



OPPLAND
fylkeskommune

Handlingsprogram for fylkesveger 2018–2021 (–23)

Innhold

Forord	3
1. Innledning	4
2. utfordringer og behov	6
2.1 Befolkningsutviklingen gir nye utfordringer	6
2.2 God samferdsel fremmer attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner	7
2.3 God stedsutvikling er bra for klimaet	7
3. Status for vegnettet.....	9
3.1 Oversikt over fylkesvegnettet.....	9
3.2 Omtale av vegnettet	10
3.3 Vegstandard.....	13
3.4 Ulykkessituasjonen	15
4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål	17
4.1 Nasjonale mål	17
4.2 Fylkeskommunens mål	18
5. Økonomiske rammer	19
5.1 Totalrammer	19
5.2 Rammer til drift, vedlikehold og investeringer	20
6. Drift av fylkesvegene	21
6.1 Budsjettammer for drift	21
6.2 Driftskontrakter	22
6.3 Drift øvrig	23
7. Vedlikehold av fylkesvegene	25
7.1 Budsjettammer for vedlikehold	25
7.2 Vedlikehold og "godt nok"-prinsipp	25
7.3 Dekkelegging	29
7.4 Grusveger	29
7.5 Bruvedlikehold.....	30
7.6 Vegoppmerking	30
8. Investeringer	31
8.1 Investeringene – fordeling mellom områdene	32
8.2 Strekningsvise/større tiltak.....	32
8.3 Mindre utbedringer	33
8.4 Gang- og sykkelveger	35
8.5 Trafikksikkerhetstiltak	40
8.6 Miljø og service.....	40
8.7 Kollektivtiltak og universell utforming.....	41
8.8 Andre investeringsposter	42
8.9 Skredsikring	44
9. Vedlegg.....	45
9.1 Småtiltak kollektiv	45
9.2 Småtiltak miljø og service	46
9.3 Småtiltak trafiksikkerhet	47

Vi knytter Oppland sammen

Fylkesvegene våre binder oss sammen, og vi i Oppland fylkeskommune jobber målretta for å utvikle framtidsretta næringer i hele fylket vårt. Gode og trygge veger er avgjørende viktig for utvikling av bedrifter og næringsliv, og for din og min mulighet til å bo, jobbe og drive med aktiviteter.

I *Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021* legger vi næringslivet og enkeltmenneskets behov til grunn. Vi fokuserer derfor på økt vedlikehold, gang- og sykkelveg, sykkelbyer og der behovet er størst. Vi har et spesielt ansvar i Oppland med en stor reiselivsnæring og som det største hyttefylket i Norge. Potensialet er stort og gjennom handlingsprogrammet legger vi til rette for at de og andre næringer kan blomstre, og at folk får gode opplevelser og trygge veger til hotellet, hytta eller boligen sin.

Gradvis gjennom forrige handlingsprogram har vi satset mer på vedlikehold som gjør at vi får mer veg for pengene. Vi jobber også etter *godt-nok*-prinsippet som vi mener bidrar til flere utbedringer i Oppland. Vi har hatt en stor satsing på fylkesveg 33 de siste åra, og denne satsinga skal vi fortsette inn i neste periode.

Vi vil også sikte inn der forfallet er størst med et fokus på særlig viktige beredskapsveger. Vi mener det bidrar til bedre, og ikke minst tryggere veger i Oppland. For trafiksikkerhet er en av de viktigste ansvarsoppgavene våre i fylkeskommunen. Vi ser svært gledelig på at tallene for skadde og drepte er betydelig redusert, men vi har ingen å miste så arbeidet fortsetter uavbrutt.

Alt vi gjør i Oppland har også en tydelig grønn og framtidsretta profil, og i dette handlingsprogrammet øker vi tilskudd til grønne tiltak for å nå ambisjonen vår om å være klimanøytrale innen 2025. Vi vil i enda større grad legge til rette for gående og syklende som er avgjørende for bedre trafikkavvikling, tryggere bygder og byer, og ikke minst for et renere klima.

God kommunikasjon er sentralt for samfunnsutviklinga vår. Det er mange utfordringer i Oppland med et stort fylkesvegnett og et betydelig vedlikeholdsetterslep. Vi skal fortsette å tenke smart slik at vi er med å forme framtida til det beste for alle oss i Oppland.



A handwritten signature in blue ink that reads "Even Hagen". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Even Aleksander Hagen
Fylkesordfører i Oppland

1. Innledning

Handlingsprogram for fylkesvegene i Oppland 2018–2021 (–23) ble vedtatt av fylkestinget i oktober 2017 (sak nr. 73/17). Fylkeskommunen, som største vegeier i fylket, har ansvar for å utarbeide et handlings-program for vegnettet.

Ansvar for eierskap, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet innebærer at fylkeskommunen må foreta prioriteringer for hvordan den skal drifte og utvikle vegnettet i framtiden. Det er viktig med en god kostnadsstyring av handlingsprogrammet. Det er nødvendig med en årlig gjennomgang av tiltakene i programmet parallelt med arbeidet med Fylkesbudsjettet for det kommende år.

Fylkesvegnettet er på totalt 3007 km. Til sammenligning er riksvegnettet i Oppland på totalt 795 km.

Det er mange utfordringer knyttet til fylkesvegene. Rapport nummer 65 fra Statens vegvesen (SVV) i 2012, *Fornyelse av fylkesvegene i Region øst*¹, viser at det ville koste ca. 1,2 mrd. kroner å fjerne forfallet på fylkesvegnettet i Oppland. Når det samtidig er kostnadsutfordringer både på investering og drift, er det særdeles viktig å bruke ressursene på en mest mulig effektiv måte.

I gjeldende handlingsprogram har vi flere målområder for samferdsel. Det er stort sammenfall mellom de nasjonale og regionale målsettingene. Følgende fire områder peker seg ut:

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

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

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

Regional planstrategi 2016-2020 prioriterer følgende områder innen samferdsel som har betydning for handlingsprogrammet:

- Arbeide for redusert klimaavtrykk og lokal miljøbelastning fra transportsektoren gjennom redusert bilandel og busser med lavere utslipp.
- Tiltak for økt andel for kollektivtransporten, herunder bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper.
- Bedre infrastruktur og kollektivtilbud i samarbeid med Hedmark for å skape en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Mjøsa.
- Økt innsats på vedlikehold for å redusere etterslepet på fylkesvegnettet og gjøre dette bedre rustet til å takle flom og ekstremvær.

¹ Se også rapport nr. 183 - 2013 *Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?*

- Stort påtrykk og konstruktive innspill til regjeringen i samarbeid med Hedmark og Østlandssamarbeidet for å realisere viktige samferdselsprosjekter og følge opp vedtak i NTP.
- Fortsatt høyt trykk på fysiske og trafikantrammede trafikksikkerhetstiltak som opplæring og holdningsskapende tiltak.

Fylkesutvalget i Oppland behandlet prosessen for utarbeidelse av nytt handlingsprogram 2018 – 2021 i møtet 1. desember 2015 - sak 112/15.

Sammen med leder av Komité for samferdsel og trafikksikkerhet, har Statens vegvesen Region øst (SVRØ) og Oppland fylkeskommune (OFK) i løpet av vinteren 2016 hatt møter med alle fylkets kommuner. Formålet har vært å drøfte aktuelle problemstillinger, og gi anledning til å komme med innspill og prioriteringer til planarbeidet. Prosjektene som er vurdert tar utgangspunkt i dette materialet. Det er i tillegg tatt med enkelte prosjekter som ikke er prioritert av kommunene, men hvor SVRØ/OFK ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet har vurdert tiltakene som så viktige at de bør tas inn i planen. Et første utkast til handlingsprogram ble lagt fram for fylkesutvalget 24.1.2017, og dette utkastet lå til grunn for høringen som ble gjennomført med frist 3. mai 2017.

Komite for samferdsel og trafikksikkerhet har vært styringsgruppe for arbeidet med nytt handlingsprogram for fylkesveger. En faglig prosjektgruppe har bestått av representanter fra SVRØ og OFK. I tillegg har representant fra KS Oppland og Vegforum Innlandet deltatt.

Gjennom hele planprosessen har komité for samferdsel og trafikksikkerhet vært en aktiv styringsgruppe som har drøftet de ulike problemstillingene som er lagt fram av prosjektgruppa. I prioriteringene av de enkelte tiltak, som er forankret i fylkeskommunens "måldokumenter", har komitéen derfor hatt en viktig rolle.

Stortinget vedtok sommeren 2017 Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029. Transportetatens forslag forelå i februar 2016, og OFK avga sin uttalelse etter behandlingen i fylkestinget i juni 2016. NTP gir viktige føringer for arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegene. Primært er NTP en plan for den statlige infrastrukturen, men også fylkesvegene blir omtalt. Fylkeskommunen har i sin uttalelse særlig pekt på misforholdet mellom økonomiske rammer og fylkesvegnettets omfang.

Ny handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021 er utarbeidet av Oppland fylkes trafikk-sikkerhetsutvalg (FTU). Denne var på høring parallelt med fylkesvegprogrammet, og ble vedtatt i fylkestinget høsten 2017. Trafikksikkerhet er et gjennomgående tema som ligger til grunn for mange av prosjektene som skal gjennomføres innen alle programområder i handlingsprogrammet. Satsingen på trafikksikkerhet er derfor mye større enn det som kommer fram gjennom bevilgninger til FTU og investeringstiltak under programområdet *trafikksikkerhet*.

Det ble i 2017 gjort en tilleggsbevilgning på 150² millioner kroner for økt vedlikeholdsinnsett på fylkesvegnettets. Deler av dette kommer til anvendelse i 2018, men disse tiltakene framkommer ikke av tabellene i handlingsprogrammet, da bevilgningen ble gjort i 2017 og tiltak/prosjekter er vedtatt.

² Inkl. mva. Uten mva. er bevilgningen på 125 millioner kroner.

2. utfordringer og behov

Oppland skal utvikles mot en grønnere framtid. Lokalmiljøene skal bidra til høy trivsel og bærekraftig velferd med god miljøbevissthet. For å klare dette må samfunnsutviklingen skje i et grønt perspektiv som innebærer omstilling til et lavutslippssamfunn. Oppland har unike naturverdier som gir store muligheter til å bidra til et grønt skifte nasjonalt.

2.1 Befolkningsutviklingen gir nye utfordringer

En stor utfordring for befolkningsutviklingen i Oppland er knyttet til skjev alderssammensetning og fraflytting. Oppland har lav befolkningsvekst sammenlignet med landet forøvrig. Den lave befolknings-veksten skyldes at vi har landets eldste befolkning, langvarig fødselsunderskudd og lav andel innvandrere.

Åtte av ti personer i Norge bor nå i tettbygde strøk. Etter andre verdenskrig var andelen bare 50 %. Andelen bosatte i by eller tettsted i Oppland har økt fra 54 % til 58 % fra 2000 til 2014. Likevel er Oppland det fylket i landet med mest spredtbygd bosettingsmønster.

Oppland er et reiselivsfylke. Det er en større andel arbeidsplasser innen reiselivet i Oppland enn landet totalt, mens bildet er motsatt innen øvrig personlig, forretningsmessig og finansiell tjenesteyting.

Oppland er i stor grad et transittfylke for både personer og gods på veg og bane, med viktige nasjonale transportårer som E6, E16 og Dovrebanen, samt Rv. 4 og Gjøvikbanen som andre viktige regionale samferdselsårer. Byer og tettsteder i fylket er lite kompakte, noe som medfører mye transport og gjør det krevende å redusere klimagassutslipp og lokal forurensning fra privatbiler og andre kjøretøy.

Forventningene til et godt kollektivtilbud har blitt større de senere årene. Dette har påskyndet en god utvikling av rutetilbudet, samt en forbedring av komfort og informasjon. Utviklingen i antall bussreiser følger i hovedsak den totale utviklingen i antall reiser i Oppland. Det er reisevekst i byene Lillehammer og Gjøvik, mens i regiontrafikken varierer resultatene mer. Flere lokale rutetilbud er fjernet eller står i fare for å bli redusert. Fylkeskommunen er ansvarlig for den fylkesinterne trafikken med buss, men er i stor grad avhengig av statens jernbaneprioriteringer og det kommersielle busstilbudet når det kommer til fylkeskryssende trafikk.

En stor andel av befolkningens reiser i Oppland gjøres med bil. Andelen som går, sykler eller reiser kollektivt er lav. utfordringen er å få folk til å endre et slikt reisemønster. Samtidig må kollektivtilbudet gjøres mer miljøvennlig, tilgjengelig og effektivt.

Det er flere drepte og skadde i trafikken i Oppland per kjørte kilometer enn i landet som helhet. De fleste alvorlige ulykkene skjer på riksvegnettet, hvor trafikken er størst. Vi har imidlertid en sterkt nedadgående trend i antall drepte og skadde i trafikken i Oppland, i likhet med landet for øvrig.

2.2 God samferdsel fremmer attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner

Reisetid og antall arbeidsplasser er avgjørende for å utvide arbeidsmarkedene. Tilrettelegging av en flerkjernet utvikling, som støtter opp under en videre utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionene er sentralt. Det krever god mobilitet mellom regionene, som igjen forutsetter et effektivt transportsystem med høy kvalitet.

Nasjonale mål om å få flere til å bruke kollektivtrafikk, sykkel eller gå, tillegges stor vekt i areal- og transportplanleggingen i Oppland.

Samferdsel med god tilhørende infrastruktur er viktig for samfunnsbygging og næringsutvikling i Oppland. Gode samferdselsårer sikrer utvidet markedstilgang for basisnæringer som f.eks. skog- og treindustri, gir økte muligheter for reiselivsnæringen og styrker Oppland som hyttefylke. Fjerning av flaskehalser - på f.eks. bruer - for næringstransporten må fortsatt gis nødvendig oppmerksomhet.

Helhetlige løsninger for buss, bane og andre tilbud er nøkkelen til framtidig suksess for omlegging av transportfordelingen. Utvikling av gode knutepunkter er avgjørende i et koordinert og effektivt kollektivnett av jernbane, ekspressbusser og fylkets egen kollektivtransport. Utvikling av kollektivknutepunkt er viktig, og fylkeskommunen og vertskommunene sammen med statlige aktører, har en viktig rolle for at dette arbeidet skal lykkes.

Det er behov for økt innsats for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet. Ras og flom i Innlandet forårsaker upålitelighet spesielt for næringslivet. Upålitelighet er en av grunnene til at godstransport overføres fra bane til veg. Kostnader knyttet til flomskader har de seneste årene gått på bekostning av planlagte vedlikeholds- og investeringstiltak.

God standard på fylkesvegnettet er viktig for den regionale utviklingen og for å beholde og videreutvikle grendesamfunn og næringsliv rundt i fylket. Planlegging og utbedring av gjenstående flaskehalser på fylkesveger må derfor gis stor oppmerksomhet.

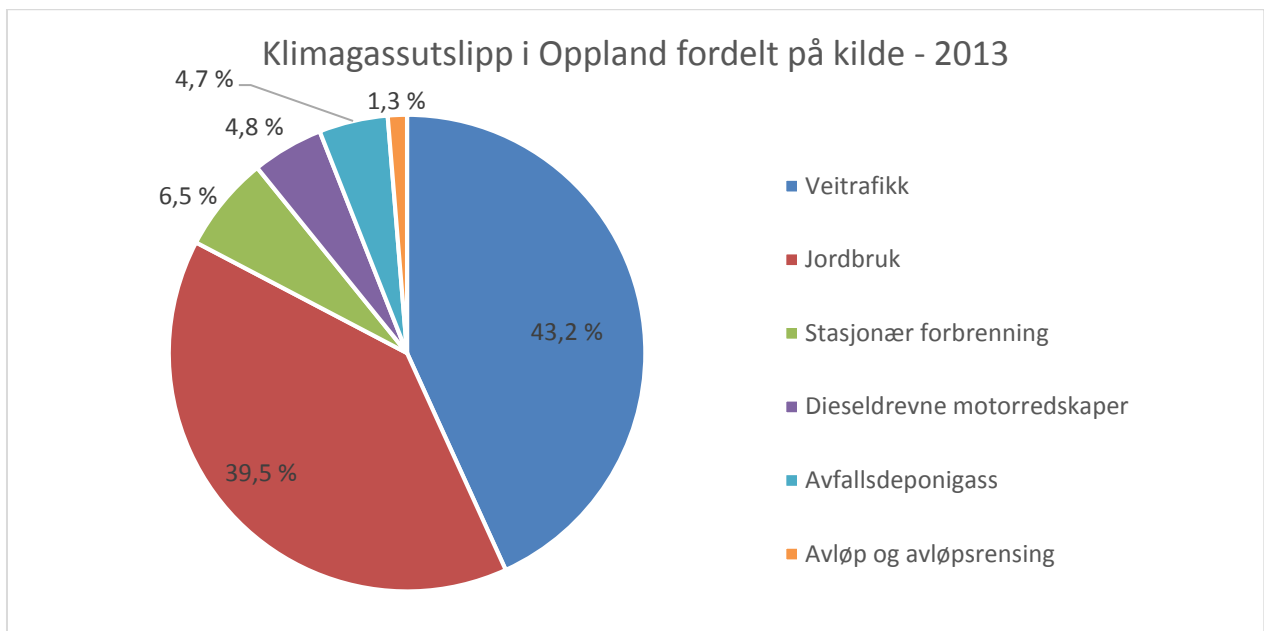
Digital infrastruktur er viktig hvis fylket skal kunne ta del i den teknologiske utviklingen. For å sikre at vi kan nyttiggjøre oss digital infrastruktur, er det viktig at bredbåndsutbyggingen ivaretas i hele fylket. Vi har fortsatt områder hvor bredbånd ikke er bygd ut i tilstrekkelig grad.

2.3 God stedsutvikling er bra for klimaet

Det er viktig å arbeide for å redusere klimagassutslipp og lokal forurensning fra privatbiler og andre kjøretøy. Vi må i større grad se på hvordan kollektivtilbudet skal være utformet i byene og distriktene for å dekke fremtidens behov. Det er viktig med godt samarbeid om både kommunale og regionale planer som omhandler areal og transport for å få løftet betydningen av gåing, sykling og kollektivtransport. Dette skal også ivareta hensynet til økt tilgjengelighet og trafiksikkerhet og legge til rette for kombinerte reiser gjennom gode parkeringsløsninger for sykkel og bil ved knutepunktene.

Videreføring og videreutvikling av prinsippet om **samordnet og areal- og transportplanlegging (ATP)**, er et viktig grunnlag for fylkeskommunens innsats, i samspill med kommuner, stat og private aktører. Det er inngått avtaler med kommunene Gjøvik, Lillehammer, Nord-Aurdal (Fagernes/Leira), Sel (Otta) og Nord-Fron (Vinstra) om pågående ATP-prosjekter der fylkeskommunen deltar.

Transport er en av de store kildene for klimautslippene i Oppland, jamfør figur 1. Samtidig er transport også en av de mest utfordrende kildene å påvirke.



Figur 1: Klimagassutslipp i Oppland fylke fordelt på utslippskilde. Inkluderer metan, lystgass og karbondioksid, alt omregnet i CO₂-ekvivalenter. SSB har kun lyktes med å fordele 66 % av de nasjonale utslippene ned på fylkesnivå. Kilde: ssb.no

Samordnet areal og transportplan (ATP) er en viktig metode for å integrere miljøhensyn ved videreutvikling av byer og tettsteder. ATP er viktig for å nå fylkeskommunens mål innen klima og miljø. Dette er det viktig å sette fokus på i den samfunnsutviklingen som nå skjer, med en økende grad av sentralisering. Sentralisering vil kreve tilrettelagte arealer i sentrumsnære områder i større grad enn det som er tilfelle i dag. Utnytting av allerede utbygde arealer i og i nærheten av sentrum til boligformål øker kravet om bedre tilrettelegging av gange, sykkel og kollektivtransport. Se også kapittel 8.4 - 8.8.

ATP-samarbeidet baserer seg på et spleiselag mellom partene. Enkeltprosjekter dekkes i hvert enkelt tilfelle av deltakende parter med den kostnadsfordeling partene blir enige om. Handlingsprogram for fylkesveger er viktig for å gjennomføre prosjekter knyttet til samferdsel og transport.

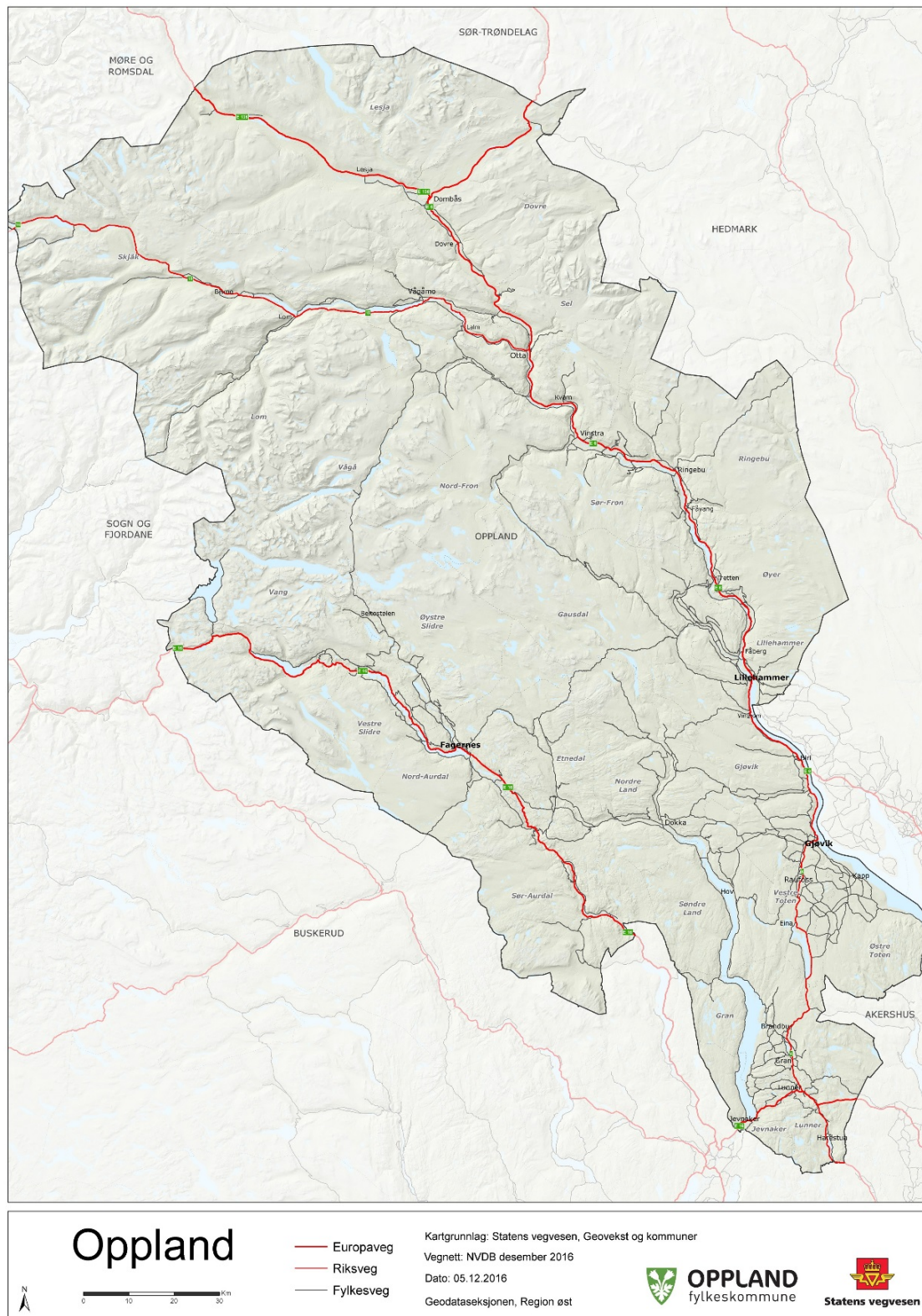
Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland ble vedtatt 15. juni 2016. Kapittelet "Bærekraftig transport" har følgende hovedmål:

"Byer og tettsteder i Oppland skal utvikles med sikte på å redusere transportbehovet og legge til rette for miljøvennlig transport".

Det er også en rekke delmål, hvor de som er mest relevant å ta med seg i prioriteringen i handlingsprogrammet handler om tilrettelegging for gange, sykling og kollektivtransport i tettstedene, samt et fokus på universell utforming.

3. Status for vegnettet

3.1 Oversikt over fylkesvegnettet



Figur 2: Fylkes- og riksvegnettet i Oppland.

Det samlede fylkesvegnettet utgjør 3007 km, dvs. 52 % av det offentlige vegnettet i Oppland. Det kommunale vegnettet utgjør 34 % og riksvegnettet 14 % av det offentlige vegnettet. Regionale kart over fylkesvegene med vegnummer finnes i vedlegg.

3.2 Omtale av vegnettet

Fylkesvegnettet i Oppland varierer fra veger med en betydelig regional og interregional funksjon, til veger med en lokal funksjon, i bygd og by. Fylkesvegnettet har stor betydning for næringslivet, er viktige øst/vest-forbindelser, og er bindeledd til riksvegnettet. Flere fylkesveger fungerer også som omkjørings- og beredskapsveier for gjennomgående riksveger med stor trafikk, og i mange byer og tettsteder i Oppland har fylkesvegene viktige sentrumsfunksjoner.

Fylkesvegnettet er mangslungent, med veger av ulik standard som fyller ulike funksjoner. Også trafikkmengden, målt som *årsdøgntrafikk* (ÅDT), varierer veldig mellom ulike fylkesvegstrekkninger. ÅDT er et viktig parameter når knappe ressurser skal fordeles til investeringer og vedlikehold på et omfattende fylkesvegnett.

ÅDT= Årsdøgntrafikk.

Det samlede antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av et år, dividert med 365

Tabell 1: ÅDT- fordeling i % av fylkesvegnettet

Trafikkmengde ÅDT	Andel i % av fylkesvegnettet
Over 5 000	1,6
Mellom 1500 og 5000	11,6
Mellom 500 og 1500	32,2
Under 500	54,6

Funksjon

Flere av fylkesvegene er også viktige øst/vest-forbindelser, som bl.a. binder riksvegnettet sammen. Dette gjelder blant annet

- Fv. 33 Minnesund – Gjøvik – Bjørgo (Valdres)
- Fv. 51 Gol – Fagernes - Tessanden (Ottadalen/Gudbrandsdal)
- Fv. 27 Ringeby – Enden – Folldal (mot Østerdalen)

Andre fylkesveger med viktige regionale funksjoner er

- Fv. 34 Jaren – Fluberg
- Fv. 250 Vingrom - Dokka
- Fv. 255 Lillehammer – Gausdal – Skåbu – Vinstra.

Fylkesvegnettet fungerer i hovedsak som viktige transportårer i lokalsamfunnene, ofte på tvers av kommunegrenser. En del fylkesveger har også en viktig funksjon som lokalveg langs riksvegstreknings, og ivaretar da også en beredskapsfunksjon.

Flere fylkesveger har viktige funksjoner i byer og tettsteder, for eksempel Vestre Totenveg/Strandgata i Gjøvik og Kirkegata/Fåberggata i Lillehammer. Fylkesvegene er et viktig element i flere stedsutviklingsprosjekter, der det samarbeides med kommunene, Statens vegvesen og næringslivet, både når det gjelder planlegging og finansiering.

Den øvrige næringslivstransporten stiller også store krav til vegnettet. Dette kan være tømmertransport og transport til industrien og landbruket i fylket. En betydelig del av fylkesvegnettet har her viktige funksjoner. Store flaskehalser er utbedret i løpet av de siste årene. Det er imidlertid fortsatt behov for betydelige utbedringer for å gjøre denne transporten sikrere og mer effektiv.

Fylkestinget vedtok i FT-sak 53/12 å dele fylkesvegene inn i funksjonsklasser. Plassering i funksjonsklasser baseres blant annet på hvilke brukergrupper som er dominerende på vegen, om det er overvekt av lange eller korte reiser, trafikkmengde og flere andre faktorer. Funksjonsklassene brukes hovedsakelig for fastsettelse av byggegrenser og behandling av byggesaker og avkjørselssaker langs fylkesveg. Kriteriene er strengere for de høyeste funksjonsklassene.

Tabell 2: Funksjonsklasser og andel av veglengde i hver funksjonsklasse for fylkesveger i Oppland per september 2016.

Funksjonsklasse ¹	Funksjonsbeskrivelse	Prosentandel i Oppland
B	Regional hovedveg	16,8
C	Lokal hovedveg	16,6
D	Lokal samleveg	37,6
E	Lokal atkomstveg	28,9

¹ Funksjonsklasse A omfatter riksveger

Standard

Nøkkeltall for standarden på fylkesvegnettet er vist og beskrevet i Tabell 3 på side 13. Den største utfordringen er et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette er nærmere omtalt i kapitlene 3.3 og 6.4. Mye av vedlikeholdsetterslepet finnes i den minst trafikkerte delen av vegnettet. Disse strekningene har ikke nådd opp i prioriteringene på grunn av utilstrekkelige økonomiske rammer. Flere av vegene med liten trafikk kan likevel ha en viktig funksjon, og alle fylkesvegene er viktige for de som bruker dem i det daglige.

Gang- og sykkelveger

Gang- og sykkelvegnettet er særlig viktig i tilknytning til skoleveg, og i byer og tettsteder. Det gjenstår fortsatt et stort utbyggingsbehov. Per 1.12.16 er det ca. 200 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene, i tillegg til fortau. Av dette eies og driftes 70 km av kommunene. Utbygging av gang- og sykkelvegnettet er viktig for å kunne øke andelen gående og syklende og nå klimamålene.

Omklassifisering

Fylkestinget har gjennom forrige handlingsprogram vedtatt å vurdere framtidig drift - og vedlikeholdsansvar for gang- og sykkelveger, og for vegbelysningsanlegg langs fylkesvegene. Av historiske årsaker ivaretar kommunene i dag dette ansvaret for deler av fylkesvegnettet. For å få en mest mulig rasjonell og god drift, er det hensiktsmessig at fylkesvegen og dens sideanlegg har én og samme eier. Fylkeskommunen og Gjøvik kommune har inngått en avtale med virkning fra september 2016, hvor gang- og sykkelveger og veglys overtas av fylkeskommunen, mot at Gjøvik kommune overtar enkelte lavtrafikkerte fylkesveger med utpreget lokal funksjon. Prosessen med de øvrige kommunene pågår.

Kollektivtrafikken

Det finnes ca. 3 500 offisielle holdeplasser i fylket. Disse er fordelt på riks-, fylkes- og kommunale veier. Standarden på disse varierer, og de færreste tilfredsstiller dagens krav til universell utforming. I tillegg finnes et stort antall stopp som er knyttet til skoleskyss - mange av disse er knyttet til kommunalt vegnett.

Med grunnlag i handlingsprogrammet, er det i perioden 2014-17 gjennomført en rekke mindre tiltak innenfor programområdene for kollektivtrafikk og miljø- og service. På grunn av økte kostnader knyttet til noen av tiltakene, er det gjennomført færre tiltak enn hva som lå i opprinnelig program.

Det planlegges og utføres også utbedringer av holdeplasser i forbindelse med andre prosjekter på veg og gang- og sykkelveg.

Ferjesambandet Horn-Tangen, Randsfjordferja II

Randsfjordferja II går mellom Horn og Tangen i Gran kommune og binder Fv. 34 sammen med Fv. 245. Ferja betjener lokalsamfunnet i Bjonerøa og fungerer også som en øst/vest-forbindelse. Fra 2010 har Oppland fylkeskommune hatt ansvaret for drifta.

Som landets eneste innlandsferje i helårsdrift, transporterer Randsfjordferja II årlig om lag 25 000 kjøretøy og 40 000 passasjerer.

Nasjonale turistveger i Oppland

Statens vegvesen ønsker gjennom satsingen på Nasjonale turistveger å skape overraskende og spennende opplevelser for alle som tar seg tid til å oppleve natur, arkitektur, kunst og historier langs vegen. Hver strekning skal stå frem med sin egen tydelige identitet, og formidle gode opplevelser av norsk natur på sitt ypperste. Fjell, vidder, fosser, fonn, fjorder og kyst skal oppleves fra bilvinduet og fra tilrettelagte stopp. Dette er utviklet av Statens vegvesen på oppdrag av Stortinget og regjeringen.

Nasjonale turistveger i Oppland:

- Fv. 51 over Valdresflya
- Fv. 55 Sognefjellsvegen
- Fv. 258 Gamle Strynefjellsveg
- Fv. 27 Venabygdsfjellet (deler av Fv. 27)
- Fv. 63 Langvatnet (del av Geiranger-Trollstigen)

Disse fylkesvegstrekingene inngår blant totalt 18 Nasjonale turistveger, og er valgt ut på bakgrunn av strenge kvalitetskrav. Dette omfatter:

- Varierte og unike naturkvaliteter
- Kjøreturer som i seg selv er gode opplevelser
- Strekninger som er alternativ til hovedtransportårer
- Stoppunkt langs vegene som øker opplevelsen
- Mangfoldig servicetilbud med god kvalitet

Det er et mål at Nasjonale turistveger skal være fullført i løpet av 2023 innenfor en total ramme på vel 3 milliarder kroner på landsbasis. Som fylkesvegeier har Oppland fylkeskommune ansvaret for drift og ordinært vedlikehold av turistvegstrekingene i Oppland. Oppland fylkeskommune deltar også med finansiering i enkelte av de større anleggene som etableres i turistvegprosjektet.

3.3 Vegstandard

Tabell 3 viser data for fylkesvegnettet slik det foreligger pr. januar 2013 og 2016.

Tabell 3: Oversikt over veglengde, dekketype aksellast, med mer i fylkesvegnettet i Oppland.

Tema		Sum alle Fv. 2013	Sum alle Fv. 2016
Vegnett	Veglengde, km	3 020	3 007
Dekketype	Fast dekke	2 640	2 676
	Grusdekke	363	331
Aksellast	Inntil 8 tonn	28 %	22 %
	Inntil 10 tonn	72 %	78 %
Bruer	Antall	625	641
Tunneler	Antall	1	2
	Lengdemeter	259	1180

Som det fremkommer av tabellen, er det i hovedsak mindre endringer fra 2013 til 2016. Den vesentligste endringen er at antall km fylkesveg med grusdekke har gått ned fra 363 til 331 km. Dessuten er det også en endring i antall tunneler og lengdemeter tunnel. Dette skyldes Falkentunnelen på Fv. 33. Vi ser også en endring i aksellast hvor en større prosentandel av vegnettet har fått 10-tonns aksellast.

Prosjektet for omklassifisering av fylkesveger startet i 2016. Målet er at alt veglys, fortau og gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet skal være overtatt av fylkeskommunen. For at fylkeskommunen skal overta gang- og sykkelveger og veglys, vil kommunene måtte ta over enkelte fylkesveger.

Vedlikeholdsmessig etterslep

I fylkesutvalgets møte 06.06.17 vedr behandling av fylkesvegprogrammet, ble det bedt om en rapport over vedlikeholdsetterslepet i Oppland, og en plan for hvordan dette kan løses over en periode på 10-15 år. Det foreligger ikke noen ny rapport mht. etterslepet på fylkesvegnettet i Oppland utover rapport nr. 65 fra januar 2012; "Fornyelse av fylkesvegene i Region øst". Denne rapporten ble laget av en tverrfaglig prosjektgruppe i Statens vegvesen. I nevnte rapport ble

vedlikeholdsetterslepet i Oppland beregnet til 1,2 milliarder kroner (2011-kroner). I 2013 la SVV Region Øst fram en rapport; "Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?" - rapport 183/2013. Rapporten bygget på rapport 65/2012, og her ble etterslepet oppjustert til 1,5 milliarder kroner.

Status på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger i Oppland fylke ved oppstarten av handlingsprogramperioden 2018-21, bygger på rapport nr. 65/2012, ny kunnskap ved f.eks. registrering av vegnett, og hva som er bevilget og utført etter at rapporten ble utgitt. Tabell 4 viser tall som fremkommer i rapport 65, indeksjustert til 2017, sammenlignet med årlige tildelinger.

Det er verdt å merke seg at det er usikkerheter forbundet med tallene, da de ikke er basert på fysiske målinger eller registreringer ute på veg. Det er imidlertid den beste indikatoren pr. i dag med hensyn til tilstanden på vegnettet. Tilstandsregistreringer med skanning av vegnettet som gjennomføres i 2017 og 2018 vil kunne gi et mer nøyaktig bilde av tilstanden til vegnettet.

Tabell 4 Årlig behov drift og vedlikehold fra rapport nr. 65 sett opp imot årlige tildelinger, indeksjustert til 2017-kr

Mill. 2017-kroner eks mva		Årlig behov D & V			
Forfall fjernes på 10 år	Samlet forfall	Normalbehov	Tilleggs-behov	Sum behov	Tildelt årlig 2014-17
Tunnel	8	0	1	1	
Drenering	120	43	10	52	
Grusdekker inkl. forsterkning	165	8	16	23	
Dekkefornyelse og forsterkning	795	131	64	195	
Vegutstyr	150	113	14	128	
Bruer	33	16	3	19	
Vinterdrift	0	58	0	0	
Sum gjennomsnittlig behov	1 271	369	108	477	351
		Bevilgningsnivå 2018-21		289	
		Behov for økning		188	
		I prosent		65	

Tabell 5 Årlige tildelinger til drift og vedlikehold i handlingsprogram 2014-2017, indeksjustert til 2017-kr, eks mva. Kr 200 mill. i ekstratildeling til vedlikehold i 2016 og 2017 er medregnet i tallene.

År	Tildelt i millioner 2017-kroner
2014	311
2015	315
2016	350
2017	428

Som det fremkommer av Tabell 4 og Tabell 5, har de årlige tildelingene til drift og vedlikehold i perioden 2014 til 2017, vært noe under hva som er regnet som **normalbehov** per år. Normalbehov er definert som hvor mye det koster og drifte og vedlikeholde vegnettet per år, slik at tilstanden ikke forringes. Beløpet er beregnet ut i fra veglengde, type veg og antall vegobjekter. Ekstratildelingen på kr 150 mill. i 2017, som gjelder tyngre vedlikehold/oppgradering, er finansiert av investeringsmidler og er derfor ikke med i tabellen.

Tabellen legger opp til at forfallet skal fjernes i løpet av 10 år. Årlig behov til drift og vedlikehold og årlig behov mht. innhenting av etterslepet, viser at det totale behovet pr. år i en tiårsperiode, blir på 477 MNOK.

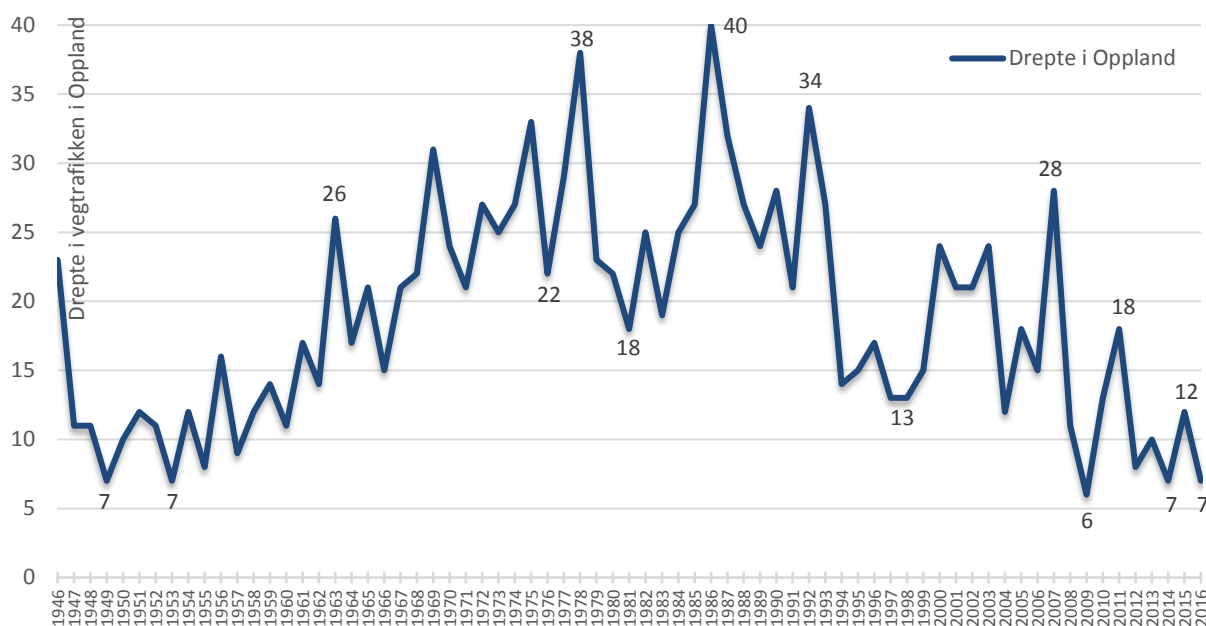
I perioden 2014-2017 er det totalt tildelt omlag kr 2 mrd. til investering på fylkesvegene. Det er vanskelig å beregne eksakt hvor mye disse investeringene er med på å redusere vedlikeholds- etterslepet, men det er utvilsomt at en del av prosjektene er med på å redusere registrert vedlikeholdsetterslep. Særlig investeringsområdet «mindre utbedringer» har mye likhet med tyngre vedlikehold og bør tilskrives en god verdi for redusert vedlikeholdsetterslep.

Summen av ordinære tildelinger, ekstraordinære bevilgninger og deler av investeringsområdet i perioden 2014 til 2017, utgjør til sammen summen av tildelte midler til vedlikeholdsarbeid i perioden 2014-2017. Grovt oppsummert er dette anslått å være på tilsvarende nivå med det som i rapporten fra 2012 omtales som normalbehov. Dette indikerer at det totale vedlikeholdsetterslepet er på omtrent samme nivå som i 2012, trolig noe bedre grunnet de siste års tilleggsbevilgninger til vedlikehold og investeringer.

3.4 Ulykkesituasjonen

Trafikkulykker i Norge og i Oppland

Antall trafikkdrepte i landet har gått kraftig ned, og er det laveste siden 1940-tallet. Siden registrering ble startet har antall drepte i trafikkulykker i Norge økt i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne ble gradvis redusert. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2016 var 135. I perioden fra 1970 til 2015 er antall drepte redusert til en fjerdedel samtidig som trafikkvolumet er mer enn fordoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2016 var to. Antall drepte i Oppland følger det samme mønsteret, og har gått ned fra rundt 30 drepte årlig på 70- og 80-tallet til om lag ti årlig de seneste årene.



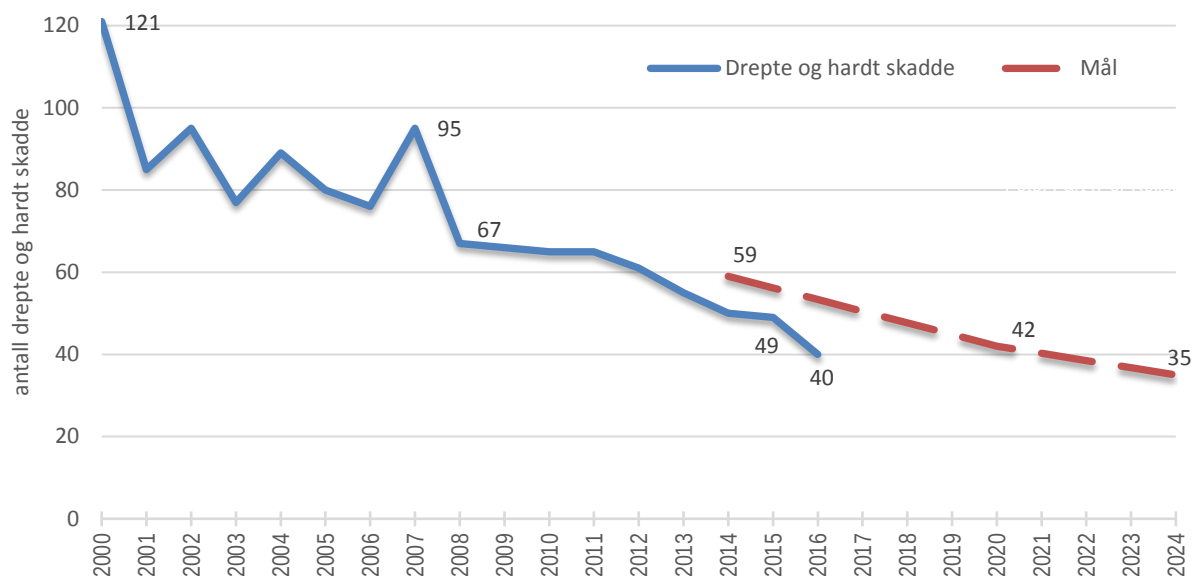
Figur 3: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946-2016.

Det er store variasjoner i antall drepte i vegtrafikken i Oppland fra år til år, men tendensen over tid er at det blir stadig færre som mister livet i trafikken. Fra 2014 til 2015 økte antall trafikkdrepte i Oppland fra 7 til 12, mens det i 2016 igjen var 7 omkomne.

Antall drepte og skadde i forhold til både folketallet og trafikkarbeid i Oppland er høyere enn landsgjennomsnittet. Antall drepte og skadde i forhold til både veglengde og antall motorkjøretøy er imidlertid lavere i Oppland enn landsgjennomsnittet.

Utviklingen av ulykker, drepte og skadde i Oppland

Antall trafikkuulykker med personskade i Oppland har gått ned fra 385 i 2000 til 195 i 2016. Det er en reduksjon på 50 % i forhold til 2000. Tilsvarende reduksjon for personskader er 56 %. I samme periode har trafikkarbeidet økt med 25 %, noe som tilsier at ulykkesrisikoen per kjørte kilometer har gått kraftig ned. Nedgangen i antall drepte og hardt skadde samsvarer med et bedre trafiksikkerhetsarbeid på flere områder som: trafiksikkerhetstiltak på vegnettet, sikrere og bedre kjøretøy, gode trafikanttiltak, mer målrettet kontrollvirksomhet, noe redusert fartsnivå og effektiv skadebehandling.



Figur 4: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Oppland fra 2000-2016 og kurve for 2014-2024 der det nasjonale målet er brutt ned på fylkesnivå.

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot de alvorligste ulykkene. Det er ofte tilfeldigheter som avgjør om et menneske blir drept eller hardt skadd i alvorlige ulykker. Til tross for enkelte år med økning, har antall drepte og hardt skadde i Norge blitt betydelig redusert i perioden 2000-2016 (-67 %). 2016 er for øvrig det året med laveste antall drepte og hardt skadde. I 2016 omkom 7 personer i vegtrafikkuulykker i Oppland og 33 ble hardt skadd.

Figur 4 viser en kurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2016 og forventet kurve fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Oppland tar sin forholdsmessige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkuulykker i Norge i 2024 (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017).

4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål

4.1 Nasjonale mål

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken³ er et **transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet**.

Ut fra det overordnede målet er det avledet 3 hovedmål. Disse beskriver transportsystemets primære funksjon (**framkommelighet**) og hvilke hensyn som skal tas ved utviklingen av transportsystemet (**transportsikkerhet og klima og miljø**).

- Hovedmål **framkommelighet**:
 - Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.
- Hovedmål **transportsikkerhet**:
 - Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.
- Hovedmål **klima og miljø**:
 - Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Etappemålene uttrykker mål for planperioden.

Etappemål for framkommelighet:

- Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig
- Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet
- Persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange
- Universelt utformede reisekjeder
- Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane

Etappemål for transportsikkerhet

- Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med xx% innen 2030
- Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, luftfart og sjøtransport
- Unngå ulykker med akutt forurensning

Etappemål for klima og miljø

- Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- Begrense tapet av naturmangfold

³ Fra regjeringens retningslinjer til kommende NTP 2018-2029

Stortinget har gitt en rekke mål på klima- og miljøområdet, blant annet knyttet til innenlandske utslippsreduksjoner for 2020, for Norges indikative (ikke-bindende) utslippsforpliktelse for 2030 og et mål om omstilling til et lavutslippssamfunn i 2050.

Den endelige behandlingen av disse målene kommer i forbindelse med Stortingets behandling av Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan sommeren 2017.

4.2 Fylkeskommunens mål

I tråd med Plan- og bygningsloven er **Regional planstrategi 2016-2020 - Mulighetenes Oppland i ei grønn framtid**, utarbeidet. Formålet med den regionale planstrategien er å beskrive de viktigste utviklingstrekkene, utfordringene og mulighetene i fylket. På bakgrunn av dette skal fylkeskommunen prioritere viktige politikkområder og beslutte videre politikkutvikling og planarbeid de fire kommende årene. Samferdsel er ett av 3 utvalgte politikkområder.

Planstrategien gir følgende prioriteringer for perioden 2016-2020, som legges til grunn for retningen på utarbeidelsen av nytt handlingsprogram for fylkesveger:

- Arbeide for redusert klimaavtrykk og lokal miljøbelastning fra transportsektoren gjennom redusert bilandel og busser med lavere utslipp.
- Tiltak for økt andel for kollektivtransporten, herunder bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper.
- Bedre infrastruktur og kollektivtilbud i samarbeid med Hedmark for å skape en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Mjøsa.
- Økt innsats på vedlikehold for å redusere etterslepet på fylkesvegnettet og gjøre dette bedre rustet til å takle flom og ekstremvær.
- Stort påtrykk og konstruktive innspill til regjeringen i samarbeid med Hedmark og Østlandssamarbeidet for å realisere viktige samferdselsprosjekter og følge opp vedtak i NTP.
- Fortsatt høyt trykk på fysiske og trafikantrettede trafiksikkerhetstiltak som opplæring og holdningsskapende tiltak.
- Fortsatt innsats for å gi alle deler av fylket god tilgang til digital infrastruktur.

Prioriteringene er i tråd med de nasjonale forventningene til kommunal og regional planlegging hvor samordnet bolig, transport og arealplanlegging er vektlagt. Det er også vektlagt et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem.

5. Økonomiske rammer

De økonomiske rammene i handlingsprogrammet bygger på Fylkesbudsjett 2017-2020 (Budsjett 2017/økonomiplan 2018-20) som ble vedtatt av fylkestinget i desember 2016.

5.1 Totalrammer

I Tabell 6 nedenfor framgår de økonomiske rammene som stilles til disposisjon til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet årlig og totalt for hele perioden.

Totalbudsjett for hele perioden er 1,9 milliarder 2017-kr. Tallene i tabellen under er hentet fra fylkesbudsjettet 2017-2020, og videreført på samme nivå i 2021. I fylkesbudsjettet er drift av Randsfjordferja en del av driftsposten "Fylkesveger nettoutgifter". Her har vi trukket ut ferjedriften som en egen linje, da den driftes av OFK i egen regi, mens de resterende oppgavene innen drift og vedlikehold på fylkesvegnettet utføres av Statens vegvesen på oppdrag fra OFK.

Tabell 6: Årlig økonomisk ramme og total ramme for perioden 2018-2021 i millioner 2017-kroner.

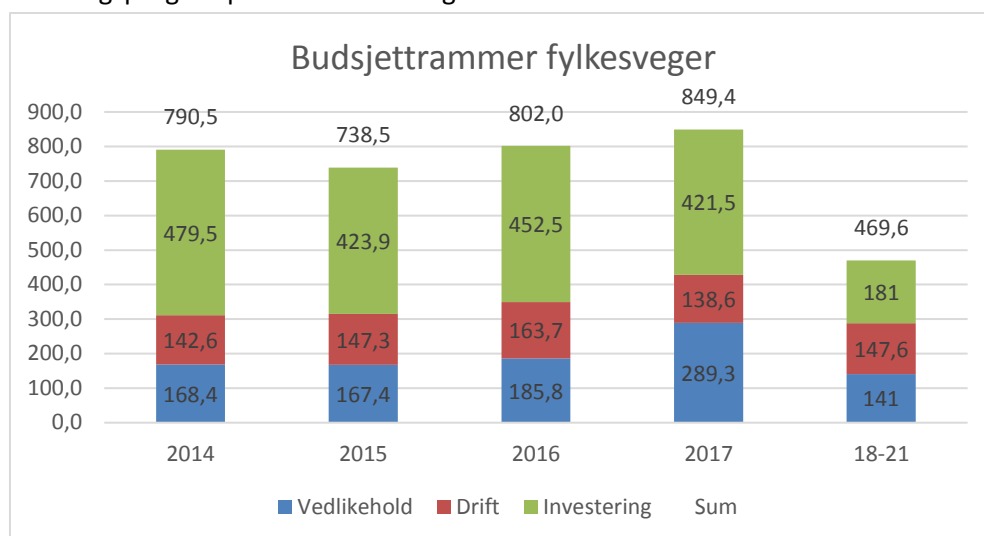
	Årlig ramme	Totalt 2018-2021
Investeringer ¹	181,0	724,0
Drift fylkesvegnett ²	147,5	590,0
Vedlikehold fylkesvegnett²	141,0	564,0
Netto driftsbudsjett Randsfjordferja II	5,3	21,2
Total ramme ³	474,8	1899,2

¹ Rammen for investeringer er inklusive 20 % mva. Dette er ensartet både for OFK og SVRØ.

² Rammen for drift og vedlikehold er eks mva., slik det også blir gjort i Fylkesbudsjettet.

³ I tillegg kommer bomandel og mva.-kompensasjon for bompengandelen på til sammen 162,6 mill. knyttet til investeringen på Fv. 33 Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørge - Øydgarden.

Utviklingen i økonomiske rammer til henholdsvis, drift, vedlikehold og investeringer gjennom forrige handlingsprogramperiode sammenlignet med foreslått nivå for 2018-2021 er vist Figur 5.



Figur 5: Bevilgninger til henholdsvis vedlikehold, drift og investeringer på fylkesvegnettet i forrige handlingsprogramperiode sammenlignet med 2018-21. Alle tall i 2017-kroner. Investeringstall er inkludert mva, mens drift og vedlikehold er eks. mva. Tilleggsbevilgninger i 2016 og 2017 er inkludert i tallene, bevilgningen fra 2016 ligger på vedlikehold fordelt på 2016 og 2017, mens bevilgningen fra 2017 ligger under investering i 2017.

5.2 Rammer til drift, vedlikehold og investeringer

Totalrammer drift og vedlikehold

Oversikten i Tabell 6 viser at henholdsvis 147,5 og 141 mill. kr årlig er satt av til drift og vedlikehold av fylkesvegnett. Mange av tiltakene på fylkesvegnettet er av en slik karakter at de ligger i grenselandet mellom tyngre vedlikehold og investeringer. I handlingsprogrammet for 2014-2017 hadde en også slike prosjekter, og finansieringen av disse ble ført som investering og rammen for drift/vedlikehold ble da redusert tilsvarende. I dette handlingsprogrammet legges det til grunn at tiltak som ligger i grenselandet mellom vedlikehold og investeringer, blir håndtert som vedlikehold.

Randsfjordferja II

Fylkeskommunen overtok driftsansvaret for Randsfjordferja II fra Gran kommune fra 1.1.2010. Randsfjordferja II er den eldste ferja i drift i Norge i dag, bygget i 1949, og den eneste med helårsdrift i innsjø. Slik den nå fremstår, har den alle godkjenninger og sertifikat i orden frem til neste femårsgodkjenning sommeren 2018. Ferja bærer preg av lang og kontinuerlig drift, og er ikke tilpasset dagens forutsetninger, normer og krav på en rekke områder, f.eks. universell utforming. Det er viktig å påpeke at ferja sin alder og tekniske levetid, sammen med myndighetskrav, tilsier at det i framtida vil være løpende behov for større investeringer sammen med lengre liggetid ved vedlikehold og reparasjoner. I løpet av de neste 2 til 5 år må en påregne betydelige kostnader og liggetid blant annet for skifte av hovedmotorer og antagelig hele eller deler av dekket.

Ferja skal i 2018 gjennom ny femårsklassing, og godkjennes for drift de neste 5 år. I forbindelse med dette, må det påregnes arbeider og kostnader utover et normalt driftsår.

Behovet i 2018 forventes å være om lag 6,5 millioner kroner brutto. 2019 ventes å bli et mer normalt driftsår med kostnader på om lag 6 millioner kroner brutto. For både 2018 og 2019 forutsettes det tilnærmet normal trafikk, noe som gir en forventet billettomsatning på ca. 1,3 mill. kr. For påfølgende år er behovet avhengig av hvordan mulighetsstudie fullført høsten 2017 skal følges opp. Dette vil også ha betydning for investeringsbudsjettet både med tanke på eventuell ny ferje og tilpasninger eller nybygging av ferjeleie.

Totalrammer investeringer

Som det framgår av Tabell 6 i kapittel 5.1, er det satt av 181 mill. kr i årlig investeringsramme på fylkesvegnettet. Dette er en vesentlig reduksjon fra forrige handlingsprogramperiode, noe som skyldes at det ikke er lagt til grunn nye låneopptak til investering i perioden.

6. Drift av fylkesvegene

Drift av fylkesvegene er viktig for å ivareta vegens funksjon i form av fremkommelighet og trafiksikkerhet hver dag under ulike forhold. Kostnadene knyttet til drift av vegene varierer fra år til år, spesielt ut fra hvor krevende vinteren er, men over tid er trenden at kostnadsnivået er relativt stabilt, jamfør Figur 5 side 19. Dette kan imidlertid endre seg om det politisk vedtas at publikum på hele eller deler av vegnettet skal tilbys en annen driftsstandard, hvor det for eksempel brøytes oftere eller sjeldnere enn i dag. I dag følges i hovedsak kravene til tilstand på riksveger som beskrevet i SVV Håndbok R 610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger» også for fylkesveger i Oppland.

Det kan være utfordrende å skille skarpt mellom hva som er drift og hva som kommer inn under vedlikehold. I boksene under forsøker vi å definere begrepene *drift* og *vedlikehold*.

Drift omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at et vegnett skal fungere best mulig i daglig bruk for trafikantene. Brøyting, strøing med salt og sand, vask og reingjøring, oppretting av skilt, stell av grøntareal, trafikkstyring og trafikantinformasjon.

Vedlikehold innebærer tiltak for å ta best mulig vare på den fysiske infrastrukturen med tanke på langsiktige mål for bruken av vegen. Vegdekke, grøfter, drensanlegg, bruer, tunneler og tekniske anlegg/installasjoner vedlikeholdes i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

6.1 Budsjettrammer for drift

Tabell 7 viser økonomisk ramme til drift av fylkesvegene i Oppland for årene 2018 – 2021, totalt for fireårsperioden, og for hvert enkelt år i perioden. Nivået på driftsbevilgninger er i denne perioden omtrent som i forrige handlingsprogramperiode, men andelen av fylkesvegbudsjettet som går til drift har økt betydelig, til i overkant av 30 %, ettersom investeringsnivået er redusert.

Tabell 7: Ramme til drift 2018-2021. Prisnivå 2017, alle beløp eks. mva. i mill. kroner.

Drift	Ramme 2018	Ramme 2019	Ramme 2020	Ramme 2021	Totalt 2018-21	Andel
Driftskontakter	130,0	1350,0	130,0	130,0	520,0	88,1 %
Drift øvrig	17,5	17,5	17,5	17,5	70,0	11,9 %
Sum drift	147,5	147,5	147,5	147,5	590,0	100,0 %

6.2 Driftskontrakter

Driften av fylkesvegnettet er organisert med seks driftskontrakter som omfatter både riksveger og fylkesveger i hvert sitt geografiske område. Kontraktene fornyes hvert femte år og er i ulik fase, slik at ikke alle lyses ut på samme tid. I tillegg til de generelle driftskontraktene, er det egne kontrakter for drift og vedlikehold innen fagene elektro og rekkverk.

Driftskontraktene i Oppland omfatter all vinterdrift, drift av vannavledning og drenering, dekkelapping og sprekkfylling, grusvegvedlikehold, nyskilting og vedlikehold av skilt, vedlikehold av kantstein og rekkverk, murer, fjellskjæringer og vegskråninger, grøntskjøtsel, kantslått, renhold av vegbane og vegobjekter samt drift av rasteplasser, vegtoalett og leskur. I driftskontraktene er det også gitt mengdepriser for ulike vedlikeholdsoppdrag som kan bestilles fra driftsentreprenøren. Dette kan for eksempel være utskifting av stikkrenner og grøfting i forkant av dekkelegging. Entreprenøren skal gjennomføre arbeidet på en slik måte at vegenes tilstand ikke forfaller.

Drift av vegene i vinterhalvåret er den største oppgaven i driftskontraktene og utgjør mellom 50 og 70 prosent av kontraktsverdien. Alle driftskontraktene har mengdeoppgjør for utvalgte vinterarbeider. Entreprenørene som har disse kontraktene får betalt for utført arbeid med brøyting, høvling, strøing og salting. Enhetsprisen er fastsatt av byggherren, og satt så lavt at den bare dekker de løpende utgiftene ved utførelsen. Entreprenøren gir tilbud på et fast beløp som skal dekke de faste kostnadene ved vintertjenesten samt fortjeneste. Kostnadene til vinterdrift varierer dermed med mengde utført arbeid.

For å følge opp vedtatt målsetting om at fylkeskommunen skal være klimanøytral i 2025, må også klimagassutslippene fra vegdriften reduseres betraktelig. Fylkesrådmannen samarbeider med Statens vegvesen om innarbeiding av krav og eventuelt endring av tildelingskriterier ved utlysning av nye driftskontrakter i handlingsprogramperioden for å nå fylkeskommunens ambisiøse mål knyttet til klimagassutslipp. Dette vil også kunne medføre økte kostnader knyttet til drift av fylkesvegene.

Drift og vedlikehold utenom de generelle driftskontraktene

Det er to drifts- og vedlikeholdskontrakter som gjelder elektro i Oppland. Disse løper over 5 år og gjelder både riks- og fylkesveg. Den ene kontrakten omfatter elektro, styring, regulering og overvåkning (SRO) i tunneler og tilhørende dagsoner, mekanisk variable skilt, værstasjoner, bomber og annet teknisk utstyr på og langs vegen, mens den andre omfatter veglys.

Tabell 8: Oversikt over driftskontrakter i Oppland, samt et par andre linjer på samme budsjettpost. Årlig kostnad gjelder fylkesveg og er omtrentlige tall som vil variere fra år til år ut fra omfanget av vinterdriften. Sum avrundet til nærmeste million. Prisnivå 2017, alle beløp eks. mva.

Område	Kommuner	Periode	Entreprenør	Årlig kostnad (MNOK)
Valdres	Vang, Vestre Slidre, Øystre Slidre, Vågå, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Etnedal	1.9.2015 - 31.8.2020	Presis Vegdrift AS	26
Sør-Gudbrandsdal	Lillehammer, Gausdal, Øyer, Ringebu	1.9.2015 - 31.8.2020	Mesta Drift AS	26
Ottadalen	Sel, Vågå, Lom, Skjåk	1.9.2016 – 31.8.2021	Mesta Drift AS	10
Land-Hadeland	Gran, Lunner, Jevnaker, Søndre Land, Nordre Land	1.9.2016 - 31.8.2021	Mesta Drift AS	18
Gjøvik-Toten	Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten	1.9.2013 - 31.8.2018	Mesta Drift AS	26
Nord-Gudbrandsdal	Sør-Fron, Nord-Fron, Sel, Dovre, Lesja	1.9.2014 - 31.8.2019	Stian Brenden	12
Veglys	Oppland	1.9.2015- 31.8.2020	Mesta Elektro AS	2
Tunnel og elektro	Oppland	1.9.2014- 31.08.2019	Mesta Elektro AS	2
Strøm	Oppland			3
Betaling til andre fylker	Jevnaker (Fv. 241), Nord-Aurdal (Fv. 51 Golsfjellet), Gran (Fv. 180), Vang (Fv. 53)			5
Sum, faste kontrakter				130

6.3 Drift øvrig

Tabell 9: Oversikt over postene på øvrig drift. Prisnivå 2017, alle beløp eks. mva.

	Ramme 2018	Ramme 2019	Ramme 2020	Ramme 2021	Totalt 18-21
Bestilte arbeider	9,7	9,7	9,7	9,7	38,8
FTU	7,8	7,8	7,8	7,8	31,2
Sum drift øvrig	17,5	17,5	17,5	17,5	70,0

Bestilte arbeider er driftsoppdrag som ikke ligger inne i de faste kontraktene, men som bestilles utført av disse kontraktørene. Dette kan for eksempel være rekkverksarbeider, skogrydding og utskifting av værslitte skilt.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Med tilleggsbevilgninger i 2016 og 2017, har Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) sin årlige ramme i perioden 2014-2017 vært om lag 6,1 mill. 2018-kroner. Det foreslås å øke ressursinnsatsen til godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune», tiltak for barn og unge og ulike risikogrupper. Rammen for FTU settes derfor til 7,8 mill. kr per år i perioden. Trafikksikkerhetsutvalget disponerer selv denne rammen, og må blant annet vurdere nivået på tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak opp mot kostnader til drift, Trafikksikker kommune og satsing på andre trafikksikkerhetstiltak i regi av utvalget. For ytterligere omtale, se Handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-21.

7. Vedlikehold av fylkesvegene

Vedlikehold av fylkesvegene er et viktig satsingsområde for fylkeskommunen i tiden fremover. Dette er uttrykt i Regional planstrategi som ble vedtatt i juni 2016. Som omtalt i innledningen til kapittel 6, kan det ofte være vanskelig å skille hva som er drift og hva som er vedlikehold. I den andre enden av skalaen kan det være like utfordrende å definere grensen mellom tyngre vedlikehold og investering. Her har det nok skjedd en endring fra tidligere handlingsprogram, hvor vi nå tenderer til å definere mer inn under vedlikehold. Samtidig velger vi i større grad enn før å utføre vedlikeholdstiltak fremfor investering i helt ny veg på en del strekninger.

Fylkeskommunen i en grønn framtid har også betydning for arbeidet med vedlikehold av fylkesvegene; alt fra valg av tiltak mellom drift- og vedlikehold og investering, til krav til elementer av grønn profil i de enkelte vedlikeholdskontraktene. Fylkesrådmannen vil sammen med SVV følge opp dette gjennom handlingsprogramperioden.

7.1 Budsjettrammer for vedlikehold

Selv om vedlikehold er et satsningsområde, er de årlige rammene til vedlikehold lavere enn i forrige vedtatte handlingsprogram. Dette skyldes at driftsområdet beholder sitt bevilgningsnivå, samtidig som allerede vedtatte og nye investeringsprosjekter skal finansieres uten nye fylkeskommunale låneopptak.

Tabell 10: Ramme til vedlikehold 2018 - 21. Prisnivå 2017, alle beløp eks. mva. i mill. kroner.

Vedlikehold	Ramme 2018	Ramme 2019	Ramme 2020	Ramme 2021	Totalt 2018-21	Andel
Vedlikehold	34,5	34,5	34,5	34,5	138,0	24,5 %
Dekkelegging	83,0	83,0	83,0	83,0	332,0	58,9 %
Bruvedlikehold	13,7	13,7	13,7	13,7	54,8	9,7 %
Vegoppmerking	9,8	9,8	9,8	9,8	39,0	6,9 %
Sum vedlikehold	141,0	141,0	141,0	141,0	564,0	100,0 %

7.2 Vedlikehold og "godt nok"-prinsipp

De store utfordringer knyttet til vedlikeholdsetterslepet har fått stor plass i handlingsprogrammet, og er nevnt også i flere høringsuttalelser. Fylkeskommunens prioritering av vedlikehold støttes i høringsuttalelsene.

Vedlikeholdsetterslepet er stipulert til å være om lag 1 500 MNOK. Dette er et grovt overslag og mye av det som er anslått til å være etterslep i hht vegens overbygning, er basert på datamodeller som har dekkelevetid som utgangspunkt.

Det vil være svært krevende å anslå hvor mye etterslepet øker per år, eller hvor mye det er redusert med tanke på de tiltak som er utført for tilleggsbevilgninger gitt i 2016/17. Det foreligger dessverre ingen tilstandsregistreringer av vegnettet de senere år, men dette arbeider vi med å få på plass og resultatene ventes å foreligge i 2018. En annen utfordring med tanke på kostnadsvurdering er at når etterslepet har utviklet seg over en viss grense, vil ikke kostnaden øke noe for å redusere det økte etterslepet, siden tiltakene for å utbedre vegen vil være de samme.

I Oppland er det 3 007 km med fylkesveg, 2 670 km av disse med fast dekke, og ca. 200 km med gang- og sykkelveg. Legger man til grunn 15 års dekkelevetid, gir dette årlige dekkekostnader på rundt 160 MNOK. Per i dag går det ofte 20 – 25 år før en veg blir dekkelagt på nytt. Dette fører til at bæreevnen forringes, kjørekomforten forringes og «innhentingskostnadene» øker. På vedlikeholdsprosjekter utgjør dekkelegging ca. 2/3 av kostnadene. For å hindre opparbeidelse av etterslepet på fylkesvegnettet, bør det tas høyde for at man ikke utsetter dekkefornyelsen på de vegene som har en akseptabel bæreevne i dag.

Dagens bevilgninger er begrensede, og det er derfor nødvendig å se på hva som er realistisk å gjennomføre med tilgjengelige midler. Erfaring og beregning tilsier at det som gir best samfunnsnytte og økonomisk innsparing på sikt, er å gjennomføre tiltak som vil forlenge dekkelevetiden. Dette er også i samsvar med sentrale planer for strategisk vedlikehold (Nasjonal transportplans handlingsprogram 2014-2017, og Statens vegvesen rapport nr. 66 «Strategisk plan for vegvedlikehold»).

SVV har utarbeidet en "vedlikeholdsmetodikk" etter "godt-nok"-prinsippet. Prinsippet betyr at vi gjør de tiltak vi mener er tilstrekkelige for å få en god nok veg i forhold til funksjonsklasse og ÅDT.

Med dette menes:

- Se tiltak i sammenheng med vegens funksjon og ÅDT
- Prioritere overvannshåndtering (dreneringssystem) og bæreevne
- Kurvatur og bredde vurderes stort sett til å være ok og vil ikke bli utbedret
- Skogrydding prioriteres for sikt og opptørking av vegen
- Øke dimensjoner på stikkrenner for å møte økende nedbørsmengder og intensiteter

Følgende tiltak er aktuelle:

- Utskifting av dreneringssystemer (stikkrenner, dypdrenering og avkjøringsrenner)
- Reetablering av grøfter
- Fjerning av farlige sidehindre (stein/fjell som hindrer vannavrenning og er trafikkfarlige)
- Skogrydding
- Forsterkning og masseutskifting dersom ikke vannhåndtering alene kan gi ønskede resultater
- Armering, forsterkning, evt. kun kantforsterkning
- Nytt vegdekke, oppretting og slitelag

Ovennevnte tiltak er vesentlige faktorer for å øke dekkelevetiden, og medfører samtidig at etterslep på de øvrige vegobjektene reduseres.

Metodikken som benyttes gjennomføres etter følgende 3 trinn:

1. Reetablering av grøft og skifte av stikkrenner
2. Bedring av bæreevne
3. Nytt asfaltdekke på hele strekningen

Kontrakter, med utgangspunkt i avsatt økonomiske rammer, utlyses på bakgrunn av denne metodikken. SVV ønsker at en vedlikeholdskontrakt etter denne metodikken over en eller flere vegstrekninger, skjer over 3 år med dekkelegging det siste året.

Foreslått vedlikeholdsprogram innebærer at man samordner vedlikeholdstiltak med dekkeplaner, slik at vedlikeholdstiltak blir gjennomført i forkant av dekkelegging. Det er tenkt at man tar for seg hele strekninger som blir systematisk utbedret, fremfor å spre flere, mindre tiltak ut over hele fylket. Vedlikeholdsprogrammet vil også på sikt danne grunnlag for reguleringsplanlegging, grunnnerv og tekniske planer. I de første årene vil vedlikeholdstiltak bli prioritert på veger som har nok grunn langs vegen til de tiltakene som er tenkt utført.

Dersom det blir gitt midler tidsnok, vil det sikre gjennomføring til planlagte tidspunkter. Programmet kan justeres etter hvor mye midler som er tilgjengelig, ved at nye strekninger kan bli prioritert, eventuelt veger flyttet frem/bakover i tid.

Det vil fortsatt være behov for vedlikehold mht. dekke som er større enn dagens bevilgning, jfr. 15 års dekkelevetid. I tillegg må det også være tilgjengelige midler til vannhåndtering, slik at standarden opprettholdes.

Ovennevnte tiltak er vesentlige faktorer for å øke dekkelevetiden, og medfører samtidig at etterslep på de øvrige vegobjektene reduseres.

Tabell 11 (neste side) viser foreslåtte vedlikeholdsprosjekter for perioden 2018-2021. Når kostnadene er kjent etter årlige anbudsutlysninger, kan prosjekter tas ut eller inn slik at en bruker de midlene som er bevilget til vedlikehold for det enkelte år. Også skanningen av vegnettet i 2017 og 2018 kan danne grunnlag for endringer i denne tabellen. Dette blir ivaretatt gjennom politisk behandling for kommende kalenderår i desember.

Tabell 11: Foreslåtte vedlikeholdsprosjekter i 2018-2021. Summen av tiltak her tilsvarer ikke linjen "vedlikehold" i Tabell 10, da det i denne også inngår blant annet flatelapping og rekkverkskontrakt.

Veg -prosjekt (Kostnader i 2017-kr eks. mva.)	Kommune	Kostnad u/dekke	ÅDT	Funksjons-klasse	Planlagt utført
Fv. 417 Vinstra - Kvam	Nord Fron/Sel	9,3	200 - 840	C	2018
Fv. 419 Bjørgebu, innenfor Veikledalen	Nord Fron	0,6	235 - 940	D	2018
Fv. 36 Gran - Grymyr	Gran	6,5	750 - 2840	C og D	2018
Fv. 39 Vattum - Tingelstad	Gran	3,2	670 - 700	E	2018
Fv. 50 Granvang - x fv. 34	Gran	1,8	1010 - 3060	D	2018
Fv. 17 Lunner - Volla	Lunner	0,6	400 - 700	C	2018
Fv. 491 Dovre Ysteri - Lie	Dovre	6,2	70 - 400	D	2019
Fv. 496 Domfossen - Brustuen bru	Dovre	3,4	110 - 285	D og E	2019
Fv. 243 Buskerud gr. - Hedalen stavkyrkje	S. Aurdal	7,6	240 - 750	D	2019
Fv. 204 Lundmo - Brenn bru	Etnedal	2,1	140	D	2019
Fv. 220 Rusehøgda - Sundvollen	S. Aurdal/N. Aurdal	4,5	170	E	2019
Fv. 204 Værsket - Forset	Gausdal	6,2	300 - 1800	D	2020
Fv. 321 X fv. 213 - Bergseng stasjon	Lillehammer	0,6	230	E	2020
Fv. 315 Lillehammer/Gausdal grense - Svingvold	Gausdal	10,1	120 - 1090	D og E	2020
Fv. 318 X fv. 319 - Jørstadhøgda	Lillehammer	1,7	115 - 740	E	2020
Fv. 244 x Rv. 4 Mjørlund - x fv. 246 Lena	Vestre og Østre Toten	10,5	580 - 3000	C	2020
Fv. 250 Vingrom - Ferista	Lillehammer	0,7	930 - 2425	B	2020
Fv. 51 Randsverk - Lemonsjøen	Vågå	1,7	750	B	2021
Fv. 438 Vågårusten	Sel	1,1	590 - 1135	D	2021
Fv. 257 Sjøa - Bjøstadmo	Sel	1,1	380 - 1260	B	2021
Fv. 196 X fv. 186 - Spåtind	Nordre Land	5,2	475 - 600	D	2021
Fv. 193 Dokka - x fv. 194	Nordre Land	6,7	500 - 5720	D	2021
Sum strekningsvise vedlikeholdstiltak		91,0			

Vedlikehold av Fv. 289 Eggeåsen fullføres i 2018 gjennom tilleggsbevilgning til vedlikehold fra 2017.

Det er én rekkverkskontrakt for hele Oppland fylke, denne fornyes for ett år av gangen, og gjelder både for riks- og fylkesvegnettet. Kontrakten omfatter utbedring av eksisterende rekkverk og nysetting. Kontrakten er en rammeavtale og mengden avhenger av bevilgningene år for år.

7.3 Dekkelegging

Dekkefornyelse av faste vegdekker utføres av asfaltentreprenører etter åpen anbudskonkurranse, og blir administrert av dekkeprosjektet som er organisert under byggherreseksjonen i SVRØ.

På noen av de mest trafikkerte fylkesvegene legges det nytt dekke fordi det gamle er slitt ned, mens det på de fleste fylkesvegene er andre årsaker enn slitasje på selve dekket som ligger til grunn for utskiftingen. Det er lite hensiktsmessig å legge nytt dekke på en dårlig vegkropp. Derfor ønsker vi å se dekkeleggingsprogrammet i sammenheng med vedlikehold. Første trinn vil ofte være å grøfte og skifte ut stikkrenner på strekningen for å få vannet ut av vegkroppen. Om vegen er stabil og bærekraftig etter dette, kan dekke legges året etter. Hvis det er nødvendig med stedvise masseutskiftinger og forsterkninger, må dette utføres før det kan legges nytt dekke. Hvilke veger som vil få nytt dekke vil derfor avhenge av hvilke strekninger som blir vedlikeholdt, se tabell 11.

Dekkeleggingen vil i utgangspunktet utføres året etter at vedlikeholdstiltak er utført. Siden vi ikke har full oversikt over tilstanden på vegene før deler av vedlikeholdet er utført, vil det være nødvendig å operere med en fleksibilitet der en kan justere fordelingen mellom vedlikehold og dekkefornyelser på de årlige budsjettene slik at innsatsen samlet sett blir mest mulig effektiv. Det vises for øvrig til SVV Rapport 183/2013, *Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?*

Total lengde på fylkesveg med fast dekke i Oppland fylke er 2676 km. Tar en utgangspunkt i dekkefornyelse av vegnettet hvert 15. år, må det til dekkefornyelse på 178 km pr år, for å unngå ytterligere forfall på vegnettet med fast dekke. Dagens prisnivå tilsier at det koster kr. 900.000,- pr km, totalt kr. 160 mill. pr år eks. mva. Bevilgningsnivået de seneste årene har vært under dette nivået, og det er heller ikke i denne planen funnet rom for å nå et slikt bærekraftig bevilgningsnivå. Ut i fra gitte rammer vil man kunne dekkelegge om lag 95 km per år i handlingsprogramperioden.

7.4 Grusveger

Pr. dato er det 331 km fylkesveg uten fast dekke i Oppland. Dette er funksjonsklasse D og E, jamfør kapittel 3.2. Trafikkmengden (ÅDT) på mye av dette vegnettet er godt under 100. Kostnaden med å legge fast dekke er grovt anslått til 10 000 kr. pr. løpemeter. Kostnader knyttet til planlegging, reguleringsplan og grunnnerverv (om dette er nødvendig) kommer i tillegg.

Enkle løsninger som er gjennomført tidligere, har bidratt til å gjøre veger dårligere, og med et større vedlikeholdsbehov. Dekkelegging krever derfor nødvendige grunnarbeider. Det vil derfor også være fokus på å beholde grusveger som "gode grusveger".

En langsiktig ambisjon er å redusere antall kilometer grusveger, men dette krever større forarbeider og grunninvesteringer før dekkelegging. Det er ikke funnet rom for å prioritere en slik satsing i dette handlingsprogrammet.

7.5 Bruvedlikehold

Bruvedlikehold utføres av entreprenører etter åpen anbudskonkurranse, og blir administrert av bruseksjonen som er organisert under Ressursavdelingen i SVRØ.

Tilstanden på bruene på fylkesvegnettet er generelt dårligere enn på riksvegnettet. Det største vedlikeholdsbehovet er betongrehabilitering. Det er også et stort behov for å bytte ut bruerekkverk som er nedslitt og utdatert sikkerhetsmessig. Lundebraa i Etnedal er i handlingsprogrammet foreslått erstattet med en ny bru som skal ferdigstilles i 2019.

På fylkesvegnettet i Oppland er det i overkant av 600 bruer. Av disse er ca. 90 % beregnet til å kunne tåle Bk10/60 (BK = bruksklasse), dvs. maks aksellast og totalvekt på hhv 10 og 60 tonn. Noen av disse har så høy egenvekt på grunn av mange lag med asfalt, at de foreløpig ikke er godkjent for Bk10/60 i veglistene.

Det har over noe tid pågått et prosjekt med å regne gjennom alle bruene på fylkesvegnettet for Bk10/60, og mot slutten av 2017 var de fleste bruene beregnet. Andelen av bruer godkjent for Bk10/60 vil øke etter hvert som alle bruene blir beregnet. Ser man kun på aksellast er 99 % av bruene godkjent for aksellast på 10 tonn.

Det er i 2017 påbegynt et arbeid med et "bruprogram" som skal avdekke bl.a. flaskehalser, og være grunnlag for prioritering av vedlikehold og investering. Det arbeides videre med dette og hvordan det skal følges opp utover i handlingsprogramperioden.

Vedlikehold av Brunlaug bru, Fluberg bru og Kolbjørnshus bru gjennomføres i 2018 finansiert gjennom tilleggsbevilgning fra 2017.

7.6 Vegoppmerking

Vegoppmerking utføres av asfaltentreprenører etter åpen anbudskonkurranse, og blir administrert av dekkeprosjektet som er organisert under byggherreseksjonen i SVRØ. Vegoppmerking skjer i hovedsak etter at det er lagt nytt dekke, med det er også behov for noe fornying av oppmerking der den opprinnelige oppmerkingen er slitt bort.

God vegoppmerking er viktig for trafiksikkerhet og fremkommelighet. Tilstanden både på riksveg og fylkesveg er god og holder standardkrav. De siste årene har vi også, der det er tilstrekkelig bredde, gjennomført forsterket vegmerking og oppgradering til mer synlighet under vanskelige forhold.

8. Investeringer

Investeringsbehovene på fylkesvegene er omfattende og ønskene mange. I perioden 2014-2017 er flere større tiltak gjennomført, her nevnes:

- Fv. 33 Høljaraust – Bergli
- Fv. 33 Skreifjella – Totenvika kirke
- Fv. 255 Graupe - Åsmundstad, rassikring "Skåbuvegen"

I prioriteringen mellom de ulike tiltakene, er det lagt vekt på næringsbehov og regionale utviklingsbehov, i tillegg til faglige og trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Det ligger dessuten føringer i fylkeskommunens styringsdokumenter og innspill fra kommunene. I investeringstabellene er det også ført opp aktuelle prosjekter 2022-23, men disse er ikke bindende prioriteringer.

Fylkeskommunen i en grønn framtid har også betydning for investeringsprosjekter, både i prioriteringen mellom ulike prosjekter, hvordan prosjektene skal utføres og hvilke krav som stilles til entreprenørene i anbudsutlysningene. Grønne prioriteringer er i handlingsprogrammet hensyntatt gjennom at investeringsprofilen er vridt i en grønnere retning enn før, med større andel tiltak innen tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtrafikk og byutviklingstiltak. Fylkesrådmannen vil sammen med SVV følge opp hvordan selve utførelsen av prosjektene kan bli grønnere gjennom handlingsprogramperioden.

Kostnadsvurderinger

For de fleste av tiltakene i perioden 2018-21 er det utarbeidet reguleringsplaner, og det er gjort grundige kostnadsvurderinger (kostnadsanslag) som er lagt til grunn for summene i handlingsprogrammet. Usikkerheten i slike anslag er i utgangspunktet +/- 10 %. I videre prosjekterings- og byggefase kan det imidlertid dukke opp uforutsette forhold som gjør at kostnadene endres.

For prosjekter i perioden 2022-23, og for prosjekter der det ikke er utarbeidet reguleringsplan, er kostnadene vurdert basert på erfaringstall og løpemeterpriser. Løsningene for disse prosjektene er ikke avklart i like stor grad som for øvrige prosjekter, slik at også valg av løsning vil påvirke endelige kostnader. Prosjekter med størst usikkerhet i løsning og kostnad ligger i stor grad et stykke fram i handlingsprogramperioden, og videre utredninger og reguleringsplanlegging vil redusere usikkerheten i kostnadsvurderingene.

8.1 Investeringene – fordeling mellom områdene

Tabell 12: Samlet oversikt over investeringstiltak på de ulike programområdene, fordelt på de enkelte år, sammenstilt med avsatt årlig ramme. Tabellen inkluderer både egne midler, bompenger og mva.-kompensasjon knyttet til bompenger. Alle tall i millioner 2017-kroner.

Programområder	2018	2019	2020	2021	Gjennomsnitt	Totalramme investering 2018-21	Andel
Strekningsvise/større tiltak	85,5	139,0	67,0	0,0	72,9	291,5	33 %
Mindre utbedringer	0,0	29,4	26,7	6,8	15,7	62,9	7 %
Gang- og sykkelveger	85,4	3,4	19,0	48,3	39,0	156,1	18 %
Trafikksikkerhet	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	36,0	4 %
Miljø og servicetiltak	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	3 %
Kollektivtiltak og universell utforming	14,9	19,7	44,5	39,0	29,5	118,1	13 %
Andre investeringsposter	19,9	37,5	68,8	71,9	49,5	198,1	22 %
Total sum programområder	220,6	244,0	241,0	181,0	221,7	886,7	100 %
Bompenger/mva-komp Fv. 33.	39,6	63,0	60,0	0,0	40,7	162,6	
Sum fylkesmidler	181,0	181,0	181,0	181,0	181,0	724,1	
Ramme	181,0	181,0	181,0	181,0	181,0	724,0	
Udisponert	0,0	0,0	0,0	0,0		-0,1	

Andre investeringsposter består blant annet av midler til planlegging og "åpen post". Se avsnitt 8.8.

8.2 Strekningsvise/større tiltak

Tabell 13: Investering, strekningsvise tiltak, millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 251 Hellefossen bru (Ny "Lundebru")	Etnedal	19,5	34,0			53,5	53,5		
Sum Fv. 33 Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørge - Øydgarden	Etnedal og Nord-Aurdal	66,0	105,0	67,0		238,0	271,0		
Sum programområde		85,5	139,0	67,0	0,0	291,5	324,5		

BUNDNE PROSJEKTER

Prosjekter som har oppstartsmidler i HP 2014-17, og som forutsetter midler til bygging også i 2018 eller senere, defineres som et prosjekt med binding inn i HP 2018-21(23). Også prosjekter der det foreligger politisk vedtak om byggestart i perioden anses som binding. Begge de store investeringsprosjektene i handlingsprogrammet er bindinger fra forrige periode, og det samme gjelder mange av tiltakene på de ulike programområdene.

FV. 33 SKARDTJEDNET – TONSVATNET OG BJØRGO – ØYDGARDEN

Tiltak: Utbedring av Fv. 33.

Lengde: 10 km Skardtjednet - Tonsvatnet og 0,9 km Bjørgo-Øydgarden

50 % bompengefinansiering. Varierende vegstandard, stedvis smal og uoversiktlig. En del ulykker på strekningen. Byggestart i 2018, kostnader baserer seg på gjennomført anslag.

Tabell 14: Finansiering av Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden. Tall i millioner 2017-kroner.

	2016	2017	2018	2019	2020	HP 18-21	Total kost
Fv. 33 Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørgo -Øydgarden, fylkesmidler	8	25	26,4	42,0	7,0	75,4	108,4
Mva-komp. Bom Fv. 33 Skardtjednet-Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden		0	6,6	10,5	10,0	27,1	27,1
Bompenger Fv. 33 Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden		0	33,0	52,5	50,0	135,5	135,5
Sum Fv. 33 Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden	8	25	66	105	67	238,0	271,0

FV. 251 HELLEFØSSEN BRU

Tiltak: Ny bru over Etna og omlagt veg i forbindelse med den.

Tiltak for å avløse Lunde bru som ble bygd i 1829 og er fredet etter kulturminneloven.

Reguleringsplan er vedtatt, kostnader baserer seg på gjennomført anslag. Politisk vedtatt at byggestart skal være i 2018, jamfør FT-sak 64/16.

Lengde: Ny veg: 1,5 km. Bru: ca. 70 m

Kostnad: 53,5 mill. kr.

8.3 Mindre utbedringer

Posten «mindre utbedringer» omfatter investeringstiltak på vegstrekninger og/eller punktutbedringer. Som hovedregel omfatter dette prosjekter mindre enn 30 mill. kr.

Tabell 15: Investeringer, mindre utbedringer. Tall i millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 453 Vågå hotell - Sætagrende	Vågå		23,4			23,4	24,8		
Fv. 16 Kryss Vestbygdveien (Stubbenmoen)	Lunner		6,0			6,0	6,0		
Fv. 220 Bagn - Reinli	Sør-Aurdal			11,1		11,1	28,3	17,2	
Fv. 388 Brekkebakkene	Ringebu			15,6		15,6	15,6		
Fv. 216 Kryssutbedring A. Sandvigsgate - Maihaugvegen	Lillehammer				6,8	6,8	24,4	17,6	
Kryssområde Jernbanesvingen - CC Gjøvik	Gjøvik					0,0	24,0	24,0	
Fv. 250 Svingstad sør - Svingstad nord	Nordre land					0,0	4,9	4,9	
Sum programområde		0,0	29,4	26,7	6,8	62,9	128,0	63,7	0,0

NYE TILTAK

FV. 453 VÅGÅ HOTELL – SÆTAGRENDE

Tiltak: Tilrettelegge for gang og sykkel med fortau, gang- og sykkelveg og utbedring av fylkesvegen. Reguleringsplan er vedtatt, kostnader baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: Ca. 750 meter

Kostnad: 24,8 mill. kr

FV. 388 BREKKEBAKKENE

Tiltak: Utbedring av 400 m veg (utbedring av krappe kurver og noe bredding.)

Reguleringsplan er under utarbeidelse, kostnad baserer seg på gjennomført anslag. Ringebu kommune har tatt initiativ til samtaler om en mulig kommunal forskuttering for å fremskynde prosjektet.

Kostnad: 15,6 mill. kr

FV. 16 VESTBYGDVEGEN (Stubbengmoen)

Tiltak: Nytt kryss, atkomst til Stubbengmoen industriområde ved Harestua. T-kryss med passeringslomme. Reguleringsplan er vedtatt, kostnader baserer seg på gjennomført anslag.

Kostnad: 6,0 mill. kr

FV. 220 BAGN – REINLI

Tiltak: Omlegging av veg.

Svingete og bratt veg, med trafikk til barnehage og hytteområde. Omlegging av ca 1,7 km veg fra Bagn sentrum oppover mot Reinli med bruk av masse fra tunnelbygging på E16. Tilkjøring av masser bekostes av E16-prosjektet. Massene kjøres ut ila 2017 og lagres direkte i veglinja uten mellomlagring. Veganlegget ferdigstilles så når fylkeskommunen bevilger midler til dette. Reguleringsplan er vedtatt. Kostnadsvurderinger med noe større usikkerhet enn på øvrige prosjekter fordi det er gjort forenklinger av prosjektet etter reguleringsplanfasen.

Kostnad: Ca. 28,3 mill. kr (fylkeskommunal andel), hvorav 11,1 mill. påløp allerede i 2017 og resterende når vegen ferdigstilles. Statens vegvesen v/Prosjekt Vestoppland har sagt seg villig til å forskuttede utgiftene som påløper i 2017. Disse midlene har vi foreslått bevilget i 2020 for tilbakebetaling. Midler til å slutføre prosjektet er foreslått etter den første fireårsperioden, i 2022.

FV. 216 ANDERS SANDVIGS GATE - MAIHAUGVEGEN

Tiltak: Kryssutbedring.

Tiltaket skal sikre bedre framkommelighet og god trafiksikkerhet for alle trafikanter.

Kryssområdet er i dag utflytende og gir utfordringer knyttet til framkommelighet både for bilister og for myke trafikanter. Tiltaket vil kunne gi en bedre trafikkfordeling slik at større andel av trafikk lettere kan føres via Sigrid Undsets veg i stedet for Banken-krysset. Skisseprosjekt utarbeidet, tiltaket må reguleres. Kostnadsvurdering baserer seg på skisseprosjekt, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter. Tiltaket inngår som en del av ATP-arbeidet i Lillehammer.

Kostnad: 24,4 mill. kr.

JERNBANESVINGEN – CC GJØVIK

Tiltak: Nytt kryss.

Endring av kryssområdet for å få bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet i kryssområdet rv. 4 /Jernbanesvingen, med adkomst til CC Gjøvik og Bane nor/Tema eiendom sine arealer. Kryssområdet er utflytende og oppleves som utrygt for alle trafikantergrupper. Tiltaket bidrar til å tilrettelegge for videre næringsutvikling i området. Det legges også til rette for bedre framkommelighet for kollektivtrafikk og framtidsrettete løsninger for myke trafikanter mellom sentrum/skysstasjon – CC Gjøvik - og Mjøsa med framtidig bydel Bryggevegen og Huntonstranda

Planarbeid er startet opp etter oppdrag fra ATP-prosjektet, i tråd med bystrategien. Endelig løsning er ikke avklart, og kostnadsvurdering baserer seg på erfaringsprosjekter. Det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter. Forutsetter spleiselag.

Kostnad: 24 mill.kr.

FV. 250 SVINGSTAD SØR - SVINGSTAD NORD

Tiltak: Utbedring av sikt og oppstramming av kryss.

Kostnadsvurdering basert på erfaringspriser, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter

Kostnad: 4,9 mill. kr. Øvrig utbedring på strekningen finansieres av vedlikeholdsmidler.

8.4 Gang- og sykkelveger

I prioriteringen er betydning for skoleveg tillagt vekt. Det er også foreslått å bruke penger på flere mindre prosjekter der det gjenstår en lenke for å få sammenhengende gang- og sykkelveg. Videre er flere av prosjektene del av ATP-samarbeid i byer og tettsteder, jamfør kapittel 2.3. Gang- og sykkelveger bygges i utgangspunktet etter gjeldende vegnormaler. Det skal likevel ses på om det noen steder er hensiktsmessig å bygge enklere. Dette kan for eksempel innebære å bygge smalere enn 3 meter, og kanskje spare noe. Det er likevel slik at trafiksikkerhet må ivaretas. For å unngå altfor store driftsutgifter må tiltak bygges etter hva som kreves teknisk. Enklere løsninger med smalere profil er først og fremst aktuelt i områder med få brukere. Dette er mindre aktuelt i by, her må en i hovedsak bygge etter anbefalte løsninger da potensialet her er stort og tiltakene bygger opp om klimamålene.

Tabell 16: Investeringer gang- og sykkelveg. Tall i millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 51 Nordover fra Rogne skole	Øystre Slidre	33,2	-	-	-	33,2	43,8	-	-
Fv. 111 Bøverbru sentrum-Nærsten	Vestre Toten	16,6	-	-	-	16,6	24,4	-	-
Fv. 467 Andvordjordet -X-Rv15	Lom	14,6	-	-	-	14,6	18,5	-	-
Fv. 226/E16 til Begna Bruk	Sør Aurdal	11,7	-	-	-	11,7	18,5	-	-
Fv. 490 Fortau fra E6 til Dombås Stasjon	Dovre	5,9	-	-	-	5,9	14,6	-	-
Fv.213 Sykkelveg med fortau Åretta elv - Storgata	Lillehammer	-	-	-	37,1	37,1	37,1	-	-
Sykkelbytiltak Gjøvik / Lillehammer	Gjøvik / Lillehammer	2,9	2,9	2,9	2,9	11,7	23,4	2,9	2,9
Fv. 57 S. Åls vei, Trintom skole-Vennolumsvegen	Gran	-	-	15,6	-	15,6	15,6	-	-
Fv. 12 Muttasstien - Sveakrysset	Lunner	-	-	-	7,8	7,8	7,8	-	-
Strakstiltak etter GS-inspeksjoner		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	2,0	-	-
Fv.358 Fortau Tretten sentrum - Tretten kirke	Øyer	-	-	-	-	-	4,9	4,9	-
Fv.319. Snipperampa - Lidarende i Lia	Sør-Fron	-	-	-	-	-	4,9	4,9	-
Fv.132 Fortau Prost Blomsgate	Gjøvik	-	-	-	-	-	34,1	34,1	-
Fv.56 Lynnebakka	Gran	-	-	-	-	-	17,6	-	17,6
Fv.519 GS Lesjaskog skole	Lesja	-	-	-	-	-	5,9	-	5,9
Fv. 264 GS Våningsvegen – Beinstigen.	Nord-Aurdal	-	-	-	-	-	30,2	9,8	20,5
Fv.435 GS Selsvegen - Nyhusom skole	Sel	-	-	-	-	-	12,7	12,7	-
Sum programområde		85,4	3,4	19,0	48,3	156,1	316,0	69,3	46,8

BUNDNE PROSJEKTER

FV. 51 NORDOVER FRA ROGNE SKOLE

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Strekningen er skoleveg. Mye trafikk langs Fv. 51. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: Ca. 2,2 km – fra Rogne skole til Kyrkjebergvegen

Kostnad: 43,8 mill. kr

FV. 111 BØVERBRU SENTRUM – NÆRSTEN

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Strekningen er skoleveg. Går gjennom boligområde, forbi sykehjem og vil være til nytte for mange, med tryggere og gangadkomst til Bøverbru sentrum. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: 1,2 km.

Kostnad: 24,4 mill. kr

FV. 467 ANDVORDSJORDET – KRYSS RV. 15.

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Strekningen er skoleveg. Gjennom boligområde mot sentrum, forbi helseheim, barne-, ungdoms- og videregående skole. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: 900 m

Kostnad: 18,5 mill. kr

FV. 226 / E16 TIL BEGNA BRUK

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Det er mye tungtrafikk langs Fv. 226 til Begna bruk. Boligfelt langs strekningen. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: Ca. 1 km

Kostnad: 18,5 mill.kr

FV. 490 FORTAU FRA E6 TIL DOMBÅS STASJON

Tiltak: Fortau.

Binder sammen buss og tog. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: 450 m fortau

Kostnad: 14,6 mill. kr

ØVRIGE NYE TILTAK

FV. 213 SYKKELVEG MED FORTAU ÅRETTA ELV-STORGATA

Tiltak: Sykkelveg med fortau.

Oppgradering av eksisterende løsnings. Strekningen er skoleveg.

Del av hovedtrasé for sykkel i Lillehammer. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag. Tiltaket er sykkelbytiltak og inngår også i ATP-arbeidet i Lillehammer.

Lengde: 600 m.

Kostnad: 37,1 mill. kr.

SYKKELBYTILTAK I GJØVIK OG LILLEHAMMER

Det er inngått avtale mellom OFK, SVV, Gjøvik og Lillehammer kommuner om sykkelbyer i Oppland. Ordningen startet i 2010-13. Videre satsing skal avklares i 2017. Midlene er fylkeskommunens andel i arbeidet med å øke sykkelbruk i tråd med nasjonale målsettinger. Midlene brukes i hovedsak til spleiselag med kommunene til investeringer som fremmer økt bruk av sykkel. Sykkelbyarbeidet er organisert inn under ATP-arbeidet i Lillehammer og Gjøvik.

Sykkelbyene forventes å få tilført statlige midler gjennom NTP.

Kostnad: 2,9 mill. kr per år – som fordeles likt mellom Gjøvik og Lillehammer.

FV. 57 SØNDRE ÅLS VEI, TRINTOM SKOLE – VENNOLUMSVEGEN

Tiltak: Gang- og sykkelveg / fortau og bredding av veg.

Manglende lenke på 0,7 km. Strekningen er skoleveg. Reguleringsplan vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: 700 m.

Kostnad: 15,6 mill.kr.

FV. 12 MUTTASTIEN - SVEAKRYSSET

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Manglende lenke som vil sikre sammenhengende gang- og sykkelvegnett på en lengre strekning i tettbebyggelsen. Strekningen er skoleveg. Reguleringsplan er vedtatt, kostnad baserer seg på gjennomført anslag. Tiltaket samordnes med utbedringstiltak / holdeplasser.

Lengde: 200 m.

Kostnad: 7,8 mill. kr.

STRAKTILTAK ETTER GS-INSPEKSJONER

Gjelder små tiltak som gjennomføres med bakgrunn i rutinemessige inspeksjoner som foretas i løpet av planperioden.

Kostnad: 2 mill. kr for fireårsperioden (0,5 mill. kr./år)

FV. 358 TRETEN SENTRUM – TRETEN KIRKE, FORTAU

Tiltak: Fortau langs fylkesvegen.

Skoleveg mellom bussholdeplass i sentrum og barneskole og dermed et viktig trafiksikkerhetstiltak.

Ferdig regulert. Kostnadsvurderinger basert løpemeterpriser. Forutsetter spleiselag med kommunen.

Lengde: 500 m langs fylkesvegen

Kostnad: 4,9 mill. kr (fylkeskommunal andel).

FV. 319 SNIPPERAMPA – LIDARENDE I LIA

Tiltak: Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg fra holdeplassen Snipperampa til Lidarende. Holdeplassen er et oppsamlingspunkt for mange elever i Lia, og er tilrettelagt med busskur og venteareal. Kostnad baserer seg på løpemeterprisvurdering, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter.

Lengde: 250 m

Kostnad: 4,9 mill. kr.

FV. 132 PROST BLOMS GATE, FORTAU OG SYKKELFELT

Tiltak: Tilrettelegging for gående og syklende, fortau og sykkelfelt.

Del av hovednett for gang- og sykkelveger i Gjøvik. Strekningen er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Det er utarbeidet skisseprosjekt, tiltaket må reguleres. Foreløpig kostnadsvurdering 47 mill kr. Forutsetter spleiselag med kommunen. Tiltaket kan inngå som en del av ATP-arbeidet i Gjøvik.

Lengde: 950 m

Kostnad: 34,1 mill. kr (fylkeskommunal andel).

FV. 56 LYNNEBAKKA

Tiltak: Fortau.

Strekningen er skoleveg. Rekkefølgekrav (i reguleringsplan) om at fortau skal bygges før boligfelt fortsettes. Kostnadsvurdering basert på løpemeterpris, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter.

Lengde: 500 m.

Kostnad: 17,6 mill. kr.

FV. 519 LESJASKOG SKULE

Tiltak: Gang- og sykkelveg

Strekningen er skoleveg. Manglende lenke mellom gang- og sykkelveg langs E 136 og skolen. Tiltaket er ikke regulert. Kostnadsvurdering basert på løpemeterpris, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter.

Lengde: 300 m

Kostnad: 5,9 mill.

FV. 264 VÅNINGSVEGEN – BEINSTIGEN

Tiltak: Gang- og sykkelveg.

Strekningen er skoleveg og må reguleres. Forlengelse av tiltak som bygges i 2016.

Lengde: 900 m

Kostnad: 30,2 mill. kr.

FV. 435 SELSVEGEN - NYHUSOM SKOLE

Tiltak: Utbedring av smalt fortau.

Strekningen er skoleveg. Viktig trafiksikkerhetstiltak. Skisseprosjekt utarbeidet. Kostnadsvurderinger er basert på dette, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter.

Tiltaket kan inngå i ATP-prosjekt Otta.

Lengde: 500 m.

Kostnad: 12,7 mill. kr.

8.5 Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhet er et gjennomgående perspektiv innenfor alle kategorier av vegprosjekter. Trafikksikkerhetshensyn er ofte av de utløsende faktorene for at et prosjekt blir prioritert, og det er et hensyn som alltid skal ivaretas når tiltak planlegges. I dette handlingsprogrammet har vi derfor valgt å ikke plassere enkelttiltak direkte i denne kategorien.

Tabell 17: Investeringer trafikksikkerhetstiltak. Beløp i millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21
TS - småtiltak		7,0	7,0	7,0	7,0	28,0
Strakstiltak etter TS-inspeksjoner		2,0	2,0	2,0	2,0	8,0
Sum programområde		9,0	9,0	9,0	9,0	36,0

TS småtiltak

En samlepott som skal disponeres til mindre tiltak som kartlegges på ulykkesutsatte strekninger med bakgrunn i innspill fra vegvesenet, fylkeskommunen og andre, herunder for eksempel beboere og bilister. Rammen økes i forhold til forrige periode og settes til kr 28 mill. kr. (7 mill.kr. /år) i 2018-21. Det er aktuelt å prioritere tiltak som berører sikt, kurvatur, fart med videre. Tiltak kan være kryssutbedringer, bedre fotgjengerfelt, belysning mm. Deler av potten (inntil 2 mill. kr /år) skal kunne brukes til fjerning/flytting/ombygging av avkjørsler og mindre kryss. Det dukker jevnlig opp problemstillinger knyttet til farlige avkjørsler i forbindelse med forvaltningssaker eller på strekninger der det skal gjøres tyngre vedlikehold.

Se for øvrig vedlegg 8.3 for liste over tiltak vedtatt i Fylkets trafikksikkerhetsutvalg. Se også kapittel 6.3 vedrørende Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), samt Handlingsplan for Trafikksikkerhet.

Strakstiltak etter TS- inspeksjon

Småtiltak som skal gjennomføres etter rutinemessige inspeksjoner i løpet av planperioden, der blant annet utforkjøringsutsatte strekninger kartlegges og prioriteres. Hovedfokus på sideterreng. Rapport lages og tiltak utføres, blant annet fjerning av fjell, oppsetting av rekkverk og hogst.

8.6 Miljø og service

Miljø- og servicetiltak omfatter i hovedsak mindre tiltak som for eksempel knyttet til støy, miljøtiltak for å redusere konflikter mellom vegen og naturen og tiltak i byer/tettsteder der hensynet til miljø er det viktigste. Servicetiltak som rasteplasser og kjettingplasser inngår også her.

Tabell 18: Investeringer miljø og service. Tall i millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Miljø og service - småtiltak	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	36,0	6,0	6,0
Miljøgater						35,0		35,0
Sum programområde	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	71,0	6,0	41,0

MILJØ OG SERVICE – SMÅTILTAK

Kostnad: 24 mill. kr. (6 mill.kr. /år) i fireårsperioden. Videreføring av ramme fra HP 2014-17.

De enkelte tiltakene er ikke endelig planlagt og kostnadsberegnet, og det er derfor behov for en viss fleksibilitet både med hensyn til tiltak og bruk av midler i planperioden. Aktuelle tiltak er rasteplasser, kjettingplasser, kontrollplasser, leskur, holdeplasser i tettsteder (miljøgateriltak). Noe av potten settes av til støytiltak etter forurensningsloven. Se vedlegg 8.2.

MILJØGATER RAUFOSS, GRAN OG LENA

Tiltak: Oppgradering av aktuelle gater/sentrumsområder.

Det må foretas en nærmere vurdering av hvilke områder som prioriteres. Det legges til grunn at tiltak av denne arten må/bør være spleiselag.

Kostnad: 35 mill. kr.

8.7 Kollektivtiltak og universell utforming

Tabell 19: Investeringer kollektivtiltak og universell utforming. Tall i millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Kollektiv - småtiltakz		9,0	9,0	9,0	9,0	36,0	42,0	9,0	9,0
Kollektivgate Gjøvik (del 1 og del 2)	Gjøvik				30,0	30,0	40,0	10,0	
Tilskudd kollektivtiltak NTNU Gjøvik	Gjøvik	5,9	10,7			16,6	16,6		
Fv. 213 Kollektiv- og fremkommelighetstiltak Fåberggata-Løkkegata	Lillehammer			20,5		20,5	20,5		
Fagernes skystasjon	Nord-Aurdal			5,0		5,0	5,0		
Rv.15 Kollektivterminal Otta	Sel			10,0		10,0	10,0		
Sum programområde		14,9	19,7	44,5	39,0	118,1	134,1	19,0	9,0

KOLLEKTIV – SMÅTILTAK

Tiltakene utarbeides i nært samarbeid mellom SVV, fylkeskommunen og bussnæringen. De enkelte tiltakene er ikke endelig planlagt og kostnadsberegnet. Det er derfor behov for en viss fleksibilitet både med hensyn til tiltak og bruk av midlene i planperioden. Kostnadsøkninger på gjennomførte tiltak gjør at enkelte tiltak i forrige periode først kan gjennomføres denne perioden.

Kostnad: 36 mill. kr. (9 mill.kr. /år). Se vedlegg 8.1.

KOLLEKTIVGATE GJØVIK

Kollektivgate Gjøvik består av to deler:

Del 1 er fra Strandgata frem til krysset v/Niels Ødegaards gate. Totalkostnad 26,3 mill. som finansieres av stat, kommune og fylkeskommune.

Del 2 er fra og med kryss Niels Ødegaards gate og frem til rundkjøring ved Kaspergården.

Totalkostnad er 80 mill. kr og forutsettes finansiert som spleiselag mellom kommune, OFK og Bane NOR. Avtale ikke signert, men fylkeskommunal andel avgrenses i dette stadiet av prosjektet til 50 %,

dvs. 40 mill. kr. Må avklares endelig i det løpende ATP-samarbeidet mellom SVV, fylkeskommune og kommune.

TILSKUDD KOLLEKTIVTILTAK NTNU GJØVIK

Utbedring av kommunale veger, Berghusvegen og Teknologivegen, for å oppnå bredde og stigningsforhold som gjør det mulig å etablere bybusstilbud gjennom Campus Gjøvik. Tiltaket inngår i ATP-arbeidet i Gjøvik.

Grovt kostnadsestimat fra Gjøvik kommune på 35 mill. kr Forutsetter spleiselag med kommunen.

Kostnad: 16,6 mill. kr (fylkeskommunens andel).

FV. 213 KOLLEKTIV- OG FRAMKOMMELIGHETSTILTAK FÅBERGGATA - LØKKEGATA

Tiltak: Løsning for bussprioritering og oppgradering/flytting av holdeplasser.

Tiltaket er viktig for fremkommeligheten for buss i Fåberggata. Reguleringsplan er under utarbeidelse. Kostnadsvurdering baserer seg på vurdering av sammenlignbare prosjekter, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter. Tiltaket inngår som en del av ATP-arbeidet i Lillehammer.

Kostnad: 20,5 mill. kr.

FAGERNES SKYSTASJON - SPLEISELAG

Tiltak: Oppgradering av uteområder skystasjon (nytt dekke og universell utforming)

Oppstillingsplasser med plattformer ved Fagernes skystasjon har ikke blitt oppgradert nevneverdig siden skystasjonen åpnet i 1992. Det er behov for nytt dekke, og for en generell oppgradering slik at anlegget tilfredsstiller krav til universell utforming. Tiltaket er ikke kostnadsvurdert, og avsatt sum er tenkt som en ramme for fylkeskommunal deltakelse i et spleiselag.

Kostnad: 5 mill. kr. (fylkeskommunens andel).

RV. 15 KOLLEKTIVTERMINAL OTTA

Tiltak: Oppgradering av skystasjon (universell utforming og flere holdeplasser.

Skystasjonen på Otta trenger oppgradering både for tog og buss. Bane NOR er i gang med regulering av området for å bedre forholdene for tog. Otta skystasjon er aktuell også som pausested for ekspressbussene. Tiltaket kan inngå i ATP-arbeidet i Otta. Kostnadsvurdering basert på erfaringspriser, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter. Forutsetter spleiselag.

Kostnad: 10 mill. kr. (fylkeskommunens andel).

8.8 Andre investeringsposter

Tabell 20: Investeringer, andre poster. I millioner 2017-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
ATP Oppland		5,0	10,0	15,0	15,0	45,0	75,0	15,0	15,0
Planlegging		10,0	10,0	15,0	18,0	53,0	73,0	10,0	10,0
Åpen post		4,8	17,5	38,8	38,9	100,0	148,1	24,0	24,0
Sum programområde		19,8	37,5	68,8	71,9	198,1	296,1	49,0	49,0

ATP OPPLAND

ATP er en forkortelse for Samordnet areal- og transportplanlegging. I Oppland er det stedsutviklingsprosesser i ulike stadier i Lillehammer, Gjøvik, Vinstra, Fagernes og Otta som handler om å samordne areal og transport i planleggingen for å fremme bærekraftige transportløsninger og bærekraftig arealpolitikk. Dette er samarbeidsprosjekter mellom kommune, fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet. Prosessene ender i bystrategier som vedtas av kommunestyret, og det inngås forpliktende avtaler mellom partene for videre arbeid. ATP-prosjekter innebærer en tilrettelegging og prioritering for gange, sykling og kollektivtransport.

Det er flere programområdetiltak i handlingsprogrammet som inngår i ATP-arbeidet. Dette er omtalt under de aktuelle tiltakene.

I ATP-prosjektene kan det også være behov for å gjøre små investeringer i tråd med de fem stedenes planer og langsiktige strategi. Bruk av midler fra denne posten forutsetter at tiltaket nettopp bidrar til ønsket utvikling og måloppnåelse og at de øvrige ATP-partene bidrar med minst like stor sum. Slike små tiltak kan gjennomføres for å synliggjøre ATP-arbeidet i tiden mellom eventuelle større investeringer. Små tiltak kan også bidra mye til måloppnåelse. De enkelte "ATP-kommunene" må innen 15. september søke fylkeskommunen om prosjektmidler for det påfølgende år. Kostnad: 45 mill. kr (ulikt fordelt på fire år).

PLANLEGGING

Tiltak: Utarbeiding av forprosjekter, skisseprosjekter og reguleringsplaner for vegtiltak.

Reguleringsplaner i forbindelse med nye prosjekter er mest omfattende, men i tillegg jobbes det også med forprosjekter og skisseprosjekter, dessuten utredningsarbeid i tilknytning til handlingsprogrammet, der dette er relatert direkte til konkrete enkeltprosjekter. Det er svært viktig at planleggingskapasitet ikke blir en begrensning for gjennomføringsevne.

Kostnad: 53 mill. kr. Redusert ramme reflekterer reelt planleggingsbehov.

ÅPEN POST

Tiltak: Åpen post

Det foreslås avsatt midler til en udisponert post. Formålet med denne posten er å kunne ha handlingsfrihet underveis i perioden til å delta i for eksempel spleiselag på gode prosjekter som ikke ligger inne i programmet. Denne posten gir også handlingsrom til å kunne møte en del uforutsette hendelser som flom og skred eller rettslige tvister uten å måtte stanse allerede igangsatte eller planlagte prosjekter. Deltagelse i stedsutviklingsprosjekt der fylkesvegnettet inngår kan også være aktuelt innenfor denne potten.

Kostnad: 100 mill. kr (fordelt på fire år).

8.9 Skredsikring

Midler til skredsikringstiltak på fylkesveger bevilges av staten. Stortinget vedtok en samlet ramme for skredsikring for riks- og fylkesveger i Stortingsmeldingen om NTP 2018-21 i juni 2017. Samferdselsdepartementet foretar fordelingen på de konkrete fylkesvegtiltakene etter innstilling fra Vegdirektoratet. Fylkeskommunen skal uttale seg om prioriteringen før den fastsettes. Midlene blir ventelig fordelt for perioden 2018-21 i løpet av høsten 2017. For fylkesplanperioden 2014-17 ble Oppland fylkeskommune tildelt skredsikringsmidler til Fv. 33 i Skreifjella, Fv. 255 ved Skåbu og Fv. 53 Tyin-Årdal.

Opplegget fra statlig hold er p.t. ikke fastsatt, men tiltak for i underkant av 20 mill. må vurderes fordi særlig disse punktene er skredutsatte, jfr utarbeidet skredsikringsplan i 2015:

- Fv. 63 Stavbrekka i Skjåk. Her er det under utprøving av kamera, som har som formål å indikere bevegelser i snødekket i forkant av eventuelt snøskred.
- Fv. 53 ved Tyin i Vang. Her er foreslått støtteforbygninger.
- Fv. 55 gjennom Bøverdalen i Lom, der både snø og stein kommer ned. Her er det tidligere satt opp en skredvoll, men denne tar ikke alt som kommer ned. Det er derfor foreslått å sette opp en ekstra skredvoll.

9. Vedlegg

9.1 Småtiltak kollektiv

Tabellen nedenfor er en uprioritert liste over tiltak som er planlagt gjennomført innenfor potten "Småtiltak kollektiv" i fireårsperioden. Prosjektene er på ulike planstadier, og det er ikke gitt at alle prosjektene kan fullføres om en støter på økonomiske eller praktiske utfordringer ettersom de blir planlagt. Det er også en begrenset mulighet for å ta inn andre prosjekter i løpet av planperioden om nye behov skulle oppstå, for eksempel som følge av ruteomlegginger.

Veg	Tiltak	Kommune	Beskrivelse
Fv. 33	Holdeplass Billit	Østre Toten	Bygge ny ensidig holdeplass som kan betjene omlagt ringrute og skolebuss som skal snu.
Fv. 33	Park& Ride Hasvoldseter	Søndre Land	Rydde opp i holdeplass/turistinfo/parkeringsplass i krysset med Fv. 247 for å legge til rette for kollektivreisende og kompiskjøring.
Fv. 33	Nye holdeplasser Vestengvegen	Østre Toten	Bygge enkle holdeplasser ved kryss Vestengvegen.
Fv. 20	Ventelomme/kantstopp	Lunner	Bygge kantstopp eller ventelomme i retning østover ved kryss med Kapellvegen.
Fv. 16	Oppgradere holdeplasser Kildal	Lunner	Oppgradere holdeplasser ved Kildal bru i Roa sentrum.
Fv. 51	Holdeplasser Heggenes	Øystre Slidre	Oppgradere holdeplasser til UU
Fv. 51	Holdeplasser Beitostølen	Øystre Slidre	Oppgradere holdeplasser til UU
Fv. 353	Holdeplasser Jørstadmoen skole	Lillehammer	Holdeplassene har i dag for liten kapasitet. Behov for forlengelse, muligens flytting.
Fv. 331	Snuplass Øyresvika	Lillehammer	Snuplass for rutebuss
Fv. 216	Holdeplasser Messenlivegen	Lillehammer	Sluttføring oppgradering av holdeplasser i Messenlivegen startet opp i 2017.
Fv. 313	Kantstopp Beitevegen	Lillehammer	Bygge manglende holdeplass sørgående.
Fv. 254	Holdeplasser Fjerdum skole	Gausdal	Tilskudd til kommunen til bygging av holdeplasser ved nye Fjerdum skole.
Fv. 361	Oppgradere to holdeplasser langs Kongsvegen	Øyer	Det er flere holdeplasser i Kongsvegen med behov for oppgradering til UU. Det foreslås å prioritere de to med størst behov etter dialog med kommunen.
	Leskur på holdeplasser der det ligger til rette for dette	Oppland	Oppsetting av leskur på mye brukte holdeplasser. Aktuelt med spleiselag med kommuner.
	Anropsstyring holdeplass	Oppland	Det er flere steder aktuelt med anropsstyring av buss. Det vil si at bussen kun kjører innom holdeplass hvis ventende passasjer har trykket på en knapp i leskuret.

9.2 Småtiltak miljø og service

Tabellen nedenfor er en uprioritert liste over tiltak som er planlagt gjennomført innenfor potten "Småtiltak miljø og service" i fireårsperioden. Prosjektene er på ulike planstadier, og det er ikke gitt at alle prosjektene kan fullføres om en støter på økonomiske eller praktiske utfordringer ettersom de blir planlagt. Det er også en begrenset mulighet for å ta inn andre prosjekter i løpet av planperioden om nye behov skulle oppstå.

Veg	Tiltak	Kommune	Beskrivelse
Fv. 33	Kontrollplasser	Østre Toten /Gjøvik	Bygge 2-4 kontrollplasser langs Fv. 33.
Fv. 33	Kjettingplass Svingvoll	Gjøvik	
Fv. 33	Fortau Skreia	Østre Toten	Utvide smalt fortau Skreia sør
Fv. 51	Kjettingplasser Leira	Nord-Aurdal	
Fv. 247	Fortau Fagernes	Nord-Aurdal	Etablere fortau på strekningen Drosjesentralen - Kiwi
Fv. 51	Rasteplass Ormshammar	Nord-Aurdal	
Fv. 51	Rasteplasser Sjodalen	Vågå	Oppgradering av rasteplasser i samarbeid med nasjonale turistveger.
Fv. 258	Gamle Strynefjellsveg	Skjåk	Oppgradering av kulturminne/turistveg
Fv. 319	Kjettingplass Fåvang	Ringebu	
	Støytak	Oppland	

9.3 Småtiltak trafikksikkerhet

Tabellen nedenfor er en uprioritert liste over tiltak som er planlagt gjennomført innenfor potten småtiltak Trafikksikkerhet i fireårsperioden. Prosjektene er på ulike planstadier, og det er ikke gitt at alle prosjektene kan fullføres dersom en støter på økonomiske eller praktiske utfordringer ettersom de blir planlagt. Det er også en begrenset mulighet for å ta inn andre prosjekter i løpet av planperioden om nye viktige behov skulle oppstå. Listen er vedtatt i fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Veg	Tiltak	Kommune	Beskrivelse
Fv.150	Odnnesvegen, Bybrua barneh.	Gjøvik	Tilrettelegge for kryssing + belysning
Fv.401	Fossen handel - GS	Sør-Fron	Bygge fortau og definere areal
Fv.33	X fv 129 Veststrumsbygda	Søndre Land	Bygge kort gang- og sykkelveg
Fv.86	Kryssutbedring	Østre Toten	Stramme opp og definere vikepliktsforholdene i krysset
Fv.216	Avkjørselsanering A. Sandvigsgate	Lillehammer	Bedre sikt i kryss
Fv.33	Kryssutbedring Lillo	Østre Toten	Innstramming av kryssområde og bedring av forholdene for myke trafikanter
Fv.204	Skrautvålvegen, Fagernes	Nord Aurdal	Belysning av krysningspunkt
Fv.240	Vang mølle	Jevnaker	Siktbedring/ombygging av kryss
Fv.33	Fortau Skreia	Østre Toten	Manglende/smalt fortau på Skreia
Fv.435	Otta skysstasjon	Sel	Bredde fortau - sykkelløsning?
Fv.274	Fagernes skysstasjon	Nord-Aurdal	Manglende fortau osv.
Fv.213	Hamarvegen Hagevegen	Lillehammer	Definering av gangareal/ belysning
Fv.331	Jørstadmoen	Lillehammer	Belysning av fotgjengerkryssninger
	Krysningspunkter i 40&50 sone	Flere	Div. tiltak
Fv. 216	Roterud – X Blomsterbakken	Lillehammer	Ubelyst g/s-veg
Fv.240	Tingelstad - Brandbu	Gran	Ubelyst g/s-veg
Fv.156	Kastad - Lundstein skole	Gjøvik	Belysning ifb med bygging av g/s-veg
	Avkjørselssaneringer		Inntil 2 mill. hvert år – tiltak



OPPLAND
fylkeskommune

