fravik fra vegnormalene. Fravik ut over dette legges fram for fylkesrådet på ordinær måte.

Handlingsprogram for fylkesveier er primært en oversikt over hvilke tiltak som er prioritert over investeringsprogrammet. De siste årenes fokus på økende forfall og behov for å ivareta vegkapitalen har gjort det naturlig at andre tiltak på fylkesvegnettet som finansieres over drifts- og vedlikeholdsbudsjettet også omtales i dette programmet.

Fv. 24 er en svært viktig veg i Hedmark. Både Amunrudbakka og nødvendig vegomlegging på strekningen fra Støa – Gata har vært et ønsket tiltak. Hele strekningen Støa–Gata S – E6/Rv 3 må sees i sammenheng og det settes derfor av planmidler til å kunne starte opp arbeidet med kommunedelplan for Støa – Gata – E6/rv. 3 i perioden 2018–21.

3 Handlingsprogram 2014 – 17, erfaringer

Gjennomføringsevne.

Det er ressurs- og kostnadskrevende å gjennomføre en tiltaksportefølje med mange små tiltak. Handlingsprogrammet for 2014–17 hadde i prinsippet ikke fått færre tiltak. Investerings-rammen ble fordelt med like store årlige beløp i handlingsprogrammet. Det er utfordrende å samtidig ivareta en tematisk og geografisk fordeling av ressursene uten at dette får betydning for antall tiltak som prioriteres.

Økt gjennomføringsevne betinger samordning av tiltak på tvers av programområder og over år. Dette oppnås ved å se på handlingsprogrammet som en plan for fireårsperioden – og årlige budsjetter som finansiering for å sikre god måloppnåelse for planen som helhet. Rammeavtalen mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen muliggjør justeringer mellom programområder i forbindelse med årlig budsjettprosess.

Økt gjennomføringsevne er også avhengig av noen planklare tiltak ved overgang til nytt handlingsprogram. Dette oppnås ved å utvide handlingsprogrammet for fylkesveger med to år tilsvarende som for riksveger. Tiltak i de to siste årene anses som en planbestilling det kan tas utgangspunkt i ved oppstart av neste handlingsprogram. I dette ligger også muligheter for å avklare hva som er «riktige» tiltak med kontroll på kostnadene. Prioritering for gjennomføring skjer ved vedtak av påfølgende handlingsprogram.

Kostnadskontroll.

Erfaringsmessig øker kostnadene for flere av de foreslåtte tiltakene sammenliknet med angitt kostnad i handlingsprogrammet.

Dette kan skyldes flere forhold

- Generell prisøkning.
- Få tilbydere og/eller press og prisnivå i markedet.
- For optimistisk kostnadsoverslag som grunnlag i handlingsprogrammet. Tiltakene avklares gjennom reguleringsplan- og byggeprosesser. Utgangspunktet for flere av tiltakene i handlingsprogrammet er overslag basert på for eksempel løpemeterpriser fra sammenlignbare tiltak. Tiltakene ligger på utredningsnivå, med en usikkerhet på $\pm 40\%$. Gjennom senere planprosesser blir flere detaljer avklart, og det gjennomføres en standard anslagsprosess for å komme fram til tiltakets kostnad. Krav til nøyaktighet øker med detaljeringsgraden av tiltaket. For kommunedelplaner oppgis kostnad med usikkerhet på $\pm 25\%$ og for reguleringsplan $\pm 10\%$. Rimelig sikkerhet for tiltakets kostnad oppnås først når tilbudsprosessen for de enkelte investeringstiltak er gjennomført.
- Vanskelige grunnforhold, behov for mer masseutskifting enn forutsatt. Det foretas normalt ikke grunnundersøkelser i forkant av at tiltak føres opp i HP.
- Endrede forutsetninger / endrede normalkrav

Tiden fra alle innspill er mottatt til forslag om prioriterte tiltak på programområdene skal foreligge er begrenset. Det er ikke mulig å fremskaffe sikre kostnadsoverslag for alle tiltak i handlingsprogrammet innenfor denne tidsrammen.

Angitte kostnader på handlingsprogramnivå er med andre ord beheftet med stor usikkerhet. For tiltak som må gjennom reguleringsplan før bygging, er det kostnadsoverslaget for reguleringsplanfasen som er grunnlaget for bevilgning i fylkestingets budsjettvedtak. Dette er også grunnlaget for styring av tiltak og avviksrapportering mht. kostnad.

Økonomiske rammer – samordning.

I handlingsprogrammet 2014–17 ble det lagt inn definerte forfallstiltak som investeringstiltak. Det er en klar sammenheng mellom vedlikehold, program for dekkefornyelser og utbedring av forfall. Samordning av tiltak på prioriterte strekninger er ressursbesparende og etterstrebes. Forfallstiltak som investeringstiltak opprettholdes både på definerte strekninger og som sekkepost for ekstraordinær utbedring av forfall.

Samfinansiering

Gjennomføring av tiltak som krever samfinansiering fra eksterne aktører betinger at midler tildeles til samme tid. Dette har vist seg krevende å få til i praksis, og kan påvirke planlagt fremdrift for konkrete tiltak i handlingsprogrammet for fylkesveger.

Programområde – store prosjekter.

I handlingsprogrammet 2014–17 ble programposten «Store prosjekter» innført for større, kostnadskrevende investeringstiltak som ikke kunne deles opp i delparseller. Store prosjekt bygges etter vegnormalen. For større prosjekt er det en fordel at det foreligger en godkjent og relevant kommunedelplan (KDP) som avklarer trasévalg. Det blir ofte mer utfordrende der avstanden i tid mellom godkjent, overordnet plan og reguleringsplan, blir for stor. Det er også viktig at tiltakene er tydelig definert i handlingsprogrammet. Fylkesvegbudsjettet er stramt og har i liten grad rom for større tiltak.

I byer og tettsteder kan det være behov for tiltak på ulike programområder der hvert enkelt tiltak i seg selv ikke er så stort at det naturlig faller inn under dette programområdet. Der det er fordeler med å koordinere tiltakene både på tvers av programområder og i tid, kan «bypakker» være aktuelt å prioritere på dette programområdet.

Standardvalg og fravik.

Utgangspunktet for tiltakene er at Statens vegvesens håndbøker (vegnormalene) gjelder. I handlingsprogramperioden 2014–17 var det foreslått veiledende minimumsstandarder. Valgt standard for enkelte investeringstiltak framgår av omtalen av det enkelte tiltak. Den politiske behandlingen av fravik fra standarden er foretatt ved vedtak av handlingsprogrammet. Som påpekt under punktet om kostnadskontroll, fordrer også valg av minimumsstandard at tiltaket er tilstrekkelig godt definert.

Erfaringer – oppsummert:

Handlingsprogrammet må ses på som en samlet program for fireårsperioden, slik at tiltak kan samordnes på tvers av programområder og over år. Rammeavtalen mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen muliggjør justeringer mellom programområder i forbindelse med årlig rullering av økonomiplanen.

Handlingsprogrammet for fylkesveger utvides med to år tilsvarende som for riksveger. Tiltak i de to siste årene anses som en planbestilling det kan tas utgangspunkt i ved oppstart av neste handlingsprogram. Prioritering for gjennomføring skjer ved vedtak av påfølgende handlingsprogram.

Angitte kostnader på handlingsprogramnivå har stor usikkerhet. Det videreføres at tiltak kvalitetssikres og kostnadsberegningene revideres gjennom de årlige budsjettprosessene.

For tiltak som må gjennom reguleringsplan før bygging, er det kostnadsoverslaget for reguleringsplanfasen som er grunnlaget for bevilgning i årlig budsjett. Dette er også grunnlaget for styring av tiltaket og avviksrapportering mht. kostnad. Vedtatt reguleringsplan må som hovedregel foreligge senest i juni året før bevilgningsåret.

4 Utgangspunktet for handlingsprogrammet 2018-21 (-23)

4.1 Fylkesrådets samarbeidserklæring for perioden 2015-19

Gjennom gode samferdselsløsninger vil en sikre en levedyktig økonomi for nye næringer og bosetting i hele fylket. Framtidsrettede bredbåndsmuligheter er en del av dette. Satsing på veg og bane vil være et viktig grunnlag for fylkets utvikling framover.

Gjennom samferdselspolitikken skal transportbehovet for befolkningen og næringslivet løses. Satsing på veg og bane vil være et viktig grunnlag for fylkets utvikling framover.

Gode kollektive tilbud er særlig viktig rundt regionsentrene hvis vi skal redusere CO2-utslippene knyttet til transport. Satsing på kollektivtilbudet i og rundt byer og tettsteder, er spesielt viktig for å nå denne målsettingen. Arealplanlegging skal legge til rette for gode løsninger for kollektivtrafikk, myke trafikanter og knutepunktutvikling. Økt utbygging av digital infrastruktur

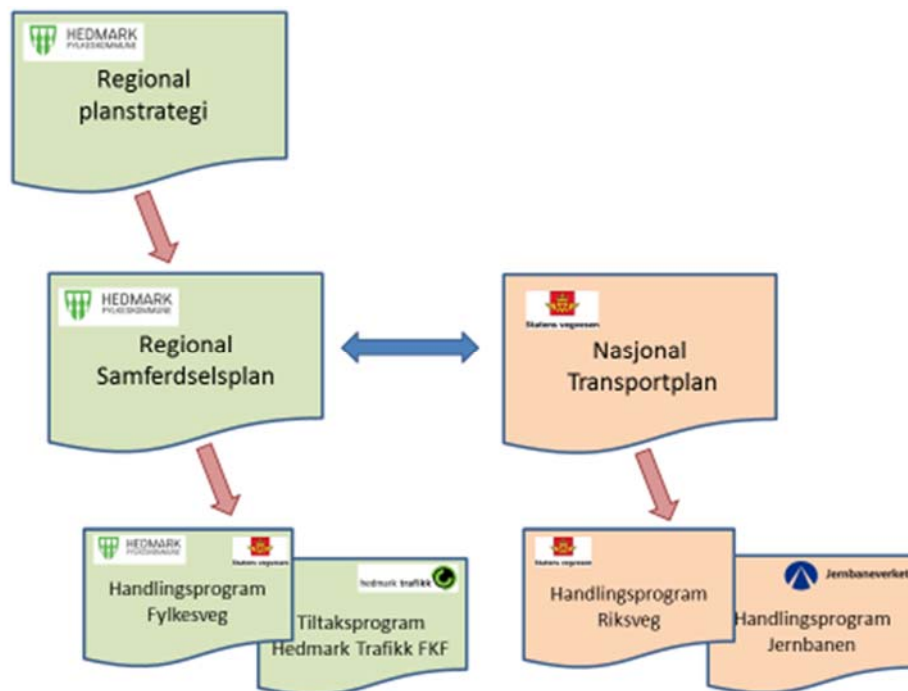
I Norges mest spredt bebodde fylke vil bil fortsatt være et viktig fremkomstmiddel. Da er det viktig med gode og trygge veier.

Mål for perioden:

Økt digital tilgjengelighet, bedre framkommelighet
og redusert antall trafikkulykker

4.2 Fylkeskommunale plandokument

Fylkeskommunen behandler politisk alle plan- og strategidokumenter som har betydning for utvikling av samferdselen i fylket.



Figur 4.1: Dokumentstruktur på gjeldende plan- og strategidokumenter.

4.3 Regional planstrategi (RPS) 2016 – 2020

Regional planstrategi (PRS) 2016 – 2020 ble vedtatt i [Hedmark fylkesting 25.10.2016, sak 61/16](#).

Regional planstrategi har som overordnet ambisjon å lede an i det grønne skiftet. Overordnet ambisjon danner utgangspunkt for fire hovedsatsingsområder. Disse hovedsatsingsområdene er:

- Økt verdiskaping og livskvalitet basert på lokale naturressurser.
- En befolkning med høy kompetanse og et konkurransekraftig arbeids- og næringsliv.
- Levende byer og bygdesentre er motorer i regionens utvikling.
- En velfungerende infrastruktur som binder steder, mennesker og virksomheter sammen.

Et attraktivt Hedmark med både by- og distriktsregioner, er avhengig av en velfungerende infrastruktur, som binder steder, mennesker og virksomheter sammen. Store avstander og til dels store demografiske utfordringer, gjør det utfordrende å sikre velferd og utvikling for befolkning og næringsliv i distriktsregionene. Derfor er det behov for nytenkning innenfor samferdselsområdet og IKT.

Regional planstrategi forutsetter at Hedmark fylkeskommune skal jobbe for bedret framkommelighet på fylkesvegnettet og trafikk sikre veger. I tillegg er det et mål om å ha gode kommunikasjoner mellom byer og tettsteder og attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

4.4 Regional samferdselsplan (RSP) 2012-21

Regional Samferdselsplan 2012–2021 ble vedtatt av fylkestinget 11–13 juni 2012, sak 40/12. I pkt. 2 står følgende: «Fylkestinget mener at Regional Samferdselsplan 2012–2021 er et hensiktsmessig plandokument for å få til en helhetlig planlegging og utvikling av samferdselen i Hedmark. Fylkestinget forutsetter at mål og strategier med tiltaksområder legges til grunn i det videre arbeid med utvikling av samferdselens infrastruktur og tilrettelegging av kollektivtrafikken i fylket.»

Regional Samferdselsplan synliggjør relevante samferdselsmål under følgende fokusområder:

- hvordan tilgjengelighet skal kunne bedres for alle trafikanter
- hvordan bosetting kan sikres
- hvordan samferdselen bør tilrettelegges for næringslivet
- hvordan miljøpolitikken bør utformes
- hvordan trafikk sikkerhet bør ivaretas

Konkrete målsettinger under de enkelte fokusområder framgår av samferdselsplanen.

Strategier

De ulike strategiene utfyller hverandre og må sees som hovedområder hvor både statlig, fylkeskommunal og kommunal ressursinnsats er nødvendig.

Fylkeskommunens egne virkemidler i form av kollektivtrafikk- og fylkesvegtiltak finnes hovedsakelig innen by- og tettstedsstrategien og region/distriktsstrategien, mens statlige virkemidler på jernbane- og riksvegnettet i hovedsak er å finne under interregional strategi og transittstrategien.

Innenfor by- og tettstedsstrategien og region- og distriktsstrategien legges følgende til grunn:

By- og tettstedsstrategi:

Utvikle attraktivitet og vekstpotensial i byer og tettsteder gjennom god framkommelighet, sikkerhet for alle grupper og en mer miljøvennlig transportmiddelfordeling.

Dette skal gjøres bl.a. gjennom:

- Å tilrettelegge for trafikkbegrensende tiltak i sentrumsområder
- Å tilrettelegge for gående og syklende i byer og tettsteder ved å bygge sammenhengende sykkelvegnett
- Universell utforming av kollektivtrafikken herunder knutepunkt, holdeplasser, fotgjengersoner, transportmateriell og informasjonssystemer for å øke den kollektive transportandelen
- Å etablere ladestasjoner for el- og hybridbiler

Region- og distriktsstrategi:

Utvikle en trygg, effektiv, regionforstørrende og miljøvennlig kommunikasjon innad i regionene og mellom regionsentra.

Dette skal gjøres bl.a. gjennom å:

- ha et trygt og effektivt fylkesvegnett ved å øke andelen fast dekke og bedre framkommeligheten
- gjennomføre vedlikehold/drift slik at vegkapitalen ivaretas
- utarbeide en strategisk plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep
- bedre gjennomføringsevnen for investeringstiltak på fylkesvegnettet ved å se lengre strekninger i sammenheng
- øke framkommeligheten og trafikkisikkerheten ved å fjerne flaskehalser og utbedre ulykkespunkt
- ha et godt kollektivtilbud i fylket, og legge til rette for å få flere kollektivreisende i og til og fra byer og tettsteder
- etablere gode ordninger med bestillingsruter i distriktene

4.5 Hovedsatsingsområder

Fokus på forfall på fylkesvegnettet og økt omfang av tilrettelegging for gående og syklende er hovedgrepene i dette handlingsprogrammet.

Behovet på drift og vedlikehold for å stoppe forfallet er synliggjort.

Handlingsprogrammet bygger på gjeldende økonomiplanramme for drift og vedlikehold.

Rammene er lavere enn behovet. Som en konsekvens av dette må løsninger som kan omfatte både driftsstandard og frekvens og omfang av vedlikeholdstiltak tilpasses for å redusere økt forfall.

Innhenting av forfall er prioriterte tiltak innen programområdet Utbedring. Dette gjelder både konkrete strekninger, men også en større uspesifisert ramme som grunnlag for et årlig program tilpasset de årlige dekke og vedlikeholdsprogrammene.

Tilrettelegging for gående og syklende i dette handlingsprogrammet bygger opp om transportmålene i nasjonal transportplan og regionale planer. Det er mål om dobling av sykkelandelen fra 4 til 8 % innen 2023

Det er avgjørende at innsatsen gjøres der potensialet er størst. I sykkelbyene er det behov for både ny og utbedring av eksisterende infrastruktur.

Tilretteleggingen i byene er så langt gjort med hensyn til trafikkisikkerhet og skoleveg og ikke nødvendigvis dimensjonert for vekst i gange- og sykkeltrafikken. Tilretteleggingen for gående og syklende i sykkelbyene omfatter derfor både nye og utbedring av eksisterende anlegg for gående og syklende.

Handlingsprogrammet gir likevel rom for flere former for tilrettelegging, både i byene og i mer spredtbygde områder.

4.6 Omklassifisering av gang- og sykkelveger

Kommunene har i dag ansvar for drift og vedlikehold av de gang- og sykkelvegene som ikke fulgte med nye fylkesveger ved forvaltningsreformen i 2010. To vegholdere og to forskjellige driftsopplegg kan medføre forskjeller i standard og lite rasjonell drift.

I sak 16/11 vedtok Fylkestinget at spørsmålet om omklassifisering av alle eksisterende kommunale gang- og sykkelveger langs fylkesveg burde vurderes samtidig med en eventuell gjennomgang av hvilke veger som skal bestå som fylkesveg.

Status:

- Det er foretatt en gjennomgang av aktuelle kommunale gang- og sykkelveger.
- Det er ca. 126 km gang- og sykkelveger som er aktuelle for omklassifisering. Fortau som fungerer som en forlengelse av gang- og sykkelveger inngår.
- Kostnaden for drifting av gang- og sykkelveger i kontraktene varierer. Omklassifisering forventes å gi økt driftskostnad i størrelsesorden 6 millioner kroner per år.
- Vedlikehold og dekkefornyelse vil ligge i størrelsesorden 1,5 – 2 mill. per år.

På bakgrunn av den økonomiske situasjonen har en valgt å utsette denne vurderingen til neste handlingsprogramperiode.

4.7 Eierskap til vegbelysning

Som hovedregel bør vegeier eie og ha ansvar for drift og vedlikehold av vegbelysningsanlegg langs sine veger. Alle nye veglysanlegg langs eksisterende eller nye fylkesveger bør etableres i regi av fylkeskommunen. En del eldre vegbelysningsanlegg på fylkesvegnettet er bygget av kommuner, netteiere eller velforeninger og eies og driftes av andre enn fylkeskommunen. Disse anleggene er ofte en del av større nett.

Det er et mål at anlegg langs fylkesveg i størst mulig grad skilles ut og overtas av vegeier. Håndbok V124 omhandler rehabilitering av belysningsanlegg og kriterier for overtakelse eller rehabilitering. På bakgrunn av den økonomiske situasjonen har en valgt å utsette denne vurderingen til neste handlingsprogramperiode.

4.8 Målekriterier

Tiltak i handlingsprogrammet sammenholdt med årlige budsjetter til fylkesvegformål vil avgjøre resultat for handlingsprogramperioden sett under ett.

Gjennom budsjettprosessene og rapportering på årlige leveranseavtaler mellom Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen angis forventet status ved utgangen av det enkelte budsjettår på:

- Antall km fylkesveg. Dette kan endres i forbindelse omklassifiseringer.
- Km fylkesveg med grus
- Andel fylkesveg med fast dekke i %
- Andel av fylkesvegnettet med 10 tonn aksellast i %
- Km gang- og sykkelveger langs fylkesveg
- Antall nye eller utbedrede holdeplasser og skystasjoner

- Antall km dekkefornyelse fylkesveg
- Antall km dekkefornyelse gang- og sykkelveger
- Antall bruer skrevet opp til 60 tonn
- Km fylkesveg i Bk10/60 tonn
- Antall km forfallsinnhenting
- Antall personskadeulykker. Mål om reduksjon med 10%, fra 200 til 180.

5 Grunnlag og rammebetingelser

Rammebetraktninger.

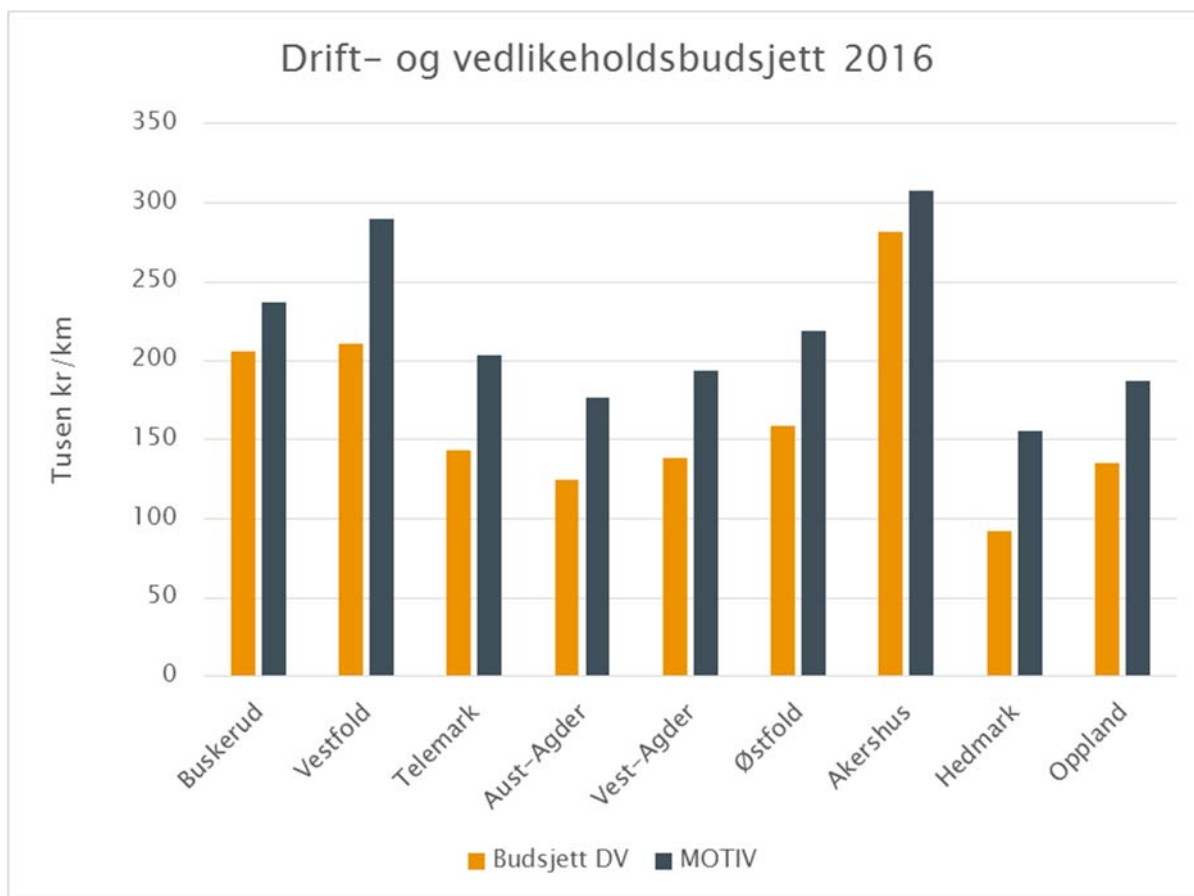
Som utgangspunkt vil all fornyelse, herunder innhenting av forfall, finansieres over investeringsbudsjettet. Drifts- og vedlikeholdsbudsjettet skal dekke daglig drift og et vedlikehold som er tilstrekkelig til at forfallet ikke øker. Der det er hensiktsmessig vil utbedringer over investeringsbudsjettet og tiltak på drifts- og vedlikeholdsbudsjettet sees i sammenheng.

Profilen i investeringsprogrammet får en viss innvirkning på det framtidige vedlikeholdsbehovet. En sterk satsning på utbedringstiltak med sikte på økt bæreevne kan redusere det framtidige vedlikeholdsbehovet fordi det vil gi økt levetid på faste dekker.

5.1 Behov drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold skal sikre at vegnettet er egnet til bruk for trafikantene. Tilfredsstillende standard er beskrevet i håndbok R610, Standard for drift og vedlikehold. Her er det krav knyttet til drift og vedlikehold av veg, bru, tunnel, sideområde og sideanlegg med utstyr og installasjoner. Håndboka gjelder for riksveg, men er i fylkesrådet sak 240/12 gjort gjeldene for fylkesvegnettet med fylkeskommunen som fraviksmyndighet.

Statens vegvesen beregner kostnadene for drift og vedlikehold i en beregningsmodell kalt MOTIV. Her inngår data om alle vegobjekt fra Nasjonal Vegdatabank. Med vegobjekt menes hver enkelt bestanddel vegen er bygget opp av. Behovet beregnes som et produkt av enhetspris, fornyingsfrekvens og mengde. Motiv beregner kostnadene under forutsetning av at standardkravene overholdes og at forfall dermed ikke oppstår.



Figur 5.1: Sammenligning av behov i henhold til MOTIV og faktiske drifts- og vedlikeholdsbudsjett for fylker i Region sør og Region øst

Drift

Drift omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at vegen, vegutstyret og tekniske installasjoner skal fungere som planlagt i det daglige. Dette omfatter bl.a. brøyting, strøing, vegetasjonspleie, renhold av vegbane og vegutstyr og trafikkstyring.

Driftskontraktene og andre bundne kontrakter forventes ligge på et behov på ca. 210 millioner kroner per år fra 2017, forutsatt at det ikke skjer endringer mht. kontraktsforhold eller i leverandørmarkedet.

Driftskostnadene kan reduseres noe ved å senke kvalitetskravene under normert nivå, f.eks. ved å sette en lavere vinterdriftklasse på de lavest trafikkerte fylkesvegene. Dette vurderes til å gi en marginal innsparing.

Vedlikehold

Vedlikehold er arbeid som er nødvendig for å opprettholde kvaliteten på veg, bruer og vegutstyr på fastsatt nivå, dvs. de tiltak som er nødvendige for å sikre at vegnettet som helhet fungerer etter hensikten i forutsatt levetid. Når levetiden er utløpt, eller manglende

vedlikehold har ført til et omfattende forfall, må dette tas igjen ved ekstraordinært vedlikehold, eller med investeringsmidler for å øke standarden opp til dagens krav.

For å forvalte vegkapitalen optimalt, er det viktig å legge dekkelevetid til grunn for de tiltak som settes i verk, slik at de totalt gir den mest optimale levetiden på det faste dekket. Ved en eventuell økt ramme til dekkelegging må også ramme til forarbeider før dekkelegging økes.

Vedlikehold av faste vegdekker og oppmerking.

Den årlige slitasjen på faste dekker er beregnet til om lag 150 millioner kroner. Tilhørende vegoppmerking utgjør om lag 13 millioner kroner. Dersom levetiden for nye dekker skal være optimal, kreves det at vegfundament og drenering utbedres før nytt dekke legges. Flere av fylkesvegene som står for tur for dekkefornyelse, trenger grøfting, utskifting av stikkrenner og utbedring av bæreevnen.

Mange fylkesveger med lav trafikk er i en slik forfatning at det må omfattende tiltak til for å gi riktig kvalitet på bæreevne og drenering.

Bruvedlikehold.

De rutinemessige inspeksjonene av bruene har over tid vist at tilstanden har hatt en negativ utvikling. På en del av de større fylkesvegbruene er det de siste årene gjort en forsterket innsats med investeringer der forfallet er reparert samtidig som det er foretatt standardforbedringer. Men, for et stort antall små og mellomstore bruer er forfallet det samme eller større. På mange bruer er det av trafiksikkerhetsmessige årsaker behov for utbedring av rekkverk. Brumassen på fylkesvegnettet antas å være noenlunde den samme gjennom planperioden og behovet ventes uendret. Årlig vedlikeholdsbehov er 14 millioner kroner. Manglende vedlikehold på de store bruene over Glomma inngår ikke i det årlige behovet. Disse bruene har så stort vedlikeholdsbehov at dette må behandles særskilt i investeringsbudsjettet.

Forvaltning og andre vedlikeholdstiltak.

De løpende vedlikeholdsoppgavene for å holde tritt med slitasjen av vegnettet omfatter skiltfornyning, signal- og belyningsanlegg, støyskjermer, tilførsel av banegrus på grusveger, rekkverk og øvrig vegutstyr. Periodevise vedlikeholdstiltak omfatter utbedring av vegfundament, drenering med grøfting og utskifting av stikkrenner. Behovet for periodisk vedlikehold har i tidligere handlingsprogram og budsjett vært undervurdert. I forvaltningsoppgavene inngår nødvendig grunnnerverv, oppsetting av nye trafikkskilt, mindre trafiksikkerhetstiltak og Aksjon skoleveg. Årlig behov er beregnet til om lag 80 millioner kroner.

Oppsummert kan behov fremstilles slik:

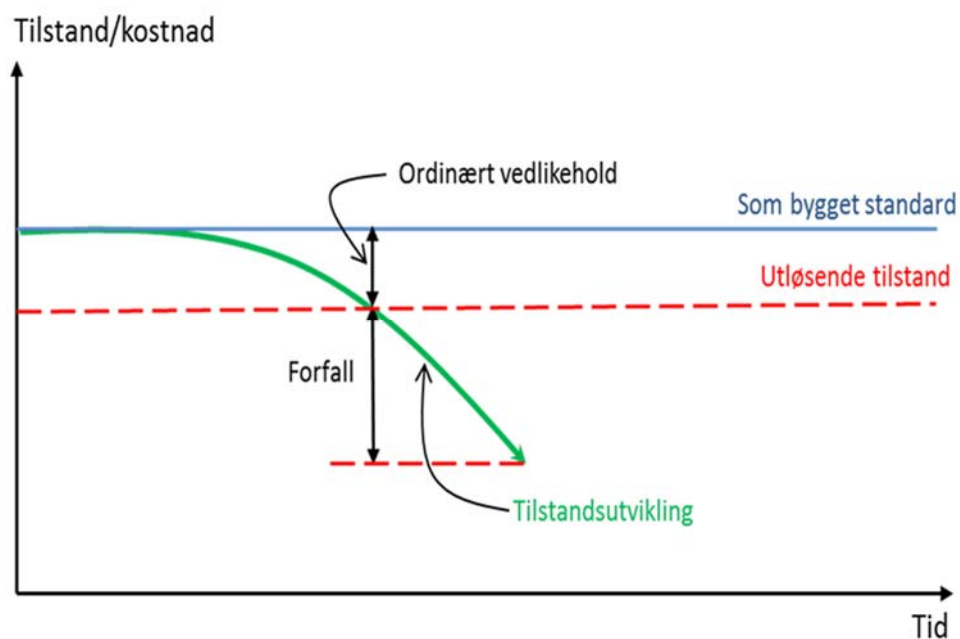
Drift og vedlikehold	Handlingsprogram 2018 - 21			
	(millioner 2016-kroner inklusive mva.)			
Program	2018	2019	2020	2021
Driftskontrakter	203,0	203,0	203,0	203,0
Andre flerårige kontrakter drift	7,0	7,0	7,0	7,0
Vedlikehold av faste dekker og vegoppmerking	163,0	163,0	163,0	163,0
Bruvedlikehold	14,0	14,0	14,0	14,0
Forvaltning og andre vedlikeholdstiltak veg	80,0	80,0	80,0	80,0
Tilskudd kommunale TS-tiltak	0,8	0,8	0,8	0,8
Sum drift og vedlikehold	468	468	468	468

Tabell 5.1: Samlet behov for drift og vedlikehold for å unngå ytterligere forfall.

Totalbehovet til drift og vedlikehold for å unngå ytterligere forfall er nøkternt beregnet til 468 millioner kroner per år i handlingsprogramperioden. Den lokale beregningen er vesentlig lavere enn den nasjonale beregningsmodellen Motiv.

5.2 Forfall

Forfall oppstår når vedlikehold ikke utføres i tide. Forfall er knyttet til vegobjekter som ikke tilfredsstiller kravene gitt i standard for drift og vedlikehold



Figur 5.2: Skjematisk fremstilling av forfall

Forfallet på fylkesvegene er omtalt i Handlingsprogrammet for fylkesveger 2014–17. Nivået på samlet forfall er tidligere anslått til 1,91 milliarder i 2012-kroner, dette tilsvarer 2,2 milliarder i 2016-kroner.

Innhenting av forfall 2014–17

I handlingsprogrammet 2014–17 er det på programområde «Utbedringer» innhentet forfall for om lag 95 millioner kroner enten som «utbedring forfall» eller «utbedringer økt standard». I samme periode ble dekkefornyelser under drifts- og vedlikeholdsbudsjettet underoppfylt med 195 millioner kroner. Dette indikerer at forfallet har økt med 100 millioner kroner i perioden.

5.3 Bindinger 2018-21 (-23)

[Handlingsprogrammet 2014–17](#) ble vedtatt av fylkestinget som [sak 42/13](#). Det er senere lagt frem statusvurdering for gjennomføring av programmet med forslag til endringer i perioden ([FT-sak 57/15](#)). «Fv. 222 Ringgatas forlengelse» gikk ut pga. manglende planavklaring. «Fv. 166 Jernbaneundergang Løten» og «Fv. 215 Rena, stedsutvikling» ble tatt inn fra marginallista som følge av dette.

Tilnærmet alle tiltak i handlingsprogrammet 2014–17, med de endringer som er synliggjort i løpet av perioden, forventes å være ferdigstilt eller under utførelse ved utgangen av 2017.

Handlingsprogrammet 2014–17 inneholdt totalt seks tiltak med forutsatt restfinansiering i perioden 2018–21. Fire tiltak er ført opp som bundet:

Investeringstiltak				Bundet 2018–21 *)
Veg	Nr	Navn	Kommune	mill. 2017-kr
Fv	52	Sørumvegen – Spikdalsvegen (Hovderampa)	Ringsaker	25,6
Fv	24	Borgen – x fv. 285	Sør-Odal	22,6
Fv	222	Ringgata – x Furnesvegen, kryssombygging	Hamar	14,5
Fv	572	Innbygda, ny bussterminal	Trysil	0,4
Sum bundet				63,1

Tabell 5.2: Bundne tiltak i perioden 2018–21 (-23)

*) Bundne beløp er oppjustert i h.t. gjennomførte anslag.

Fv. 24 Støa – Gata ligger inne med oppstartbevilgning på 9,3 mill. i HP 2014–17, og med forutsatt restfinansiering på 194,7 mill. i HP 2018–21. Tiltaket er pga. størrelse vurdert på nytt i prosess med HP 2018–21, og er derfor ikke lagt inn som bundet tiltak.

Fv. 52 Sørumvegen – Hovderampa, vegutbedring inkl. ny gang- og sykkelveg er avkortet til strekningen Sørumvegen – Spikdalsvegen. Jfr. Formannskapssak Ringsaker kommune 14/5200 dokument 15/39382.

Handlingsprogrammet 2014–17 inneholdt totalt 11 veglystiltak med forutsatt restfinansiering på 3,2 mill. i 2018–21. Estimert kostnad i handlingsprogrammet 2014–17 var basert på for lav punktpris. 9 av 11 veglystiltak blir gjennomført. Tiltakene fv. 24 Gata – Korsbakken og fv. 24. Delbekk – Neset er vurdert på nytt i prosess med handlingsprogrammet 2018–21 (–23). Fv. 24 Delbekk – Neset er valgt lagt inn i dette handlingsprogrammet uten binding. Evt. gjennomføring av veglys på strekningen fv. 24 Gata – Korsbakken vil bli vurdert sammen med gang- og sykkelvegtiltak på deler av samme strekning, eventuelt som et nytt veglystiltak.

Gjennom [FT-sak 57/15](#) ble det vedtatt å starte tiltaket fv. 222 Ringgata x Furnesvegen med betydelig høyere kostnad enn det handlingsprogrammet 2014–17 la opp til. Tiltakene fv. 222 Stangevegen x Brugata, tilskudd og fv. 74 Vognvegen x Aluvegen, kryssombygging ble som følge av dette valgt utsatt og er vurdert på nytt i dette handlingsprogrammet. Fv. 74 Vognvegen x Aluvegen er lagt inn på nytt i dette handlingsprogrammet.

5.4 Investeringsbehov - grunnlag for prioritering

I tillegg til investeringer på fylkesvegnettet forankret i handlingsprogram for fylkesveger vil det bli gjennomført betydelige tiltak på fylkesvegnettet i Hedmark både gjennom eget dekkeprogram og gjennom tiltak finansiert av andre. Utbygging av E6, E16, rv. 3/25 og jernbanen vil påvirke framtidig infrastruktur og har også betydning for hvilke tiltak og framdrift som nå bør og kan prioriteres.

5.4.1 Vegnettsplan for Hedmark

Hedmark fylkesting vedtok 5.3.2012 saken «[Klassifisering av fylkesvegnettet – vegnettsplan for Hedmark](#)» ([sak 3/12](#)). Ved inndeling i funksjonsklasser var utgangspunktet hvilken type trafikk som er hovedbruker av vegen, med andre ord hvilken funksjon vegen har eller er prioritert for. ÅDT (kjøretøy/døgn) vil kunne være en indikasjon, men ikke avgjørende. En veg med stor andel lange reiser (fjerntrafikk) må ha høy funksjonsklasse, mens en veg med hovedsakelig lokal trafikk gjerne kan ha mye trafikk, men vil ha lav funksjonsklasse. En slik veg vil betinge valg av "høy dimensjoneringsklasse" primært med tanke på økt kapasitet men ikke nødvendigvis høyt fartsnivå.

Hensikten med planen har vært å få et retningsgivende verktøy for utvikling av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett i Hedmark og gi nyttig informasjon i strategiske diskusjoner om prioritering og valg. Riks- og fylkesvegene i Hedmark ble i denne saken klassifisert i fem funksjonsklasser:

Funksjonsklasse A	nasjonale hovedveger	701 km
Funksjonsklasse B	regionale hovedveger	473 km
Funksjonsklasse C	lokale hovedveger	818 km
Funksjonsklasse D	lokale samleveger	1080 km
Funksjonsklasse E	lokale atkomstveger	1476 km

Tabell 5.3: Antall km i hver funksjonsklasse i Hedmark pr. 2013

5.4.2 Analyse- og tiltaksplaner

Analyse- og tiltaksplaner er faglige dokumenter som legges til grunn for forvaltningen av vegnettet. Hensikten med rapportene er en systematisk og faglig gjennomgang av tilstanden på vegene. Det gjøres en vurdering av eksisterende standard og utarbeides forslag til tiltak opp mot de krav som stilles i gjeldende håndbøker samt andre bestemmelser og vedtak.

Med utgangspunkt i et sett kriterier, som ÅDT, vegens funksjon og trafikk sikkerhet, er flere fylkesvegstrekkninger valgt ut for utredning. Rapportene viser aktuelle tiltak innenfor de forskjellige programområdene og fungerer som faglig grunnlag for utarbeiding av handlingsprogram for fylkesveger.

Analyse- og tiltaksplaner foreligger for følgende fylkesveger høsten 2016:

- Fv. 21 Akershus grense – Skotterud
- Fv. 24 Skarnes – Stange
- Fv. 26 Riksgr/Lutnes – Tolga
- Fv. 30 Nordstumboen – Tynset
- Fv. 30 Tynset – Sør-Trøndelag grense
- Fv. 222 Tangen x E6 – Hamar x Åkersvikavegen

Det planlegges videre utredning av følgende fylkesveger:

- Fv. 175 Akershus gr./Sæterstøa – Kongsvinger. Strekningen er omkjøringsveg for E16
- Fv. 29 Steimoen – Oppland grense. Strekningen er omkjøringsveg for rv. 3
- Fv. 28 Brenna x fv. 26 – Nøra x fv. 30
- Fv. 60 Buttekvern x fv. 84 – Jevnaker x rv. 25

5.4.3 Framkommelighet og flaskehalser

Statens vegvesen samarbeider med transportnæringen i arbeidet med å definere flaskehalser på vegnettet og hvilke det er aktuelt å prioritere høyest. Det føres i tillegg tett dialog med kommunene, som bidrar med viktige innspill i arbeidet.

Tømmervogntog

På fylkesvegnettet er flaskehalsene bruer og eller selve vegens beskaffenhet. Statens vegvesen gjør i den forbindelse nødvendig bru- og vegutredningsarbeid for å klarlegge mulige løsninger og estimere kostnader for å kunne tillate transport med 24 meter lange og 60 tonn tunge tømmervogntog. Skognæringen bidrar med dokumentasjon og begrunnelser for behov.

I veglistene per 1. oktober 2016 er en rekke tidligere 50- og 56-tonnsveger åpnet for 60 tonn totalvekt. Det er sannsynlig at flere kan skrives opp. I forkant må det avklares om aktuelle bruer og tilstøtende veg har tilstrekkelig kapasitet. Justerte veglister der resultatet av disse bruvurderingene samt andre hensyn ved vegens beskaffenhet er tatt hensyn til, publiseres per 1. april og 1. oktober hvert år.

Tabellen under viser antall kilometer fylkesveg tillatt for henholdsvis generell bruksklasse med totalvekt 50 tonn og lavere, 56 tonn og 60 tonn totalvekt tømmervogntog i Hedmark per oktober 2016. Tallene gjelder pr 1.1.16. I forbindelse med utbyggingen av E16 Slobrua – Kongsvinger har fylkesvegnettet økt til 3 871 km.

Tillatt for	Inntil 50 tonn	56 tonn	60 tonn	Totalt
Fylkesveger	1 130 km	198 km	2 520 km	3 848 km

Tabell 5.4: Antall km fylkesveg tillatt for tonn. Pr 1.1.16.

Bruprogram

Det er utarbeidet en egen oversikt over behov for bruinvesteringer for å utbedre viktige flaskehalser og øke fremkommeligheten på fylkesvegnettet. Oversikten fungerer som et bruprogram i den forstand at den beskriver, foreslår prioritering og anslår kostnader for tiltakene. Flere tiltak er aktuelle for å bedre fremkommelighet og fjerne bruer som flaskehalser, herunder:

- Utskifting til ny bru
- Forsterkning av bru
- Avlastning av egenvekt/fresing av asfalt
- Innsnevring, eventuelt med signalregulering

Modulvogntog, mobilkraner og spesialtransport

Vegdirektoratet har i 2016 godkjent nye «Kriterier for vurdering av vegers egnethet for modulvogntog». Det må søkes særskilt om godkjenning av nye strekninger for modulvogntog. Strekningene behandles med utgangspunkt i de nye kriteriene. Godkjente strekninger bekjentgjøres gjennom ordinære [veglisterrevisjoner](http://www.vegvesen.no/kjoretøy/yrkestransport/Veglisterevisjoner), <http://www.vegvesen.no/kjoretøy/yrkestransport/Veglisterevisjoner>

Enkelte vegstrekninger kan godkjennes for bruk av modulvogntog gjennom å utbedre kryss, andre strekninger krever mer omfattende tiltak som breddeutvidelse, kurveutretting og utbedringer i forbindelse med jernbaneovergang i plan.

Mobilkraner på inntil 65 tonn og spesialtransport på inntil 100 tonn og med 12 tonns aksellast tillates på deler av vegnettet. Det lages egne veglister for hver av disse.

Vegliste for mobilkraner viser hvilke vegstrekninger mobilkraner, liftbiler og betongpumpebiler kan kjøre med 12 tonn aksellast og opp til 65 tonn totalvekt. Kjøring kan gjøres sammen med annen trafikk

Vegliste for spesialtransport viser vegstrekninger hvor det kan kjøres med inntil 12 tonn aksellast og 100 tonn totalvekt. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passeres sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet.

5.4.5 Risiko og sårbarhet

De største utfordringene i Hedmark er knyttet til kraftig nedbør over kort tid og økt flomfare gjennom hele året. Det kan blant annet forekomme intens lokal nedbør, hvor bekker på kort tid vil kunne forvandles til elver, med store konsekvenser for det berørte vegnettet.

Vinterforholdene er de senere år blitt mer uforutsigbare, hvor spesielt svært varierende teleløsningsperioder skaper utfordringer.

5.4.6 Omkjøringsveger

Et fremskrevet klimaperspektiv vil gi økte påkjenninger for omkjøringsveger på fylkesvegnettet. Flere omkjøringsveger er dårlig egnet som permanent omkjøringsveg. De lokale omkjøringsrutene kan være begrenset til bruk bare for lette kjøretøy.

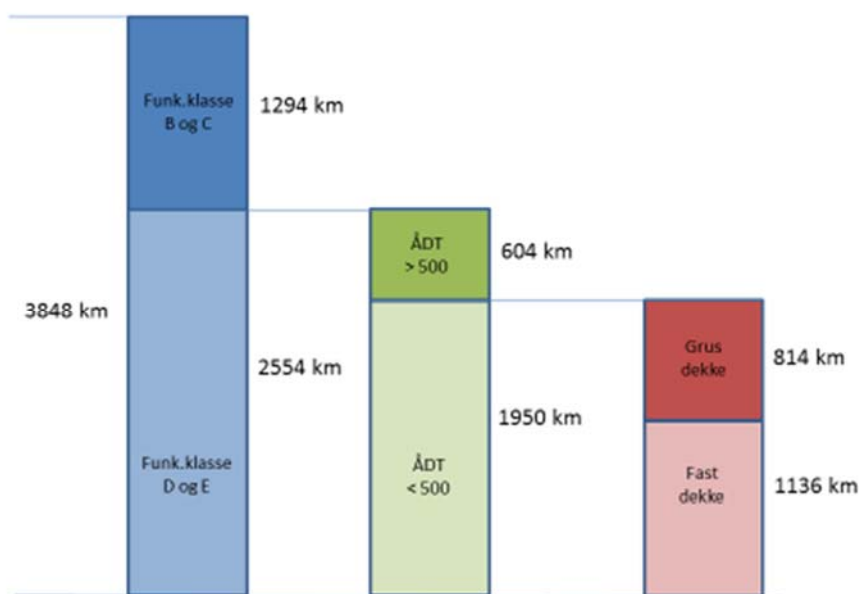
Omkjøringsvegene er sårbare da de er bygget og driftes ut fra den trafikkmengden vegene primært er ment for. Utfordringene i forhold til vegenes tåleevne er spesielt knyttet til tungtransport, herunder tømmertransport, modulvogntog og kjøretøy med generell dispensasjon inntil 65 tonn.

I samband med kartlegging av flaskehalser på vegnettet, utarbeides det en oversikten over hvilke omkjøringsveger som har størst behov for utbedring. Tiltakene er i hovedsak utbedring av bruer og eksisterende veg til å tåle høyere aksellast og totalvekt.

5.4.7 Dekkesituasjon fylkesveg

Pr. 1. januar 2016 er fylkesvegnettet totalt 3 848 km. Grusvegene utgjør ca. 814 km. Alle kommuner har grusvegstreknings. Alvdal og Tynset har en drøy km hver, Trysil har ca. 135 km og Ringsaker 120 km grusveg. Ingen av grusvegene har en ÅDT over 500 kjøretøy/døgn.

Fylkesveger med fast dekke utgjør ca. 3 034 km. Den gjennomsnittlige funksjonelle dekkelevetiden for fylkesveger i Hedmark er anslått å være 13,8 år. Dekkelevetidene henger sammen med at det i varierende grad er mangler med bæreevne og drenering på store deler av dette vegnettet.



Figur 5.3: Fylkesvegnettet fordelt på dekketype innen det lavtrafikkerte vegnettet (ÅDT < 500 i laveste funksjonsklasser (D og E) pr. 2016

Det faglige grunnlaget for prioritering av dekkefornyelser er i utgangspunktet spor- og jevnhetsmålinger. For fylkesvegene vil ofte skader, lokale sammenbrudd i eksisterende dekke og ujevnheter i lengderetningen inntre før utløsende spordybde. Klimapåvirkning, særlig frost, tining og nedbør i uheldige i kombinasjon med variable grunnforhold, er ofte utløsende for tiltaksbehovet, kanskje mer enn slitasje fra trafikken – særlig på de svakeste delene av fylkesvegnettet. Tilstandsutviklingen på disse fylkesvegene er vanskelig å forutse, og kan gi behov for å justere planene både for forarbeider og dekketiltak i løpet av våren og sommeren.

I handlingsprogramperioden 2014–17 omfatter dekkefornyelse over drifts- og vedlikeholds- budsjettet 533,5 km fordelt på kommuner som vist i tabell 5.5. Tabellen inkluderer planlagt dekkefornyelse i 2017.

Dekkefornyelse 2014-17			
	km		km
Kongsvinger	32,9	Elverum	25,5
Hamar	18,6	Trysil	6,6
Ringsaker	59,8	Åmot	21,4
Løten	18,2	Stor-Elvdal	37,1
Stange	32,3	Rendalen	8,9
Nord-Odal	7,4	Engerdal	38,2
Sør-Odal	37,1	Tolga	29,7
Eidskog	29,2	Tynset	20,7
Grue	22,9	Alvdal	3,5
Åsnes	12,0	Folldal	34,3
Våler	7,4	Os	29,7

Tabell 5.5: Fordeling av dekkeprogram 2014–17

5.4.8 Tiltak for gående og syklende

Transportmål

Nasjonal transportplan gir føringer for arbeidet med gående og syklende. Nasjonal sykkelstrategi har mål om dobling av sykkelandelen fra 4 til 8 prosent innen 2023. Dette innebærer at byer og større tettsteder bør bidra med mellom 10 og 20 prosent sykkelandel avhengig av lokale forutsetninger. De viktigste grepene for å nå målene er helhetlig satsning i sykkelbyene og sikring av skoleveger. Regional samferdselsplan 2012–2021 understreker gåing og sykling i et folkehelseperspektiv. Regional planstrategi 2016–2020 fremhever mål om økt gåing og sykling i byer og tettsteder samt attraktive gang- og sykkeltraseer i og mellom tettsteder.

Hovedutfordringen er å få flere til å sykle mer. Fysisk tilrettelegging for gående og syklende er det viktigste tiltaket for at flere skal gå og sykle. Det bør planlegges og etableres sykkelanlegg som er trygge og fremkommelige for alle typer syklist og som er forutsigbare med hensyn til drifts- og vedlikehold. Gående og syklende bør i størst mulig grad separeres med hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet. Potensielle syklist har høyere krav til trygge og sikre anlegg enn dagens trafikanter. I byene må anlegg dimensjoneres ut fra vekst i gange- og sykkeltrafikken. I tillegg til å etablere nye anlegg må også eksisterende anlegg oppgraderes. I distriktene er det andre mål om at flere skoleelever skal gå og sykle. Her er det hensiktsmessig med anlegg med lavere standard.

Når det gjelder finansiering av infrastrukturen har staten, fylkeskommunen og kommunene ansvar for eget vegnett. En stor del av hovedsykkelvegnettet i byer og spredtbygde områder er fylkesveger.

Aktuelle tiltak i handlingsprogrammet er utarbeidet i prosesser i sykkelbyene og øvrige kommuner. Tiltakene er inndelt i 3 kategorier ut fra hovedmålet med tiltakene. Kategoriene er «økt gå- og sykkelandel i sykkelbyer», «økt gåing og sykling i tettbygde områder» og «sikring av skoleveg i spredtbygde områder».

Sykkelbyer

Tilrettelegging i sykkelbyene skal bidra til lokalt økt sykkelandel. Dette innebærer at tiltakene bør inngå i en helhetlig plan for planlegging og etablering av infrastruktur for gående og syklende. Status og behov i sykkelbyene varierer og tiltakene består av både nye anlegg og oppgradering av eksisterende anlegg. Det er særlig behov for økt tilrettelegging i sentrumsnære områder. Tilretteleggingen i sykkelbyene vil også gi nytte for skolerelatert gå- og sykkeltrafikk.

Prioriterte tiltak er vurdert med hensyn til potensiale for økt gåing og sykling, nytten sett i sammenheng med andre lokale tiltak, gjennomførbarhet og en kost/nytte vurdering.

Tettbygde områder

Tilrettelegging i tettsteder har tilsvarende mål om økt gåing og sykling. Tiltakene er i tettstedene eller lenker som binder randbebyggelse sammen med tettstedet.

Spredtbygde områder

Tilrettelegging i spredtbygde områder er i hovedsak sikring av skoleveg. Tiltak på veger med stor trafikk og avstand til skole mindre enn 2 km, er prioritert. Omfanget av aktuelle tiltak innebærer at det som hovedregel ikke prioriteres tilrettelegging på strekninger der antall kjøretøy/døgn er mindre enn 1000. Andre prioriteringskriterier er tilknytning til et sykkelvegnett, mernytte ved at to lenker bindes sammen og reduserte skysskostnader i forbindelse med skoletransport.

Utfordringer i planlegging av tilrettelegging for gående og syklende

Fagområdet er i rask utvikling og håndbøker og veiledere for fysisk tilrettelegging revideres hyppig. Dette innebærer noe usikkerhet i forbindelse med forutsetningene som er lagt til grunn for vurderingene av tiltakene i programområdet.

Alternativ tilrettelegging

Omfanget av aktuelle tiltak i kommunene er stort og det er mange ønsker som ikke kan prioriteres i handlingsprogrammet. Som et supplement til ordinære gang- og sykkelveger skal det i samarbeid med kommuner kartlegges tiltak som kan gjennomføres på en alternativ måte. Eksempler på slike tiltak kan være skilting, forbedring av alternative traseer, tråkk, belysning mm.

5.4.9 Programområde trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet tar utgangspunkt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og ulykkesbildet og -potensialet på fylkesvegnettet i Hedmark.

I Hedmark er det nå flere personskadeulykker på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Den samlede innsatsen på trafikksikkerhet i fylket har ført til mer enn en halvering av

personskadeulykkene over en 10-årsperiode. Alle kjente, definerte ulykkespunkter og -strekninger er utbedret og ulykkene er mer spredt utover fylkesvegnettet.

38 % av ulykker med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet er utforkjøringsulykker. 77 % av disse skjer i kurver. Det er utarbeidet en oversikt over prioriterte og aktuelle strekninger hvor kurver utbedres ut fra kriteriene kurveradius, ÅDT > 1500, hastighet 80 km/t, sideterreng, tverrprofil og strekningsutforming (avstand mellom utsatte kurver). I tillegg er det foreslått veger/strekninger som skal TS-inspiseres for tiltak mot utforkjøringsulykker. Mange av kurvene ligger på strekninger hvor det er aktuelt å gjøre tiltak etter TS-inspeksjon av hele strekninger.

Vegbelysning er delvis gjennomført for prioriterte strekninger i henhold til tidligere utarbeidet veglysrapport. Flere aktuelle anlegg gjenstår. Det er behov for å belyse enkelte strekninger på fylkesveger som har gang- og sykkelveg uten belysning og med randbebyggelse, samt enkelte strekninger uten gang- og sykkelveg med ÅDT > 1500 og mange gående/syklende langs vegen.

Sikring av krysningsspunkt for gående i 60-soner er utført. Videre fokus er å sikre gangfelt/kryssinger i 50-soner. Dette vil i hovedsak bety forsterket belysning. Det er også aktuelt å fjerne enkelte gangfelt som er lite i bruk.

Ombygging av utvalgte vegkryss er aktuelt der dette gir bedre trafiksikkerhet og framkommelighet.

Kontroll- og kjettingplasser er viktige TS-tiltak. Det er ikke kartlagt behov for nye kjettingplasser i perioden. Det er vurdert behov for en mindre kontrollplass for nordgående trafikk på fylkesveg 210 i Grue kommune.

Det foreligger sentrale føringer for å forkjørregulere hele fylkesvegnettet som et viktig trafiksikkerhetstiltak. Denne prosessen antas å bli fullført i løpet av kommende handlingsprogramperiode.

Viltulykker

Hedmark fylke har størst forekomst av elg i landet og vi har årlig omlag 1000 viltpåkjørslar og 15 til 20 personskader.

Det er vanskelig å finne effektive tiltak for å redusere viltpåkjørslar fordi påkjørlene er spredd over hele vegnettet. Trafikantene tar lite hensyn til det vanlige fareskiltet. Det er gjort enkelte andre tiltak for å redusere elgpåkjørslar, bl.a. to prøveprosjekter på rv. 3 hvor trafikantene blir varslet med blinkende gult lys når sannsynligheten for elgpåkjørslar kommer over en viss terskel.

Hedmark fylkeskommune har tatt initiativ til en informasjonskampanje i samarbeid med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og viltnemdene i Hedmark for å øke bevisstheten til trafikantene med hensyn til fare for viltpåkjørslar.

5.4.10 Kollektivtransport i Hedmark og kollektivtiltak

Kollektivtransporten har flere roller. I byområder er kollektivtransporten et viktig virkemiddel for å redusere klimautslippene, lokal forurensning og kapasitetsutfordringene. I distriktene har kollektivtransporten en annen rolle, for eksempel skoletransport og bestillingstransport. Tilstrekkelig befolkningsgrunnlag er en forutsetning for å planlegge for effektiv og klimavennlig kollektivtransport.

Den fysiske infrastrukturen som inngår i kollektivtransporten er av stor betydning. Et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud har høy kvalitet i både rutetilbudet og den fysiske infrastrukturen. Mål om universell utforming oppnås først når både bussmateriellet og den fysiske infrastrukturen har samsvar. Oppgradering av holdeplasser, gangforbindelser, byttepunkt i kollektivknutepunkt er viktige grep i forbindelse med universell utforming.

Tidsbruken er sentral for alle former for transport. For en kollektivreise består tidsbruken av reisetiden til og fra og på selve reisemiddelet. I kollektivtransporten reduseres reisetiden ved å øke fremkommeligheten i vegnettet. I tillegg gir bedre utforming av holdeplasser og universell utforming redusert tidsbruk på holdeplasser og byttepunkt.

I Hedmark gjøres det kontinuerlig forbedringer i rutetilbudet med hensyn til økt frekvens og linjestruktur. Ringruter vil endres til pendellinjer som gir raskere og mer forutsigbar reisetid. Dette innebærer økt behov for snuplasser for busstrafikken i endepunktene på pendellinjene.

I handlingsprogrammet er det lagt vekt på samsvar mellom kvaliteten på rutetilbudet og den fysiske infrastrukturen. Tiltakene bygger opp om hovedgrepene i tiltaksplanen for Hedmark Trafikk 2018–21.

5.4.11 Digital infrastruktur

I et langstrakt og spredtbygd fylke som Hedmark er utbygging av digital infrastruktur av stor betydning. Høyhastighets bredbånd blir helt avgjørende for arbeidsplasser og bosetting og dessuten viktig for et effektivt transportsystem. Utenfor tettbygde strøk kan det ofte være ulønnsomt for markedet å levere gode løsninger for digital infrastruktur. Ved gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet vil det derfor alltid bli vurdert om det skal legges trekkerør for framtidig bruk. Merknadene for trekkerør kan belastes vegtiltaket.

Ved bygging av gang- og sykkelveger bør det alltid vurderes å legge ekstra trekkerør for digital infrastruktur. Kommuner og kommersielle aktører bør involveres i planleggingen for å unngå senere graving i vegen.

I områder med kommersiell interesse er det ofte flere aktører som opererer i samme markedet. Ved søknad om graving i eksisterende veg plikter tiltakshaver å koordinere sine planer med andre ledningseiere. I vilkårene for å grave i vegen kan tiltakshaver pålegges å legge ekstra trekkerør.

Hedmark fylkeskommune vil i samarbeid med andre aktører utarbeide en strategi for digital infrastruktur i løpet av planperioden.

5.5 Standardkrav og fraviksbehandling av fylkesvegnettet

Generelle standarder og fravik

I utgangspunktet legges Statens vegvesens håndbøker (vegnormalene, f.eks Veg og gateutforming, [håndbok N100](#)) til grunn. I tabell 5.6 er det foreslått minimumsstandarder for tiltak på programområde utbedringer som i noen grad avviker fra vegnormalene.

Vegnormalen har ikke en definert standard for mindre utbedringstiltak eller punktutbedringer. Overordnet planlegging kan konkludere med at "riktig" standard langs en rute vil variere. Handlingsprogrammet er en slik overordnet plan.

Punktene nedenfor viser en gruppering av hvordan ulike tiltak kan variere langs en vegrute:

1. Ingen tiltak
2. Trafikkregulerende tiltak på eksisterende veg
3. Mindre utbedringstiltak
4. Strekningsvis utbygging eller utbedring i henhold til vegnormalene

Langs en rute kan det være aktuelt å gjennomføre enkelttiltak, som mindre utbedringstiltak eller punktutbedringer, som ikke følger håndbok N100.

Den foreslåtte minimumsstandard vil være veiledende for utbedringstiltak på fylkesveg. Valgt standard for det enkelte investeringstiltak vil framgå av omtalen i kap. 9 og er et resultat av en konkret vurdering for det enkelte tiltak.

Behov for fraviksbehandling utover dette, legges frem på ordinær måte.

Planbehov

Reguleringsplaner skal utarbeides for å sikre gjennomføring av tiltak når areal må omreguleres til vegformål, når det er behov for grunnerverv eller endring av byggegrenser. Omfang på reguleringsplanene må stå i forhold til det tiltaket som skal gjennomføres og utarbeides i henhold til plan- og bygningsloven (PBL).

Programområde utbedringer

Et ordinært utbedringstiltak utføres med sikte på en forbedret standard tilpasset vegens funksjon. Valg av standard vurderes i h.t. vegnettplanens klasseinndeling, vegens transportfunksjon, driftsmessige forhold og ÅDT. Det eksisterende vegnettet har over tid fått et betydelig forfall i forhold til sin opprinnelige standard. For forfallstiltak er målet utbedring av forfallet for å bringe elementene tilbake til den «opprinnelige standard» innenfor vegens eiendomsområde. Dette betyr at minimumsstandarden ikke skal legges til grunn for disse tiltakene. På den annen side vil enkelte elementer oppgraderes for å tilfredsstille gjeldende retningslinjer av hensyn til trafikksikkerheten.

Minimumsstandard for vegutbedringer

	ÅDT < 500		ÅDT = 500 - 1500	ÅDT > 1500
	Funksjonskl. D og E	Øvrige	Alle funksjonsklasser	
Vegbredde	Eksisterende	5,5 m	6,0 m	iht. N100
Vegdekke	Grus	Fast dekke (1.lag asfalt, vedlikehold: overflatebehandling)		Fast dekke
Bæreevne	Bk10			
Horisontal kurv.	Eksisterende		Beholdes i størst mulig grad	
	Farlig horisontal kurvatur skiltes			
Vertikal kurv.	Eksisterende		Vurdere sikt i forhold til endret fartsnivå	
Stolper	Alle innenfor sikkerhetssonen flyttes			
Avkjørsler	Eksisterende			Regulering
	Trafikkfarlige avkjørsler vurderes			

Tabell 5.6: Minimumsstandard for vegutbedringer

Programområde tiltak for gående og syklende

Enkelte tiltak er ikke i tråd med vegnormalene. Et anlegg uten fast dekke kan ikke uten videre klassifiseres som gang- og sykkelveg. Dette må eventuelt fraviksbhandles av Statens vegvesen, Region med bakgrunn i N300 Skiltnormalen.

Tiltak som er omtalt som «alternativ tilrettelegging», innebærer lignende tiltak som ikke uten videre kan klassifiseres som gang- og sykkelveg.

6 Samfinansiering og rekkefølgekrav

Samfinansiering – tilskudd fra eksterne

Med samfinansiering forstås tiltak hvor fylkeskommunen inngår avtale med eksterne aktører som har interesse av at tiltaket blir gjennomført før det ellers ville komme til utførelse. Ved spleiselag skal det foreligge avtale som entydig avklarer kostnadsfordeling, hvem som bærer risikoen med tiltaket og hvilke kvalitetskrav som stilles. Aktuelle samarbeidspartnere kan være kommuner og private aktører. En avtale om samfinansiering vil bety at fylkeskommunen binder seg til å bidra med tilskudd til tiltaket. Samfinansieringstiltak kan gi raskere realisering av flere tiltak, men kan også medføre at andre tiltak forrykkes.

Rekkefølgebestemmelser

I plan- og forvaltningssaker kan det stilles rekkefølgekrav. Ansvar for å innfri dette må avklares gjennom dialog mellom utbygger, kommune og vegeier. Hvis utbygger utløser behovet for tiltak, vil det normalt være dennes ansvar å iverksette og bekoste de nødvendige tiltakene.

7 Alternative strategier og investeringsprofiler

Regional planstrategi forutsetter at Hedmark fylkeskommune skal jobbe for bedret framkommelighet på fylkesvegnettet og trafikksikre veger. I tillegg er det et mål å ha gode kommunikasjoner mellom byer og tettsteder samt attraktive gang- og sykkelveger i og mellom tettsteder.

I tråd med regional samferdselsplans (RSP) strategier skal handlingsprogram for fylkesveger bygge opp under en RSP by- og tettstedsstrategi og en RSP regional- og distriktsstrategi. I innledende kapittel 4.3 er det redegjort for hva disse strategiene vil innebære.

Handlingsprogrammet 2018–21 (–23), profil

I forslaget til handlingsprogram for 2018–21 (–23) er det valgt å videreføre en kombinert profil mellom by/tettsted og region/distrikt, der profilen er noe justert i forhold til innværende handlingsprogram.

Det er viktig å fortsette arbeidet fra forrige handlingsprogramperiode med utbedringer på fylkesvegnettet for å innhente forfall. Her er rammen for programposten økt ved bl.a. å se drifts- og vedlikeholdsmidler til forarbeider for legging av dekke og program for fornying, i sammenheng. En sterkere satsing på utbedringstiltak med sikte på økt bæreevne, kan redusere framtidig vedlikeholdsbehov i betydelig grad. Slike tiltak vil gi øke levetid på faste dekker. Videre har det vært et viktig satsingsområde å tilrettelegge for tiltak som kan bidra til å øke andelen gående/syklende i byer og tettsteder samt sikre skoleveg i spredtbygde områder.

Store prosjekter krever omfattende beløp på kort tid. Full effekt ikke kan tas ut før tiltaket er ferdigstilt over en viss utstrekning. Et foreløpig kostnadsoverslag for Støa–Gata angir 335 mill. kr (2016–kr) for gjennomføring av tiltaket for strekningen som ligger inne i gjeldende handlingsprogram. For videreføring forbi Gata og frem til E6/rv. 3 vil kostnadene bli tilsvarende større og utløse behov for kommunedelplan. Kommunedelplan forutsetter betydelig beløp avsatt til planlegging. Tiltak som både krever kommunedelplan og reguleringsplan vil være så tidkrevende at det ikke er realistisk å forvente oppstart av bygging kommende 4-årsperiode.

2014-17	14-17 %	Programomr.	2018	2019	2020	2021	18-21	%	2022	2023	18-23	%
97	11 %	Planlegging / Store prosjekt *	2	3	3	1	9	0,8	0	0	9	0,6
331	39 %	Utbedringer	164	117	159	149	589	53,8	127	166	882	54,0
172	20 %	G/S	44**	63	62	84	253**	23,1	61	61	375**	22,9
128	15 %	TS	27	30	47	31	135	12,3	37	28	200	12,2
36	4 %	Miljø	2	5	1	2	10	0,9	1	1	12	0,7
32	4 %	Kollektiv	3	15	8	5	31	2,8	18	14	63	3,9
		Til disposisjon	1	1	1	1	4	0,4	1	1	6	0,4
60	7 %	Planlegging / øvrige prg.omr	16	16	17	14	63	5,8	12	12	87	5,3
856	100 %	Ramme	259**	250	298	287	1094**	100,0	257	283	1634**	100,0

Tabell 7.1: Rammer for programområdene sammenlignet med inneværende handlingsprogram

* Inkluderer fra 2018 planlegging av prosjektet Støa – Gata og tilkobling til Rv3/E6 i Stange kommune

** inkluderer tiltak for 10 mill. kr i 2018 finansiert over fond

8 Drifts- og vedlikeholdsramme

Behovet til drift og vedlikehold er beregnet til 468 millioner kroner per år i handlingsprogramperioden. I behovet inngår kontraktsbundne kostnader til drift og utgifter til å holde tritt med løpende slitasje av vegnettet. Jfr. Kap. 5.1.

I vedtatt Økonomiplan for 2017–20, FT 72/16, er den årlige rammen for drift og vedlikehold om lag 379 – 366 millioner kroner. For å redusere gapet mellom behov og budsjett må det tas stilling til:

1. Lavere driftsstandard på deler av fylkesvegnettet
2. Overføre vedlikeholdsbehov til investeringsprogrammet
3. La være å dekkefornye fylkesveger med liten trafikk

Å redusere driftsstandarden ved lavere frekvens på snøbrøyting og mindre krav til strøing og friksjon vil medføre forholdsvis liten innsparing og anbefales ikke.

Det er god økonomi i et langsiktig perspektiv, å sørge for tilstrekkelig bæreevne før fornying av faste dekker. Utskifting av stikkrenner og grøfting betraktes normalt som vedlikehold, men stikkrenner med større dimensjon og utvidelse av grøfter kan like gjerne være investering. Det foreslås å flytte oppgaver for 28 millioner kroner fra vedlikehold til investering.

Fylkesveger med funksjonsklasse D og E, jfr. FT 5.3.2012 sak 3/2012, utgjør 1950 km. Av disse har 1136 km fast dekke og ÅDT mindre enn 500 kjøretøy per døgn.

Minimumsstandarden, tabell 5.6, fastsetter grusdekke på slike veger. Flere av dem har i dag fast dekke som ofte er preget av dårlig standard, med stort forfall. I handlingsprogrammet 2018–21 foreslås det å ikke utført dekkefornyelse på disse vegene. Det kan være et alternativ å gjøre noen av dem om til rene grusveger i tråd med minimumsstandarden. Dersom dette blir aktuelt, vil det bli tatt opp særskilt gjennom den årlige rulleringen av dekkeprogrammet.

Økonomiplanen 2017 – 2020 har en ramme på gjennomsnittlig 372 millioner kroner pr år i perioden, som vist i tabellen under.

Drift og vedlikehold	Handlingsprogram 2018 – 21 (millioner 2017-kroner inklusive mva.)			
	2018	2019	2020	2021
Program				
Driftskontrakter	203,0	203,0	203,0	203,0
Andre flerårige kontrakter drift	7,0	7,0	7,0	7,0
Vedlikehold av faste dekker og vegoppmerking	103,5	98,3	96,6	96,6
Bruvedlikehold	14,0	14,0	14,0	14,0
Forvaltning og andre vedlikeholdstiltak veg*	51,0	51,0	44,5**	44,5**
Tilskudd kommunale TS-tiltak	0,8	0,8	0,8	0,8
Sum drift og vedlikehold	379,3	374,1	365,9	365,9

Tabell 8.1: Handlingsprogram drift og vedlikehold 2018–21.

* Ramme redusert jfr. FT 7/17

** Ramme redusert jfr. FT 22/17

9 Investeringsprogram

Handlingsprogrammet er en prioritering av hvilke tiltak som skal gjennomføres i 4-årsperioden. Foreslåtte tiltak i investeringsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt i en gjennomsnittlig årlig ramme på 271 mill. 2017–kr. I tillegg kommer 10 mill. til g/s-veger i 2018. De årlige budsjettene er finansieringen av tiltakene. I tråd med fylkestingets vedtak legges det vekt på at gjennomføringen av tiltakene skal være vedtatt ved utgangen av handlingsprogramperioden. Om et tiltak viser seg å bli dyrere enn antatt eller det er andre grunner til at det ikke kan komme til utførelse i perioden, vil det normale være at tiltaket vurderes på nytt ved neste hovedrevisjon.

Et tiltak vil ofte kunne inneholde andre element som kollektivtiltak, tiltak for gående og syklende, trafikkisikkerhet osv. Et tiltak som er avhengig av andre element må være fullfinansiert på ett programområde. Tiltak som kan skje uavhengig av hverandre, men som kan ha samordningsgevinster ved at de gjennomføres samtidig, er ført på sine respektive programområder.

Trekkerør

Ved gjennomføring av investeringstiltak på fylkesvegnettet vil det alltid bli vurdert om det skal legges trekkerør for framtidig bruk. Merkostnadene for trekkerør kan belastes vegtiltaket.

Usikkerhet på kostnad

Tiltakene er beskrevet med omtale av hva tiltaket gjelder, aktuell strekning, standard og ev. fravik, kostnad og usikkerhet. Mange kostnadsoverslag er basert på grove overslag basert på for eksempel løpemeterpriser fra sammenlignbare tiltak. Kostnadsutviklingen for et tiltak påvirkes av flere forhold jfr. kap. 1, «Kostnadskontroll».

Usikkerheten ved kostnadene er ført opp i tråd med Statens vegvesens håndbok R764

Anslagsmetoden:

Utredning $\pm 40\%$

Kommune(del)plan $\pm 25\%$

Reguleringsplan $\pm 10\%$

Byggherrestrategi

Målkonflikt mellom resultatmål kan oppstå. I [sak 196/16](#) sluttet Fylkesrådet seg til plan- og byggherrestrategien for riks- og fylkesveger som legger flg. prioritering til grunn:

1. HMS
2. Økonomi
3. Framdrift
4. Kvalitet

9.1 Store prosjekt

I handlingsprogrammet for 2014–2017 ble det prioritert planmidler til FV 24 Støa–Gata S, og det var satt opp et udekket behov inn i påfølgende handlingsprogram på kr 194 millioner. Planarbeidet viser nå et investeringsbehov for nevnte strekning på kr 335 millioner.

Under fylkestingets behandling av handlingsprogrammet juni 2013 ble følgende punkt om fv. 24 vedtatt:

«5) Fylkestinget ber fylkesrådet iverksette en prosess sammen med Stange kommune for å avklare muligheten for en omlegging av Fv 24 utenom Gata og en hensiktsmessig tilknytning til E6.»

Denne hensiktsmessige tilknytningen ble det ikke avsatt planmidler til. For å oppfylle fylkestingets vedtak foreslås det å avsette planmidler under programområde store prosjekter. Dette for å avklare tilknytningen med et kostnadsestimat.

Parsellen er definert Gata S–E6/rv. 3 for å kunne vurdere hensiktsmessig tilnærming til to av våre viktigste transportkorridorer – både E6 og rv. 3.

Det er ikke foreslått å gå videre med parsellen Støa–Gata S i dette handlingsprogrammet. For å følge opp fylkestingets vedtak bør hele strekningen Støa–Gata S–E6/rv. 3 ses i sammenheng – slik man også må forstå intensjonen i fylkestingets vedtak. Estimert kostnad for parsellen Støa–Gata S er i tillegg så stor at det vil være utfordrende å gjennomføre et så stort prosjekt innenfor gjeldende investeringsramme.

Ved å bruke dette handlingsprogrammet til å planlegge tilknytningen til E6/rv. 3 vil man frembringe et kostnadsestimat for hele strekningen. Når hele strekningens kostnad er kjent – må man ta stilling til om gjennomføring er mulig i neste handlingsprogram.

Allerede i dag ser vi at første parsell utfordrer gjeldende investeringsramme. Det kan være grunn til å tro at når man legger til neste etappe vil hele strekningen være svært krevende – og uten mulighet for realisering innenfor dagens investeringsrammer.

Man må ha grundige vurderinger og drøftinger av alternativer dersom man ønsker å gjennomføre et så stort og krevende prosjekt som FV 24 Støa–GataS–E6/rv. 3 i det neste handlingsprogrammet.

Drøftinger og vurderinger bør for eksempel være knyttet til:

- * Omklassifisering til riksveg
- * Rimeligere gjennomføring
- * Utvide investeringsramma – større låneopptak

9.2 Utbedringer

Tiltak på programområde «Utbedringer» gjelder tiltak på eksisterende veg for å løse spesielle utfordringer i forhold til den tekniske tilstanden på eller i tilknytning til vegen. «Utbedringer» kan være forsterking av veg, fast dekke på grusveg, breddeutvidelse, endring av horisontal- og vertikalkurvatur, rehabilitering av eller ny bru, vegutstyr og miljø, rassikring og ivaretagelse av vegkapital ved å innhente forfall.

Forfallsinnhenting og økt standard.

Tiltak omtalt som «utbedring forfall» er tiltak som bringer vegstrekningen opp på godkjent vedlikeholdsstandard, mens «vegutbedring, økt standard» er en vurdering av behovet opp mot minimumsstandarden beskrevet i kap. 3.5. I dette programmet er hovedfokus bedre bæreevne. Begge typer utbedring vil nullstille forfallet på angitte vegstrekninger. Det er satt av 30 millioner kr. pr år for å innhente forfall og utbedre skade som oppstår akutt i handlingsprogramperioden. Disse midlene er ikke stedfestede.

Forarbeider for dekke

Det er lagt opp til en større satsing på «forarbeid for dekke» for å kunne innhente forfall som del av dekkeprogrammet. Behovet for midler er flyttet fra vedlikeholdsbehovet til investeringsrammen. For å oppnå ønsket effekt i handlingsprogramperioden kreves også økning av den årlige drifts- og vedlikeholdsrammen. Det er satt av 28 millioner kroner pr. år for å gjøre forarbeider før dekkefornyelse. Disse midlene er ikke stedfestede midler og skal innhente forfall i forarbeider før dekkefornyelse.

Bruer

Utbedring av bruer vil gi økt framkommelighet, spesielt for næringstransport. Det er et nasjonalt mål at flest mulig bruer på riks- og fylkesvegnettet skal tåle 10 tonn aksellast og 60 tonn totalvekt.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Ekstraordinær utbedring forfall, uspesifisert

Kostnadsramme 120 mill. kr. Usikkerhet 0 %

30 millioner kroner per år for å innhente forfall og utbedre skader som oppstår akutt i handlingsprogramperioden.

3-års tiltaksprogram med årlig revisjon godkjennes av fylkesrådet.

Fv. Forarbeid dekke, uspesifisert

Kostnadsoverslag 112 mill. kr. Usikkerhet 0 %

28 millioner kroner per år til å innhente forfall i forarbeider før dekkefornyelse.

Tiltakene koordineres med dekkeprogrammet.

Fv. Usikkerhet/reparasjon av utbedringstiltak

Kostnadsramme 14 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Buffer avsatt til usikkerhet/uforutsette hendelser

Fv. Rehabilitering av brurekkverk

Kostnadssamme 6 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Buffer avsatt til rehabilitering av brurekkverk

Fv. 52. Sørumsvegen – Spikdalsvegen (Hovderampa), vegutbedring inkl. ny gang- og sykkelveg.

Kostnadsoverslag 25,6 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse D, ÅDT 550, lengde 2,0 km

Vegstandard: Vegbredde 6 m, 0 m, Bk10, fast dekke, ny gang- og sykkelveg

Planstatus: Regulert

Fv. 166. Løten søndre jernbaneundergang inkl. rundkjøring

Kostnadsoverslag 15,4 mill. kr. Usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 5200, lengde 0,32 km

Planstatus: Regulerings- og byggeplan foreligger

Fv. 217. Elvbrua, forsterkning

Kostnadsoverslag 3,6 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 300, lengde 0,04 km

Vegstandard: Bruksklasse Bk10/60. Gitterbru

Brua må forsterkes. Kostnadsestimat er basert på erfaringstall.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 60. Korslund – Libergstajet, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 13,6 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1350, lengde 4,5 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 30. Flaskodden – Åsheim, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 16,1 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 450, lengde 3,7 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Tiltaket skal koordineres med TS-tiltak på strekningen fv. 30 Koppang – Åkrestrømmen.

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 24. Borgen – Bjelker, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 22,9 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3600, lengde 7,4 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Gata – Korsbakken, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 24,5 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 4200 lengde 4,5 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Bruvoll fengsel – Topp bakkene, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 7,3 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 2100, lengde 1,2 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Korsbakken – Stange, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 20,9 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 4200 lengde 5,8 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Ilgo – Sand, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 17,7 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3500, lengde 3,4 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 546. Skavhaugen – Blikkberget, vegutbedring

Kostnadsoverslag 39,6 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 150, lengde 9,6 km

Vegstandard: Forsterking til Bk10, bredde 6,0 m, toppdekke grus

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 74. Storhamargata, tilskudd

Kostnadsramme 5 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 10,200, lengde 0,37

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Tilskudd til Hamar kommune

Fv. 396. Kongsvinger hengebru, overflatebehandling

Kostnadsoverslag 10,3 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 11 700, lengde 0,16 km

Vegstandard: Bruksklasse Bk8/32. Fast dekke

Det legges opp til overflatebehandling av eksisterende bru. Kostnadsestimat er basert på erfaringstall fra tilsvarende prosjekt. Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 21. Kiviken – Harstad, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 18,7 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 1700, lengde 7,9 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Tiltaket skal koordineres med TS-tiltak på strekningen fv. 21 Skotterud – Akershus grense.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Bjelker – Strandhaug, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 5,9 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3500, lengde 1,8 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Sand – Bruvoll, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 30,3 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3150, lengde 6,9 km

Vegstandard: Vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 29. Einunna bru, – ny bru med tilhørende veg

Kostnadsoverslag 36,6 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 600, lengde 0,87 km

Vegstandard: Bruksklasse Bk10/60. Fast dekke

På denne delstrekning bygges ny bru med tilhørende veg. Det foreligger kostnadsoverslag med ulike alternativer. Endelig løsning må avklares gjennom reguleringsplan med tilhørende forprosjekt. Inntil endelig avklaring foreligger, legges lengste alternativ med bru og tilhørende veg til grunn.

Føringsbredde bru: 7,5 m. Totalbredde bru: 8,5 m. Totallengde ny bru: 65,0 m.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 216. Næroset bru, ny bru med tilhørende veg

Kostnadsoverslag 13,0 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 2 550, lengde 0,03 km

Vegstandard: Bruksklasse Bk10/60. Fast dekke

På denne delstrekning bygges ny bruløsning med tilhørende veg. Det foreligger kostnadsoverslag med omkjøringsveg og interimsbru. Gang- og sykkelvegløsning er ikke medtatt. Endelig løsning må avklares gjennom reguleringsplan med tilhørende forprosjekt. Inntil endelig avklaring foreligger, legges alternativ med omkjøringsveg og interimsbru til grunn.

Føringsbredde bru: 8,0 m. Totalbredde bru: 9,0 m. Totallengde ny bru: 25,0 m.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 19. Rudshøgda – Kvernstua, utbedring forfall

Kostnadsoverslag 34,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1550, lengde 7,8 km

Vegstandard: vedlikeholdsstandard for eksisterende veg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Periode 2022–23. Omtale av tiltak:

Fv. Usikkerhet/reparasjon av utbedringstiltak

Kostnadsramme 7 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Buffer avsatt til usikkerhet/uforutsette hendelser

Fv. Rehabilitering av brurekkverk

Kostnadsoverslag 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Buffer avsatt til rehabilitering av brurekkverk

Fv. Ekstraordinær utbedring forfall, uspesifisert

Kostnadsramme 60 mill. kr. Usikkerhet 0 %

30 millioner kroner per år for å innhente forfall og utbedre skader som oppstår akutt i handlingsprogramperioden.

3-års tiltaksprogram med årlig revisjon godkjennes av fylkesrådet.

Fv. Forarbeid dekke, uspesifisert

Kostnadsramme 56 mill. kr. Usikkerhet 0 %

28 millioner kroner per år til forarbeid før dekkefornyelse. Tiltakene koordineres med dekkeprogrammet.

Fv. 200. Såstad – Re, vegutbedring

Kostnadsoverslag 6,7 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse E, ÅDT 250, lengde 1,6 km

Vegstandard: Forsterking til Bk10, bredde 5,5 m, toppdekke grus

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 681. Brannvålsveien, utbedring jernbaneundergang

Kostnadsoverslag 20,5 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 750, lengde 0,2 km

Vegstandard: Økt høyde og bredde jernbaneundergang

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 432. Sjørbotten – Korsmo, vegutbedring

Kostnadsoverslag 22,9 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse E, ÅDT 100, lengde 4,9 km

Vegstandard: Forsterking til Bk10, bredde 5,5 m, toppdekke grus

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 30. Jernbaneundergang Tynset sentrum inkl. gang- og sykkelveg

Kostnadsoverslag 71,8 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 4800, lengde 0,5 km

Vegstandard: Avklares gjennom forprosjekt og planprogram

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 493. Lundbyvollen (Risberget) – Elverum gr., vegutbedring

Kostnadsoverslag 35,3 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 200, lengde 7,3 km

Vegstandard: Forsterking til Bk10, bredde 6,0 m, toppdekke grus

Planstatus: Behov for reguleringsplan

9.3 Tiltak for gående og syklende

I programområdet inngår alle former for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

Anlegg for gående og syklende består av strekningsløsninger og kryssløsninger.

Strekningsløsninger er fortau, gang- og sykkelveg, sykkelveg, sykkelgate og sykkelfelt.

Videre er det også aktuelt med løsninger som ikke er i tråd med vegnormalene. Slike tiltak er omtalt som alternativ tilrettelegging.

Belysning inngår som hovedregel i tiltaket når målet er økt gåing og sykling og der vegen ikke har belysning. I spredtbygde områder er behovet for veglys med hensyn til trafiksikkerhet.

Tiltakene er inndelt i tre kategorier:

- Sykkelbyene
- Tettbygde områder
- Spredtbygde områder

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Sykkelbyene

Fv. Sykkelbyen Elverum (18–21), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, mindre tiltak primært på fylkesvegnettet.

Planstatus: Varierer og behov avklares i videre prosess

Fv. Sykkkelbyen Hamar (18–21), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, mindre tiltak

Planstatus: Varierer og behovet avklares i videre prosess

Fv. Sykkkelbyen Kongsvinger (18–21), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, mindre tiltak

Planstatus: Varierer og behovet avklares i videre prosess

Fv. Sykkkelbyen Brumunddal (18–21), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, mindre tiltak

Planstatus: Varierer og behovet avklares i videre prosess

Fv. 84. Furnesvegen, Mørkvedvn. – Nordåsvegen

Kostnadsoverslag 8,3 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 9800, lengde 0,6 km

Anlegg: Oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg m/ fortau

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 395. Kongevegen, Tiurvegen – Vingersjøvegen/E16

Kostnadsoverslag 6,4 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse E, ÅDT 2100, lengde 0,8 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg/ utbedring av fortau

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 222. Stangevegen, Brugata–Grønnegata

Kostnadsoverslag 4 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 10000, lengde 0,5 km

Anlegg: Oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg m/ fortau

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 79. Knut Alvsons gate, Vognvegen–Kornsilovegen

Kostnadsoverslag 11,7 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse D, ÅDT 4300, lengde 0,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 391. Bæreiavegen, Blomstervn– Utsiktsvegen

Kostnadsoverslag 2,9 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse E, ÅDT 1900, lengde 0,3 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 51. Masetvegen, Nordåsvegen– Sveumvegen

Kostnadsoverslag 7,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse D, ÅDT 3050, lengde 0,4 km

Anlegg: Oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg m/ fortau

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 554. Storgata

Kostnadsoverslag 2 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Tiltaket består i tilpassing av kryss til løsninger som blir lagt til grunn for sykkelanlegg i den kommunale delen av Storgata.

Funksjonsklasse D, ÅDT 3800

Anlegg: Anlegg for gående og syklende i kryss

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 92. Berger Langmoens veg/ Skolegata

Kostnadsoverslag 2 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse D, ÅDT 7810, lengde 0,7 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende i Berger Langmoens veg, alternativt i Skolegata

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 90. Fagerlundvegen, Skolevegen–Bekkelundvegen

Kostnadsoverslag 8,1 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 3600, lengde 0,7 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende:

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Tettbygde områder

Fv. 222. Tangenvegen, Solheimgutua– Kristian Fjelds gt.

Kostnadsoverslag 22,3 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 2350, lengde 2,2 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 84. Furnesvegen, utbedring av krysningspunkter

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 8000

Anlegg: Utbedring av utvalgte krysningspunkter langs fv.84

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 199. Kirkevegen, Såstadvn. – Vestadvn.

Kostnadsoverslag 6,0 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse E, ÅDT 1400, lengde 0,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 222. Stangevegen – utbedring av krysningspunkter

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 8000

Anlegg: Utbedring av utvalgte krysningspunkter langs fv.222

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 92. Byflatvegen, Bjørgevegen – Byflaten 181.

Kostnadsoverslag 19,4 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 1900, lengde 1,6 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 213. Storgata, Skogvn. – Pinnerudvn

Kostnadsoverslag 12,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 4800, lengde 1,3 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 21. Vestmarkavegen, Framh.–Tuhus

Kostnadsoverslag 9,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3900, lengde 0,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 175. Sandervegen, Konows veg– Skarnesbråten

Kostnadsoverslag 17,5 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1600, lengde 1,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Spredtbygde områder

Fv. Alternativ tilrettelegging (18–21)

Kostnadsramme 2,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Anlegg: Anlegg for gående og syklende

Dialog og prosess med aktuelle kommuner

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 24. Borgen – x. fv.285

Kostnadsoverslag 22,6 mill. kr. Usikkerhet 25 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3600, lengde 3 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 343/347. Magnormoen – Matrand

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 1600

Anlegg: Alternativ tilrettelegging, oppmerking, skilting, lys

Planstatus: Behov for byggeplan

Fv. 29. Krokhaug– Folldal sentrum, tilskudd

Kostnadsramme 0,5 mill. kr. Tilskudd. Usikkerhet 0%

Funksjonsklasse B, ÅDT 1100, lengde 2,5 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende

Alternativ tilrettelegging skal vurderes nærmere Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 210. Årnes – Agnåa

Kostnadsoverslag 6,1 mill. kr. Usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 2100, lengde 0,6 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 26. Brugata

Kostnadsoverslag 3 mill. kr. Usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 1650, lengde 0,1 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 60. Bjørgedalsvegen, Gjerlu – Røset

Kostnadsoverslag 15 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1300, lengde 1,2 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg
Nytt veglys inngår i tiltaket
Planstatus: Behov for byggeplan

Fv. 201. Bergesida – Opåsvegen

Kostnadsoverslag 3,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse C, ÅDT 1000, lengde 0,5 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 104. Midtvangvegen, Karsetgutua – Kappvegen

Kostnadsoverslag 1 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse D, ÅDT 1400, lengde 0,3 km
Anlegg: Anlegg for gående og syklende
Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 116. Kongsvegen, Lovisenberg – Hanum

Kostnadsoverslag 12,8 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse C, ÅDT 3700, lengde 1,2 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 218. Drevsjø

Kostnadsoverslag 1,5 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse B, ÅDT 550, lengde 0,3 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg m/ grusdekke
Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 30. Sundfloen–Sundet , turveg

Kostnadsoverslag 1 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse B, ÅDT 1650, lengde 0,3 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg m/ grusdekke
Planstatus: Behov for byggeplan

Fv. 24. Gata – Filsetvegen

Kostnadsoverslag 13 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse B, ÅDT 4300, lengde 1,7 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 24. Sand – Dagfinrud

Kostnadsoverslag 22,8 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 3200, lengde 2,3 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Periode 2022–23. Omtale av tiltak.

Sykkelbyene

Fv. Sykkelbyen Elverum (22–23), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, primært på fylkesvegnettet.

Planstatus: Varierer og behov avklares i videre prosess

Fv. Sykkelbyen Hamar (22–23), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, primært på fylkesvegnettet.

Planstatus: Varierer og behov avklares i videre prosess

Fv. Sykkelbyen Kongsvinger (22–23), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, primært på fylkesvegnettet.

Planstatus: Varierer og behov avklares i videre prosess

Fv. Sykkelbyen Brumunddal (22–23), mindre sykkeltiltak

Kostnadsramme 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Midlene skal benyttes til mindre sykkeltiltak, strakstiltak, skilting, oppmerking, primært på fylkesvegnettet.

Planstatus: Varierer og behov avklares i videre prosess

Fv. 505. Jernbanegata

Kostnadsoverslag 2 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse D, ÅDT 5600, lengde km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende:

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 222. Furnesvegen, Nic. Hellands qt – Lærer Mikkelsens veg

Kostnadsoverslag 12,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 12000, lengde 0,6 km

Anlegg: Oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg m/ fortau

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 90. Nils Ambli's veg, Ringsakervegen – Øvregate

Kostnadsoverslag 3,1 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 7500, lengde 0,3 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 79. Aslak Bolts gate, Karl J – Stormyrvegen

Kostnadsoverslag 11,6 mill. kr. Usikkerhet 40 %.

Funksjonsklasse C, ÅDT 10700, lengde 0,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Tettbygde områder

Fv. 192. Kjonerudvegen, E6 – Stensbakkvegen

Kostnadsoverslag 11,9 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 2000, lengde 1,4 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Nytt veglys inngår i tiltaket

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 117. Hjellumvegen, Ryllickv – Nybrua

Kostnadsoverslag 2 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse D, ÅDT 2700, lengde 0,2 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 222. Stangevegen, Ottestad – Stangebrua

Kostnadsoverslag 10,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 10000, lengde 1,3 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 212. Nesvegen, x fv. 84 – x ny fv.212

Kostnadsoverslag 1 mill. kr. Tilskudd Usikkerhet 0%

Funksjonsklasse C, ÅDT 4000, lengde 0,3 km

Anlegg: Gang- og sykkelveg

Planstatus: Byggeplan

Fv. 235. Ilsengvegen, Linjevegen – Kongsvegen

Kostnadsoverslag 4,4 mill. kr. Usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1850, lengde 2,7 km

Anlegg: Anlegg for gående og syklende
Alternativ tilrettelegging skal vurderes nærmere
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Spredtbygde områder

Fv. Alternativ tilrettelegging (22–23)

Kostnadsramme 2,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %
Anlegg: Anlegg for gående og syklende:
Dialog og prosess med aktuelle kommuner
Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 210. Glåmlia – Sæter

Kostnadsoverslag 22,2 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse C, ÅDT 2100, lengde 1,2 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 213. Gaupen – Revlinghagan

Kostnadsoverslag 7,1 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse C, ÅDT 1850, lengde 0,6 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 572. Bygdervn. Trysilelva camping – Øråneset camping

Kostnadsoverslag 5,1 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse D, ÅDT 1600, lengde 1,3 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 210. Kavlerud – Vestmo

Kostnadsoverslag 19,5 mill. kr. Usikkerhet 40 %
Funksjonsklasse C, ÅDT 1100, lengde 1,2 km
Anlegg: Gang- og sykkelveg
Nytt veglys inngår i tiltaket
Planstatus: Behov for reguleringsplan

9.4 Trafikksikkerhet (TS)

Programområdet omfatter trafikksikkerhetstiltak vurdert og prioritert med utgangspunkt i ulykkesregistreringer, risikovurderinger og TS-inspeksjoner. Aktuelle tiltak er basert på faglige vurderinger på grunnlag av ulykkesdata og risikovurderinger og i henhold til

vegnormaler og gjeldende retningslinjer. Programområdet og aktuelle tiltak er nærmere beskrevet i kap.5.4.9. Hovedinnsatsområdene er

- Tiltak mot utforkjøringsulykker; tiltak definert etter TS-inspeksjoner, utbedring av kurver
- Vegbelysning
- Sikring av gangfelt i 50-soner
- Kontroll- og kjettingplasser
- Kryssutbedring, ombygging begrunnet i trafiksikkerhet og bedret framkommelighet
- Forkjørsregulering av fylkesvegnettet
- Uspesifiserte TS-tiltak, mindre tiltak som forsterket oppmerking, fartsdempende tiltak, mindre rekkverkstreknings, småtiltak i kryss, etablering av gangfelt, venteplasser for skolebarn mm.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Sikring av kryssingspunkt (18–21)

Kostnadsramme 18 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Det foreligger en rapport med forslag til tiltak på ca. 100 gangfelt i 50-soner. Det vanligste tiltaket er forsterket belysning eller intensivbelysning.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. Uspesifiserte TS-midler (18–21)

Kostnadsramme 4 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Mindre tiltak for å etterkomme enkelthenvendelser om mindre strakstiltak samt tiltak foreslått av ulykkesgruppa.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. Forkjørsregulering av fylkesveger

Kostnadsramme 10 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Det er et mål å forkjørsregulere hele fylkesvegnettet med enkelte unntak.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. Tiltak mot utforkjøringsulykker i kurver

Kostnadsramme 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Gjelder enkelte kurver med stort ulykkespotensiale.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 222. Ringgata x Furnesvegen, kryssombygging

Kostnadsoverslag 14,5 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 10400/10200

Ombygging til rundkjøring er lagt til grunn for kostnadsoverslaget. Endelig standard avklares i prosjektet

Planstatus: Reguleringsplan

Fv 24. Delbekk N. – Neset, nytt veglys

Kostnadsoverslag 16,3 mill, usikkerhet 25 %, lengde 11,9 km

Funksjonsklasse B, ÅDT 3500

Nytt veglys i henhold til veglysplan

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 84. Vien – Furnesvegen, nytt veglys

Kostnadsoverslag 2 mill, usikkerhet 25 %, 1,5 km

Funksjonsklasse C, ÅDT 5500

Nytt veglys i henhold til veglysplan

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 210. Kontrollplass

Kostnadsoverslag 1 mill, usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1300

Mindre kontrollplass på østsiden av vegen i Grue kommune

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 216. Kvernstubrua, ombygging av kryss med fv. 19

Kostnadsoverslag 1,9 mill, usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 2600

Kryssombygging. Kryss med venstre svingefelt er langt til grunn for kostnadsoverslaget.

Endelig standard avgjøres i prosjektet.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 30. Koppang – Åkrestrømmen, tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 13,7 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 500, lengde 13,5 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker

Fv. 21. Skotterud – Akershus gr., tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 15,3 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse B, ÅDT 2100, lengde 18,7 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker

Fv. 216. Kvernstubrua – Oppland gr., tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 13,2 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 2600, lengde 22,8 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker

Fv. 74. Vognvegen x Aluvegen, kryssombygging

Kostnadsoverslag 16,4 mill, usikkerhet 40%

Funksjonsklasse C, ÅDT 5500.

Kryssombygging. Ombygging til to mindre rundkjøringer er lagt til grunn for kostnadsoverslaget. Endelig standard avklares i prosjektet.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 19. Rudshøgda – Kvernstubrua, tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 5,7 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 1500, lengde 7,0 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker

Periode 2022–23. Omtale av tiltak.

Fv. Uspesifiserte TS-midler (22–23)

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Mindre tiltak for å etterkomme enkelthenvendelser om mindre strakstiltak, samt tiltak etter forslag fra ulykkesgruppa.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. Vegbelysning – nye prosjekter

Kostnadsramme 11,8 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Det vurderes behov for belysning av enkelte strekninger med gang- og sykkelveg som ikke har belysning idag. Kriterier er blant annet høy ÅDT og randbebyggelse.

Planstatus: Ikke behov for reguleringsplan

Fv. 116. Sælidvegen x Gåsbuvegen, kryssombygging

Kostnadsoverslag 5,1 mill, usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 9100

Kryssombygging.

Kryss med venstresvingefelt er lagt til grunn for kostnadsoverslaget, endelig løsning avklares i prosjektet.

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 607 Åmot gr. – Åkrestrømmen, tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 30,6 mill., usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 500, lengde 32 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker

Fv. 116. Kongsvegen x Ilsengvegen, kryssombygging

Kostnadsoverslag 2 mill, usikkerhet 40 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 3000

Kryssombygging. Justering og siktbedring er lagt til grunn for kostnadsoverslaget, endelig løsning avklares i prosjektet

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. 209. Sand – Mo, tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 4,1 mill, usikkerhet 10%

Funksjonsklasse D, ÅDT 2500, lengde 5 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker.

Fv. 213. Moelv – Oppland gr., tiltak mot utforkjøringsulykker

Kostnadsoverslag 9,4 mill, usikkerhet 10 %

Funksjonsklasse C, ÅDT 2250, lengde 18,4 km

Tiltak prioriteres på en del utvalgte strekninger som har størst risiko for utforkjøringsulykker.

9.5 Miljø og service

Programområdet omfatter

- støy-/støyskjermingstiltak (innendørs støy > 42dBA),
- miljøgater/tettstedstiltak/stedsutvikling (tiltak og tilskudd til planlegging/prosjektering)
- ivaretagelse av biologisk mangfold, oppfølging av vanndirektivet
- kulturminner
- rasteplasser
- tilgjengelighet til natur- friluftsområder mv.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Stedsutvikling, tilskudd

Kostnadsramme 4 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Tildeling etter vedtak i fylkesrådet.

Fv Tilskudd til tiltak som fremmer bruk av fornybare energiformer i vegtrafikken

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Tildeling etter vedtak i fylkesrådet.

Fv. 26. Stedsutvikling, tilskudd

Kostnadsramme 4 mill. kr. Usikkerhet 0 %

Videreføre stedsutviklingsarbeidet i Engerdal sentrum.

Planstatus: Reguleringsplan foreligger.

Periode 2022–22. Omtale av tiltak:

Fv. Støyskjermingstiltak

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Lovpålagte tiltak.

9.6 Kollektivtiltak

I programområdet kollektivtiltak inngår kollektivknutepunkt, fremkommelighetstiltak, snuplasser, gangforbindelser, nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser. Universell utforming er et viktig element i mye av tilretteleggingen og det er vektlagt å bidra til økt samsvar mellom kvaliteten i rutetilbudet og infrastrukturen.

Tiltakene er samlet i tiltakspakker definert til vegstrekninger eller etter tiltakstype. Det er avsatt midler til både definerte og statiske behov og til uforutsette behov som oppstår perioden. Større kollektivknutepunkt som er planlagt oppgradert i perioden er Kongsvinger skysstasjon. Midlene som var avsatt i perioden 2014–17 videreføres til neste periode. I tillegg gis det et tilskudd til oppgradering av bussterminalen på Skarnes stasjon.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Leskur og annet utstyr

Kostnadsramme 1,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Leskur og annet utstyr på eksisterende holdeplasser

Planstatus: Ikke behov

Fv. Hedmark, snuplasser

Kostnadsramme 4,0 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Snuplasser

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Utbedring, holdeplasser Hedmark

Kostnadsramme 2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 572. Innbygda, holdeplasser

Kostnadsramme 0,4 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Restfinansiering av holdeplasser

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 24. Skarnes stasjon, tilskudd

Tilskudd 1 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Oppgradering av bussterminalen på Skarnes stasjon

Planstatus: Ikke behov

Fv. 74 Vognvegen, oppgradering av holdeplasser

Kostnadsramme 2,4 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Oppgradering av holdeplasser fv. 74

Funksjonsklasse C, ÅDT 6000

Planstatus: Behov for byggeplan

Fv. 47. Narudvegen, nye holdeplasser og gangforbindelser

Kostnadsramme 4,0 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye holdeplasser og gangforbindelser fv. 47

Funksjonsklasse D, ÅDT 5500

Planstatus: Behov for reguleringsplan

Fv. Elverum, holdeplasser

Kostnadsramme 1,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Elverum

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Hamar, holdeplasser

Kostnadsramme 1,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Hamar

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Kongsvinger, holdeplasser

Kostnadsramme 1,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Kongsvinger

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Brumunddal, holdeplasser

Kostnadsramme 1,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Brumunddal

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 84. Oppgradering av holdeplasser

Kostnadsramme 3,2 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Oppgradering av holdeplasser fv. 84

Funksjonsklasse C, ÅDT 7500

Planstatus: Behov for byggeplan

Fv. 222. Oppgradering av holdeplasser

Kostnadsramme 4,0 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye holdeplasser og gangforbindelser fv. 47

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. 84 Nydal, fremkommelighetstiltak

Kostnadsramme 6 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Fremkommelighetstiltak i Nydal

Funksjonsklasse C, ÅDT 8000, lengde km

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Periode 2022–22. Omtale av tiltak:

Fv. Utbedring, holdeplasser Hedmark

Kostnadsramme 8 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Uforutsette kollektivtiltak Hedmark

Kostnadsramme 4,5 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Leskur og annet utstyr

Kostnadsramme 4 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Leskur og annet utstyr på eksisterende holdeplasser

Planstatus: Ikke behov

Fv. Elverum, holdeplasser

Kostnadsramme 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Elverum

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Hamar, holdeplasser

Kostnadsramme 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Hamar

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Kongsvinger, holdeplasser

Kostnadsramme 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Kongsvinger

Planstatus: Behov avklares i videre prosess

Fv. Brumunddal, holdeplasser

Kostnadsramme 3 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Nye og oppgradering av eksisterende holdeplasser i Brumunddal

Planstatus: Behov avklares i videre prosess.

9.7 Til disposisjon

Det settes av noen frie midler som kan benyttes for å møte enkelte behov som kan oppstå underveis. Formålet er å ha handlingsfrihet underveis i perioden til å delta i spleiselag på gode prosjekter på tvers av programområdene som ikke ligger inne i handlingsprogrammet. Disposisjonspotten er uavhengig av programområdetiltak og er et supplement til innværende handlingsprograms sekkeposter. Midlene kan tildeles tre ulike grupperinger:

- 1) Gjennomføringsmidler – søknad fra kommune
- 2) Midler til behov som oppstår eller avdekkes i samband med andre tiltak (eks «missing link» – fortausbit)
- 3) Planleggingsmidler – søknad fra kommune

Kriterier:

1. Prosjektet må være relatert til fylkesvegnettet.
2. Prosjektet må være planavklart med planvedtak når søknad sendes (gjelder ikke gruppe 3)
3. Prosjektbeskrivelse og kostnadsoverslag må ligge ved søknaden.
 - a) Forutsetter spleiselag/samfinansiering. Fylkeskommunens andel skal komme i form av fast tilskudd og kommunen skal normalt være byggherre.
 - b) Utbygger/ byggherre bærer all risiko ved eventuelle kostnadsoverskridelser og forsinkelser.
4. Gjennomføringsavtale skal inngås.
 - a. Gjennomføringsavtale betinger utarbeidet byggeplan som skal godkjennes av Statens vegvesen.
 - b. Tilskuddet fra fylkeskommunen er ikke endelig før gjennomføringsavtalen er undertegnet av alle parter.
5. Prosjektet skal gjennomføres det året tilskuddet er tildelt.
 - a. Tildelte midler utbetales når det er gjennomført arbeider på prosjektet som tilsvarer det økonomiske tilskuddet.
 - b. Det kan unntaksvis – og på bakgrunn av en begrunnet søknad – gis aksept for overføring av tilskuddet til året etter.

Kommunen søker midler for gjennomføring av tiltak i egen kommune. Søknadsfrist 1. mars året før tildeling. Det er anledning til å søke om midler over to år til ett prosjekt.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Hedmark, Til disposisjon

Kostnadsramme 4,0 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

Periode 2022–23. Omtale av tiltak:

Fv. Hedmark, Til disposisjon

Kostnadsramme 2,0 mill. kr. Usikkerhet 0 %.

9.8 Planlegging

Programområdet dekker kostnadene med planlegging etter plan- og bygningsloven. Som en tommelfingerregel må det settes av ca. 6–8 % av tiltakenes kostnad til planlegging. Større tiltak er forholdsvis billigere å planlegge enn de små. Alle tiltak som krever arealinngrep skal i utgangspunktet reguleres. Dette kan også gjelde forfallstiltak, der det som hovedprinsipp velges enklere metoder med kun striperegulering. Per 2016 foreligger det få planklare tiltak for handlingsprogramperioden 2018–21. Kostnadene til byggeplan inngår i prosjektkostnadene.

Planlegging:

Det er satt av 72 mill. til plantiltak i perioden 2018–21. Dette tar høyde for behov for kommunedel- og reguleringsplaner. For perioden 2022–23 foreslås et noe lavere beløp. For perioden 4 + 2 år utgjør midler til planlegging 6,0 % av investeringsrammen.

Periode 2018–21. Omtale av tiltak:

Fv. Hedmark, Planlegging

Kostnadsramme 72,0 mill. kr. 6,8 % av investeringsrammen 2018–21. Usikkerhet 0 %. Av dette er 9 millioner kroner satt av til fv. 24 Støa–Gata samt utredning av hensiktsmessig påkobling Gata sør – E6/Rv3 (ref. fylkestingets vedtak i sak 42/13 forbindelse med behandling av HP 2014–2017).

Periode 2022–23. Omtale av tiltak:

Fv. Hedmark, Planlegging

Kostnadsramme 24 mill. kr. 4,5% av investeringsrammen 2012–23. Usikkerhet 0 %.

10 Nasjonal turistveg Rondane

Hedmark er vertskap for en av de nasjonale turistvegene. Nasjonal turistveg Rondane går mellom Venabygdsfjellet og Folldal, fv. 27 og mellom Solli kirke og Enden, fv. 219. Vegen er 75 km lang og inngår i en nasjonal satsing på 18 utvalgte strekninger der kjøreopplevelse og storslått natur er satt i høysetet.

Nasjonal turistveg Rondane er en av de få turistvegene som er tilgjengelig året rundt. Forbindelsen mellom turistvegstrekingen og E6 i Gudbrandsdalen (Frya) kan ved dårlig vær om vinteren være stengt i kortere perioder over Venabygdsfjellet, men ellers er det muligheter for å få med seg lys og stemninger fra alle fire årstider.

Tema for turistvegen er «de blå fjella» med Harald Sohlbergs kjente maler «Vinternatt i Rondane» som bakteppe. Sohlbergplassen, tegnet av arkitekt Carl-Viggo Hølmekjær, stod ferdig i 2006 som en hyllest både til maleren og det magiske fjellmassivet Rondane.

I turistvegen inngår både kultur- og naturelementer der nye tiltak langs vegen spiller på nærhet til den særegne innlandsnaturen, slik som ved Atnbrua (Fossehuset og Vannbruksmuseet), ved foten av nasjonalparken (Straumbu raste- og servicestasjon) og Folldal gruver (info- og utsiktspunkt)

Det er ambisjoner om å utvikle turistvegen og de eksisterende attraksjonene videre for å styrke det lokale næringsgrunnlaget. Det er signert en egen avtale om drift, vedlikehold og forvaltning av turistvegen mellom Oppland og Hedmark fylkeskommune (vegeier) og Statens vegvesen ved Region øst (vegadministrasjon) og Vegdirektoratet (attraksjonseier).

Det er registrert økt trafikk både ved Straumbu og Folldal gruver i 2016 sesongen, og det er potensiale for økt inntjening hos næringsaktørene. Rondaneveien BA er et selskap som driver markedsføring av tilbud og aktiviteter langs- og i nærområdet for turistvegen.

11 Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU)

I henhold til Vegtrafikklovens § 40A har Hedmark fylkeskommune ansvar for å tilrå og samordne tiltak som kan fremme trafikksikkerheten i fylket. Ansvaret er delegert til Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU). Fylkestinget vedtar Trafikksikkerhetsplan for Hedmark fylke gjeldende for fire år om gangen. Trafikksikkerhetsplanen skal angi mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, basert på nasjonale føringer og den reelle trafikk- og ulykkessituasjonen. Tiltaksplan utarbeides for to år om gangen.

HTUs ansvarsområde er i særlig grad trafikantrettet arbeid og mange tiltak er rettet mot barn og unge. Det er viktig å skape gode holdninger tidlig. Målet er at økt kunnskap og bevissthet skal fremme trafikksikker atferd og gi færre ulykker. Arbeidet for trygg skoleveg, trygge barnehager og sikring av barn i bil fortsetter.

Felles innsats mellom flere etater og organisasjoner for en fin og sikker russetid er et særskilt satsingsområde, likeså tiltak overfor motormiljøer med særegne utfordringer. Trygt hjem er et godt etablert tilbud i Hedmark som alternativ til å sitte på med tilfeldige, uerfarne sjåførere. 7000 unge hedmarkinger bruker årlig denne muligheten. Arbeidet for trygg skoleveg, trygge barnehager og sikring av barn i bil fortsetter.

Eldre trafikanter er en ulykkesbelastet gruppe sett i forhold til hvor mye denne gruppe ferdes i trafikken. Antall eldre blir stadig høyere og de reiser mer. Ulykker med eldre trafikanter får generelt et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre trafikanter er involvert fordi høy alder gir nedsatt tåleevne. Eldre er spesielt utsatt i fotgjengerulykker ved kryssing av veg og i ulykker med venstresving i kryss. Eldre førere er også overrepresentert i utforkjørings- og møteulykker der sykdom eller trøtthet har vært avgjørende utløsende årsak.

Oppfriskningskurset 65+ for eldre sjåførere og samarbeidet med pensjonistforeningene i fylket videreføres.

Nasjonale kampanjer med tema fart, bilbelte og samspill mellom bilister og syklister er en del av tiltaksbildet.

12 Investeringsprogram – prioriterte tiltak

12 Investeringsprogram – prioriterte tiltak

Planlegging: Store prosjekter															
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	Kostnad	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18–21	2 022	2 023	Sum 18–23	Restbehov
Fv 24 Støa – Gata sør – E6/Rv. 3 (18–21) planlegging	Stange						2 000	3 000	3 000	1 000	9 000			9 000	
							2 000	3 000	3 000	1 000	9 000				
												–	–	9 000	–
Programområde: Utbedringer															
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	Kostnad	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18–21	2 022	2 023	Sum 18–23	Restbehov
Fv Ekstraordinær utbedring forfall uspes. (18–21)	_Hedmark				120 000	0 %	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000			120 000	
Fv Forarbeid dekke uspes. (18–21)	_Hedmark				112 000	0 %	28 000	28 000	28 000	28 000	112 000			112 000	
Fv Usikkerhet/-reparasjon utbedringstiltak (18–21)	_Hedmark				14 000	0 %	3 500	3 500	3 500	3 500	14 000			14 000	
Fv Rehabilitering av bruekkverk (18–21)	_Hedmark				6 000	0 %	1 500	1 500	1 500	1 500	6 000			6 000	
Fv 52 Sørumsvegen – Spikdalsvegen, vegutbdr. inkl. ny gs-veg (18–21)	Ringsaker	D	550	2020	25 600	40 %	25 600				25 600			25 600	
Fv 166 Løten søndre jernbaneundergang , inkl. rundkjøring (18–21)	Løten	D	5200	320	15 400	10 %	15 400				15 400			15 400	
Fv 217 Elvbrua, forsterkning	Engerdal	C	300	35	3 600	40 %	3 600				3 600			3 600	
Fv 60 Korslund – Libergstajet, utbedring forfall	Hamar	C	1350	4450	13 600	25 %	13 600				13 600			13 600	
Fv 30 Flaskodden – Åsheim, utbedring forfall	Rendalen	C	450	3660	16 100	40 %	16 100				16 100			16 100	
Fv 24 Borgen – Bjelker, utbedring forfall	Nord-Odal	B	3600	7410	22 900	25 %	15 000	7 900			22 900			22 900	
Fv 24 Gata – Korsbakken, utbedring forfall	Stange	B	4200	4460	24 500	25 %	8 200	16 300			24 500			24 500	
Fv 24 Bruvoll fengsel – Topp bakkene, utbedring forfall	Nord-Odal	B	2100	1200	7 300	25 %	3 300			4 000	7 300			7 300	
Fv 24 Korsbakken – Stange, utbedring forfall	Stange	B	4200	5780	20 900	25 %		20 900			20 900			20 900	
Fv 24 Ilgo – Sand, utbedring forfall	Nord-Odal	B	3500	3420	17 700	25 %		5 000	12 700		17 700			17 700	
Fv 546 Skavhaugen – Blikkberget, vegutbedring	Elverum	D	150	9600	39 600	40 %		4 200	35 400		39 600			39 600	
Fv 74 Storhamargata, tilskudd	Hamar	C	10200	370	5 000	0 %			5 000		5 000			5 000	
Fv 396 Kongsvinger hengebru, overflatebehandling	Kongsvinger	C	11700	160	10 300	40 %			10 300		10 300			10 300	
Fv 21 Kiviken – Harstad, utbedring forfall	Eidskog	B	1700	7890	18 700	25 %			18 700		18 700			18 700	
Fv 24 Bjelker – Strandhaug, utbedring forfall	Nord-Odal	B	3500	1800	5 900	25 %			5 900		5 900			5 900	
Fv 24 Sand – Bruvoll, utbedring forfall	Nord-Odal	B	3150	6940	30 300	25 %			7 800	22 500	30 300			30 300	
Fv 29 Einunna bru, ny bru med tilhørende veg	Alvdal	B	600	870	36 600	40 %				36 600	36 600			36 600	
Fv 216 Næroset bru, ny bru	Ringsaker	C	2550	20	13 000	40 %				13 000	13 000			13 000	
Fv 19 Rudshøgda – Kvernstua, utbedring forfall	Ringsaker	C	1550	7770	34 200	40 %				10 000	10 000	24 200		34 200	
							163 800	117 300	158 800	149 100	589 000				
Fv Usikkerhet/-reparasjon utbedringstiltak (22–23)	_Hedmark				7 000	0 %						3 500	3 500	7 000	
Fv Rehabilitering av bruekkverk (22–23)	_Hedmark				3 000	0 %						1 500	1 500	3 000	
Fv Ekstraordinær utbedring forfall uspes. (22–23)	_Hedmark				60 000	0 %						30 000	30 000	60 000	
Fv Forarbeid dekke uspes. (22–23)	_Hedmark				56 000	0 %						28 000	28 000	56 000	
Fv 200 Såstad – Re, vegutbedring	Stange	E	250	1580	6 700	40 %						6 700		6 700	
Fv 681 Brannvålsveien, utbedring jernbaneundergang	Alvdal	D	750	200	20 500	40 %						20 500		20 500	
Fv 432 Sjørboten – Korsmo, vegutbedring	Åsnes	E	100	4900	22 900	40 %						12 900	10 000	22 900	
Fv 30 Jernbaneundergang Tynset sentrum inkl. gs-veg	Tynset	B	4800	500	71 800	40 %							71 800	71 800	
Fv 493 Lundbyvollen (Risberget) – Elverum gr., vegutbedring	Våler	D	200	7300	35 300	40 %							20 900	20 900	14 400
												127 300	165 700	882 000	14 400

Programområde: Tiltak for gående og syklende																
Alle kostnadstall i 1000 kr og prisnivå 2017 kr																
Sykkelbyer																
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18–21	2022	2023	Sum 18–23	Restbehov	
Fv Sykkelbyen Elverum (18–21), mindre sykkeltiltak	Elverum				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000		
Fv Sykkelbyen Hamar (18–21), mindre sykkeltiltak	Hamar				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000		
Fv Sykkelbyen Kongsvinger (18–21), mindre sykkeltiltak	Kongsvinger				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000		
Fv Sykkelbyen Brumunddal (18–21), mindre sykkeltiltak	Ringsaker				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000		
Fv 84 Furnesvegen, Mørkvedvegen–Nordåsvegen	Ringsaker	C	9800	605	8 300	40 %	6 300	2 000			8 300			8 300		
Fv 395 Kongevegen, Tiurvegen – Vingersjøvegen	Kongsvinger	E	2100	826	6 400	40 %		6 400			6 400			6 400		
Fv 222 Stangevegen, Brugata–Grønnegata	Hamar	C	10000	500	4 000	40 %		4 000			4 000			4 000		
Fv 79 Knut Alvsonsgt, Vognvegen – Kornsilovegen	Hamar	D	4300	400	11 700	40 %			11 700		11 700			11 700		
Fv 391 Bæreiavegen, Blomstervegen–Utsiktsvegen	Kongsvinger	E	1900	290	2 900	40 %			2 900		2 900			2 900		
Fv 51 Mausetvegen, Nordåsvegen–Sveumvegen	Ringsaker	D	3050	400	7 200	40 %			7 200		7 200			7 200		
Fv 554 Storgata	Elverum	D	3800		2 000	40 %			2 000		2 000			2 000		
Fv 92 Berger Langmoensveg/ Skolegata	Ringsaker	D	7800	680	2 000	40 %				2 000	2 000			2 000		
Fv 90 Fagerlundvegen, Skolevegen – Bekkelundvegen	Ringsaker	C	3600	710	8 100	40 %				8 100	8 100			8 100		
							8 300	14 400	25 800	12 100	60 600					
Fv Sykkelbyen Elverum (22–23), mindre sykkeltiltak	Elverum				1 000	0 %						500	500	1 000		
Fv Sykkelbyen Hamar (22–23), mindre sykkeltiltak	Hamar				1 000	0 %						500	500	1 000		
Fv Sykkelbyen Kongsvinger (22–23), mindre sykkeltiltak	Kongsvinger				1 000	0 %						500	500	1 000		
Fv Sykkelbyen Brumunddal (22–23), mindre sykkeltiltak	Ringsaker				1 000	0 %						500	500	1 000		
Fv 505 Jernbanegata	Elverum	D	5600		2 000	40 %					2 000			2 000		
Fv 222 Furnesvegen, Nic Hellandsgt – Lærer Mikkelsens veg	Hamar	C	12000	600	12 200	40 %					12 200			12 200		
Fv 90 Nils Ambliisveg, Ringsakervegen – Øvregate	Ringsaker	C	7500	300	3 100	40 %					3 100			3 100		
Fv 79 Aslak Bolts gt., Karl J–Stormyrv	Hamar	C	10700	340	11 600	40 %							11 600	11 600		
												19 300	13 600	93 500	–	
Tettbygde områder																
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18–21	2022	2023	Sum 18–23	Restbehov	
Fv 222 Tangenvegen, Solheimgutua – Kristian Fjelds gt	Stange	D	2350	2200	22 300	40 %		22 300			22 300			22 300		
Fv 84 Furnesvegen, Utbedring av krysningspunkter	Ringsaker	C	8000		2 000	0 %		2 000			2 000			2 000		
Fv 199 Kirkevegen, Sæstadv.– Vestadv.	Stange	E	1400	430	6 000	40 %		6 000			6 000			6 000		
Fv 222 Stangevegen, Utbedring av krysningspunkter	Stange	C	8000		1 000	0 %		1 000			1 000			1 000		
Fv 92 Byflatevegen Bjørgevegen – Byflaten 181	Ringsaker	D	1900	1600	19 400	40 %			19 400		19 400			19 400		
Fv 213 Storgata, Skogvegen – Pinnerudvegen	Ringsaker	C	4800	1340	12 200	40 %				12 200	12 200			12 200		
Fv 21 Vestmarkavegen, Framh.– Tuhusp.	Eidskog	B	3900	400	9 200	40 %				9 200	9 200			9 200		
Fv 175 Sandervegen, Konows veg – Skarnesbråten	Sør–Odal	C	1600	1100	17 500	40 %				17 500	17 500			17 500		
							–	31 300	19 400	38 900	89 600					
Fv 192 Kjonerudvegen, E6 – Stensbakkvegen	Stange	D	2000	1350	11 900	40 %						11 900		11 900		
Fv 117 Hjellumvegen, Ryllikvegen – Nybrua	Hamar	D	2700	270	2 000	40 %					2 000			2 000		
Fv 222 Stangevegen, Ottestad – Stangebrua	Stange	C	10000	1300	10 200	40 %							10 200	10 200		
Fv 212 Nesvegen, X fv.84 – x ny fv. 212, tilskudd	Ringsaker	C	4000	300	1 000	0 %							1 000	1 000		
Fv 235 Ilsengvegen, Linjevegn – Kongsvegen	Hamar	C	1850	2700	4 400	40 %							4 400	4 400		
												13 900	15 600	119 100	–	
Spredtbygde områder																
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18–21	2022	2023	Sum 18–23	Restbehov	
Fv Alternativ tilrettelegging (18–21)	_Hedmark				2 500	0 %		500	1 550	450	2 500			2 500		
Fv 24 Borgen–x fv.285	Sør–Odal	B	3600	3000	22 600	25 %	22 600				22 600			22 600		
Fv 343/347 Magnormoen –Matrand	Eidskog	D	1600		1 000	0	1 000				1 000			1 000		
Fv 29 Krokhaug – Follidal sentrum, tilskudd	Follidal	B	1100	2500	500	0	500				500			500		
Fv 210 Årnes–Agnå	Kongsvinger	C	2100	600	6 100	10 %	6 100				6 100			6 100		
Fv 26 Brugata	Tolga	B	1650	60	3 000	10 %	3 000				3 000			3 000		
Fv 60 Bjørgedalsvegen, Gjerlu–Røset	Ringsaker	C	1300	1240	15 000	40 %	2 000	13 000			15 000			15 000		
Fv 201 Bergesida – Opåsvegen	Grue	C	1000	500	3 200	40 %		3 200			3 200			3 200		
Fv 104 Midtvangvegen, Karsetgutua–Kappvegen	Hamar	D	1400	300	1 000	40 %		1 000			1 000			1 000		
Fv 116 Kongsvegen, Lovisenberg–Hanum	Hamar	C	3700	1200	12 800	40 %			12 800		12 800			12 800		
Fv 218 Drevsjø	Engerdal	B	550	250	1 500	40 %			1500		1 500			1 500		
Fv 30 Sundfloen – Sundet, turveg	Stor–Elvdal	B	1650	300	1 000	40 %			1000		1 000			1 000		
Fv 24 Gata – Filsetvegen	Stange	B	4300	1700	13 000	40 %				13 000	13 000			13 000		
Fv 24 Sand – Dagfinrud	Nord–Odal	B	3200	2300	22 800	40 %				19 600	19 600	3200		22 800		
							35 200	17 700	16 850	33 050	102 800					
Fv Alternativ tilrettelegging (22–23)	_Hedmark				2 500	0 %						2 000	500	2 500		
Fv 210 Glåmlia – Sæter (polithøgskolen)	Kongsvinger	C	2100	1200	22 200	40 %						22 200		22 200		
Fv 213 Gaupen – Revlinghagan	Ringsaker	C	1850	570	7 100	40 %							7 100	7 100		
Fv 572 Bygdervegen, Trysilelva camp. – Øråneset camp.	Trysil	D	1600	1250	5 100	40 %							5 100	5 100		
Fv 210 Kavlerud– Vestmo	Våler	C	1100	1200	19 500	40 %							19 500	19 500		
												27 400	32 200	162 400	–	
											253 000			375 000		

Programområde: Trafikksikkerhet															
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18-21	2022	2023	Sum 18-23	Restbehov
Fv Sikring av kryssingspunkt (18-21), spes. liste	_Hedmark				18 000	0 %	4 500	4 500	4 500	4 500	18 000			18 000	
Fv Uspesifiserte TS-midler (18-21)	_Hedmark				4 000	0 %	1 000	1 000	1 000	1 000	4 000			4 000	
Fv Forkjørsregulering av fylkesveger, spes. liste	_Hedmark				10 000	0 %	2 500	2 500	2 500	2 500	10 000			10 000	
Fv Tiltak mot utforkjøringsulykker i kurver, spes. liste	_Hedmark				3 000	0 %		1 000	1 000	1 000	3 000			3 000	
Fv 222 RinggataxFurnesvegen, kryssombygging (18-21)	Hamar	C	10400	100	14 500	10 %	14 500				14 500			14 500	
Fv 24 Delbekk N – Neset, nytt veglys (18-21)	Nord-Odal	B	3500	11880	16 300	25 %	4 000	12 300			16 300			16 300	
Fv 84 Vien–Furnesvegen, nytt veglys	Hamar	C	5500	1485	2 000	25 %		2 000			2 000			2 000	
Fv 210 Kontrollplass	Grue	C	1300		1 000	40 %		1 000			1 000			1 000	
Fv 216 Kvernstubrua, ombygging av kryss med fv. 19	Ringsaker	C	2600	150	1 900	40 %		1 900			1 900			1 900	
Fv 30 Koppang – Åkrestrømmen, tiltak mot utforkjøringsulykker	Rendalen	C	500	13500	13 700	10 %		3 700	10 000		13 700			13 700	
Fv 21 Skotterud – Akershus gr., tiltak mot utforkjøringsulykker	Eidskog	B	2100	18700	15 300	10 %			15 300		15 300			15 300	
Fv 216 Kvernstubrua – Oppland gr, tiltak mot utforkjøringsulykker	Ringsaker	C	2600	22800	13 200	10 %			13 200		13 200			13 200	
Fv 74 VognvegenxAluvegen, kryssombygging	Hamar	C	5500	100	16 400	40 %				16 400	16 400			16 400	
Fv 19 Rudshøgda – Kvernstubrua, tiltak mot utforkjøringsulykker	Ringsaker	C	1500	7000	5 700	10 %				5 700	5 700			5 700	
							26 500	29 900	47 500	31 100	135 000				
Fv Uspesifiserte TS-midler (22-23)	_Hedmark				2 000	0 %						1 000	1 000	2 000	
Fv Vegbelysning – nye prosjekter (22-23)	_Hedmark				11 800	0 %							11 800	11 800	
Fv 116 Sælidvegen x Gåsbuvegen, kryssombygging	Hamar	C	9100		5 100	40 %						5 100		5 100	
Fv 607 Åmot gr. – Åkrestrømmen, tiltak mot utforkjøringsulykker	Rendalen	C	500	32000	30 600	10 %						30 600		30 600	
Fv 116 Kongsvegen x Ilsengvegen, kryssombygging	Hamar	C	3000		2 000	40 %							2 000	2 000	
Fv 209 Sand – Mo, tiltak mot utforkjøringsulykker	Nord-Odal	D	2500	5000	4 100	10 %							4 100	4 100	
Fv 213 Moelv – Oppland grense, tiltak mot utforkjøringsulykker	Ringsaker	C	2250	18400	9 400	10 %							9 400	9 400	
												36 700	28 300	200 000	–
Programområde: Miljø og service															
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18-21	2022	2023	Sum 18-23	Restbehov
Fv Stedsutvikling, tilskudd (18-21)	_Hedmark				4 000	0 %	1 000	1 000	1 000	1 000	4 000			4 000	
Fv Tilskudd til tiltak som fremmer bruk av fornybare energiformer i vegtrafikk	_Hedmark				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000	
Fv 26 Stedsutvikling, tilskudd	Engerdal				4 000	0 %		4 000			4 000			4 000	
							1 500	5 500	1 500	1 500	10 000				
Fv Støyskjermingstiltak	_Hedmark				2 000	0 %						1 000	1 000	2 000	
												1 000	1 000	12 000	–

Programområde: Kollektivtiltak																
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18-21	2022	2023	Sum 18-23	Restbehov	
Fv Leskur og annet utstyr (18-21)	_Hedmark				1 500	0 %		1 000	500		1 500			1 500		
Fv Hedmark, snuplasser	_Hedmark				4 000	0 %		2 000	2 000		4 000			4 000		
Fv Utbedring/ holdeplasser Hedmark (18-21)	_Hedmark				2 000	0 %	500	500	500	500	2 000			2 000		
Fv 572 Innbygda, holdeplasser (18-21)	Trysil				400	0 %	400				400			400		
Fv 24 Skarnes stasjon, tilskudd	Sør-Odal				1 000	0 %	1 000				1 000			1 000		
Fv 74 Vognvegen, oppgradering av holdeplasser	Hamar	C	6000		2 400	0 %	400	2 000			2 400			2 400		
Fv 47 Narudvegen, nye holdeplasser og gangforbindelser	Ringsaker	D	5500		4 000	0 %	500	3 500			4 000			4 000		
Fv Elverum, holdeplasser (18-21)	Elverum				1 500	0 %		500	500	500	1 500			1 500		
Fv Hamar, holdeplasser (18-21)	Hamar				1 500	0 %		500	500	500	1 500			1 500		
Fv Kongsvinger, holdeplasser (18-21)	Kongsvinger				1 500	0 %		500	500	500	1 500			1 500		
Fv Brumunddal, holdeplasser (18-21)	Ringsaker				1 500	0 %		500	500	500	1 500			1 500		
Fv 84 Oppgradering av holdeplasser	Ringsaker	C	7500		3 200	0 %		2 000	1 200		3 200			3 200		
Fv 222 Oppgradering av holdeplasser	Stange	C	7300		4 000	0 %		2 000	2 000		4 000			4 000		
Fv 84 Nydal, fremkommelighetstiltak	Ringsaker	C	8000		6 000	0 %				2 500	2 500	3500		6 000		
							2 800	15 000	8 200	5 000	31 000					
Fv Utbedring/ holdeplasser Hedmark (22-23)	_Hedmark				8 000	0 %						4 000	4 000	8 000		
Fv Uforutsette kollektivtiltak Hedmark	_Hedmark				4 500	0 %						2 000	2 500	4 500		
Fv Leskur og annet utstyr (22-23)	_Hedmark				4 000	0 %						2 000	2 000	4 000		
Fv Elverum, holdeplasser (22-23)	Elverum				3 000	0 %						1 500	1 500	3 000		
Fv Hamar, holdeplasser (22-23)	Hamar				3 000	0 %						1 500	1 500	3 000		
Fv Kongsvinger, holdeplasser (22-23)	Kongsvinger				3 000	0 %						1 500	1 500	3 000		
Fv. Brumunddal, holdeplasser (22-23)	Ringsaker				3 000	0 %						1 500	1 500	3 000		
												17 500	14 500	63 000	-	
Programområde: Til disposisjon																
Prosjektnavn	Kommune	F_kl	ÅDT	Lengde	K_ovsl	Usikk	2018	2019	2020	2021	Sum 18-21	2022	2023	Sum 18-23	Restbehov	
Til disposisjon (18-21)	_Hedmark				4 000		1000	1000	1000	1000	4 000			4 000		
							1000	1000	1000	1000	4 000					
Til disposisjon (22-23)	_Hedmark				2 000							1000	1000	2 000		
												1000	1000	6 000	-	

