



OPPLAND
fylkeskommune

Oppland fylkeskommune

Handlingsprogram for fylkesveger

2018-2021(-23)

Høringsutgave januar 2017

Innhold

Forord.....	3
1. Innledning	4
2. Status for vegnettet	6
2.1 Oversikt over fylkesvegnettet.....	6
2.2 Omtale av vegnettet	7
2.3 Vegstandard.....	11
2.4 Ulykkessituasjonen	13
3. Utfordringer og behov	15
3.1 Befolkningsutviklingen gir nye utfordringer	15
3.2 God samferdsel fremmer attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner	16
3.3 God stedsutvikling er bra for klimaet	16
4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål	18
4.1 Nasjonale mål	18
4.2 Fylkeskommunens mål	19
5. Økonomiske rammer	20
5.1 Totalrammer	20
5.2 Rammer til drift/vedlikehold og investeringer	20
6. Drift og vedlikehold	22
6.1 Handlingsprogram for drift og vedlikehold.....	22
6.2 Driftskontrakter	23
6.3 Drift øvrig	24
6.4 Vedlikehold	25
6.5 Dekkelegging.....	26
6.6 Bruvedlikehold	27
6.7 Vegoppmerking.....	28
7. Investeringer	29
7.1 Investeringene – fordeling mellom områdene	30
7.2 Strekingsvise/større tiltak.....	30
7.3 Mindre utbedringer	31
7.4 Gang- og sykkelveger	33
7.5 Trafikksikkerhetstiltak.....	37
7.6 Miljø og service	38
7.7 Kollektivtiltak og universell utforming.....	39
7.8 Andre investeringsposter.....	40
7.9 Skredsikring.....	41
8. VEDLEGG	42

Forord

Forord av fylkesordføreren skrives inn i endelig utgave etter vedtak.

1. Innledning

Handlingsprogram for fylkesvegene i Oppland 2014 – 2017 ble vedtatt av fylkestinget i juni 2013 (sak nr. 44/13). Fylkeskommunen, som største vegeier i fylket, har ansvar for å utarbeide et handlingsprogram for vegnettet.

Ansaret 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*, viser at det ville koste ca. 1,5 mrd. kroner å fjerne forfallet på fylkesvegnettet i Oppland. Det antas at vedlikeholdsetterslepet per 2017 er på omtrent samme nivå. 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.
- 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 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.

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.

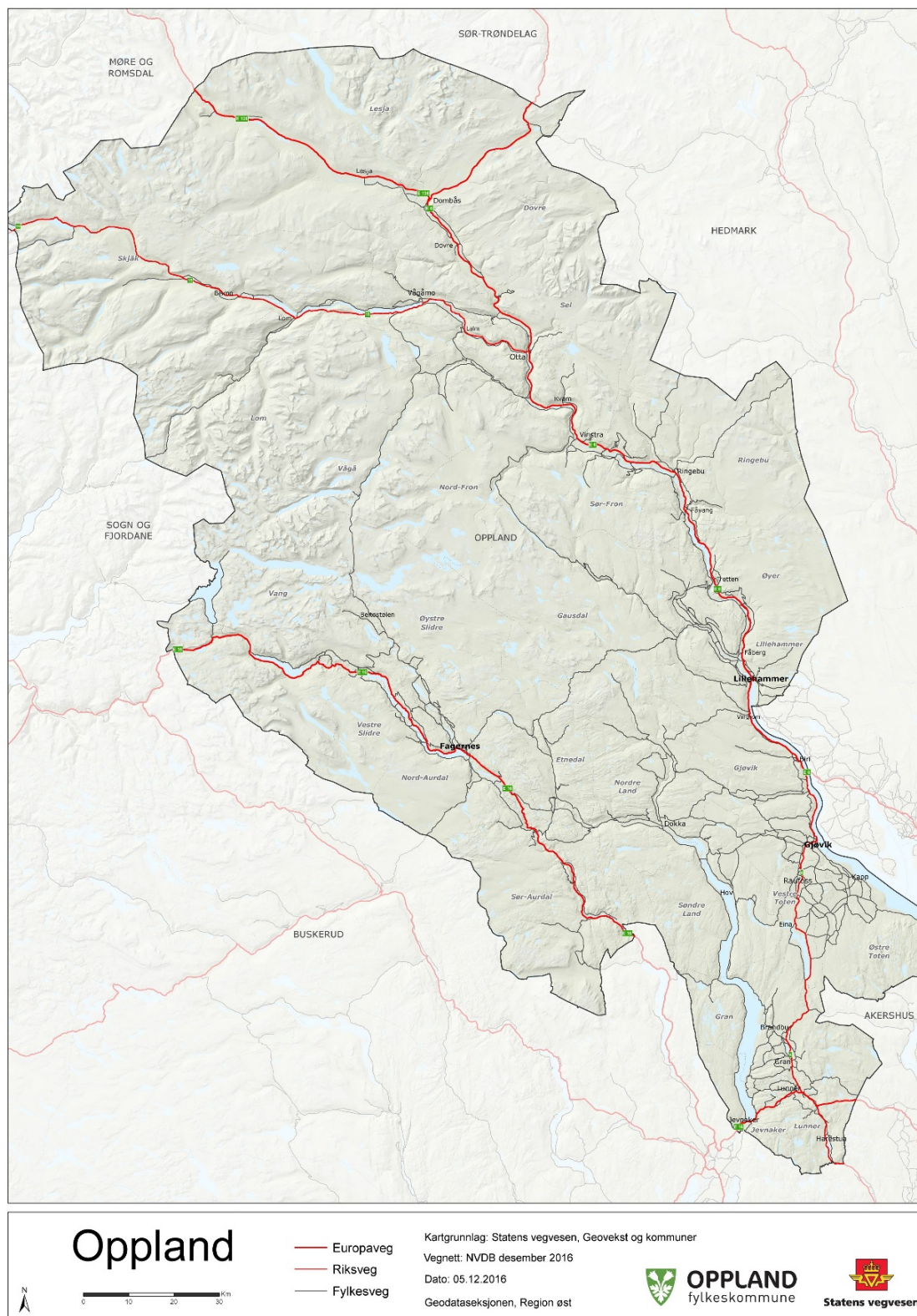
Gjennom hele planprosessen har komité for samferdsel og trafikksikkerhet vært en aktiv styringsgruppe som har drøftet de ulike problemstillingene som er lagt fram av prosjektgruppa. I prioriteringene av de enkelte tiltak, som er forankret i fylkeskommunens "måldokumenter", har komitéen derfor hatt en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

Stortinget vil sommeren 2017 vedta 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 skjevfordelingen mellom økonomiske rammer og fylkesvegnettets omfang.

Forslag til ny handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021 er utarbeidet av Oppland fylkes trafikk-sikkerhetsutvalg (FTU), og er ute på høring parallelt med fylkesvegprogrammet. Det legges til grunn at Handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021 skal behandles i fylkestinget i juni 2017 samtidig som handlingsprogram for fylkesveger. 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*.

2. Status for vegnettet

2.1 Oversikt over fylkesvegnettet



Figur 1: 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 (ikke vedlagt i høringsdokumentet).

2.2 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 fylkesvegstreknings. ÅDT er en 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 5000	1,6
Mellom 1500 og 5000	11,6
Mellom 500 og 1500	32,2
Under 500	54,6

Funksjon

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

- Fv. 33 Minnesund – Gjøvik – Bjørge (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.

Øvrige fylkesveger som krysser fylkesgrenser

- Fv. 53 Tyinkrysset – Årdal
- Fv. 55 Sognefjellsvegen
- Fv. 63 Grotli – Geiranger
- Fv. 29 Hjerkinna – Alvdal
- Fv. 243 Hedal – Nes i Ådal
- Fv. 47 Bjonerøa – Bjonvika
- Fv. 180 Lygna – Hurdal
- Fv. 213 Lillehammer – Moelv
- Fv. 241 Jevnaker - Norderhov
- Fv. 216 Lillehammer – Hedmark grense (Sjusjøen)
- Fv. 320 Lillehammer – Åsmarka
- Fv. 385 Friisvegen (Ringebu - Atna)
- Fv. 258 Gamle Strynefjellsveg

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 riksvegstrekkninger, og ivaretar da også en beredskapsfunksjon.

Flere fylkesveger har viktige funksjoner i byer og tettsteder. Fylkesvegene er et viktig element i flere stedsutviklingsprosjekter, der det samarbeides med kommunene, Statens vegvesen og næringslivet, både når det gjelder planlegging og finansiering. Dette gjelder blant annet

- Fv. 33, 111, 132 og 172 i Gjøvik
- Fv. 213, 216, 311 og 312 i Lillehammer
- Fv. 82, 110 og 114 i Raufoss
- Fv. 204 og 264 i Fagernes
- Fv. 418 og 435 på Otta.

Flere av fylkets reiselivsdestinasjoner har fylkesveger som innfartsårer. Her er det i løpet av de siste 10-15 år gjennomført utbedringstiltak på fylkesvegnettet fram til de viktigste reiselivsområdene.

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 har vedtatt å dele fylkesvegene inn i følgende funksjonsklasser (Ft-sak 53/12):

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 11. Den største utfordringen er et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette er nærmere omtalt i kapitlene 2.3 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 være viktige, og er ofte eneste transportåre til et lokalsamfunn.

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 og fortau langs fylkesvegene, i tillegg til fortau. Av dette eies og driftes 70 km av kommunene.

Omklassifisering

Fylkestinget har gjennom forrige handlingsprogram vedtatt å vurdere framtidig drift - og vedlikeholdsansvar for gang- og sykkelveger, og for vegbelysningsanlegg langs fylkesvegene. I dag ivaretar kommunene dette ansvaret for deler av fylkesvegnettet, og hvor dette i hovedsak er knyttet til gang- og sykkelveger i tettsteder. Prosessen ble gjennomført med alle kommuner i 2013-2014, men sluttbehandling ble vedtatt stanset i desember 2014 i påvente av utfall av ny kommunereform. Gjøvik kommune ønsket å videreføre og slutføre prosessen. Dette ble gjennomført og vedtak ble fattet i desember 2015, med virkning fra 1. september 2016.

Fylkesutvalget besluttet i januar 2016 at prosessen for de øvrige kommunene skulle settes i gang igjen. Dette er nå under arbeid og skal etter planen være sluttført med virkning fra 1. januar 2018.

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 Bjønroa 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 omlag 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

Nasjonale turistveger omfatter 18 vegstrekinger med en samlet veglengde på 2 059 km fra Jæren i sør til Varanger lengst nordøst. Fire av strekningene befinner seg helt eller delvis i Oppland fylke. Dette gjelder fylkesvegstrekingene Valdresflye, deler av Sognefjellet og Gamle Strynefjellsveg og starten på Geiranger-Trollstigen.

Gjennom anlegg av arkitektoniske stoppesteder og rasteplasser legger Nasjonale turistveger til rette for naturopplevelser utenfor allfarvei som basis for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene.

Det vedtatte målet er at Nasjonale turistveger skal være fullført i løpet av 2023 innenfor en total ramme på vel 3 milliard kroner på landsbasis.

Som fylkesvegeier har Oppland fylkeskommune ansvaret for drift og vanlig vedlikehold av turistvegstrekingene i Oppland.

Oppland fylkeskommune deltar med finansiering i enkelte av de større anleggene som etableres i turistvegprosjektet.

2.3 Vegstandard

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

Tabell 3: Oversikt over veglengde, dekketype, vegbredde 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
Trafikkmengde	Gjennomsnitt ÅDT	1014	1 487
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 kun små 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 i hovedsak 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 langs fylkesvegnettet skal være overtatt av fylkeskommunen innen 1.1.2018. For at fylkeskommunen skal overta gang- og sykkelveger og veglys, vil kommunene måtte ta over enkelte fylkesveger.

Vedlikeholdsmessig etterslep

I 2012 ble vedlikeholdsetterslepet anslått til 1,5 milliarder kroner (SVV rapport 183). Vegfundament utgjør hovedutfordringen med et vedlikeholdsbehov på 1,1 milliarder kroner.

I 2016-17 ble det tilleggsbevilget 350 millioner kroner for å redusere etterslepet. Av disse vil 150 millioner kroner komme til anvendelse i handlingsprogramperioden. Forfallet antas fortsatt å være ca. 1,5 milliarder kroner, noe som er en realnedgang da dette er i 2018-kroner. Utfordringene i perioden 2018-21 er de samme som i forrige handlingsprogramperiode, det vil si at de årlige bevilgningene til vedlikehold og dekke ikke er tilstrekkelige for å ta igjen forfallet på p.t. ca. 1,5 milliarder kroner. Nye bestemmelser åpner for bruk av større materiell i næringstransport (tømmer), og dette kan også bety behov for økte ressurser.

For øvrig skal opplyses at Statens vegvesen har hatt en systematisk gjennomgang av fylkesvegene i Oppland, men at det fortsatt er store usikkerheter knyttet til vedlikeholdsbehovet da disse ikke er basert på konkrete mengdeoversikter og enhetspriser. Denne usikkerheten er først og fremst knyttet til fundament og fast dekke.

I perioden vil prioritering mellom økt vedlikeholdsinnsats for å redusere etterslepet og nyinvesteringer for økt trafikksikkerhet og fremkommelighet stå sentralt.

Oppgradering av veglys og omklassifisering

I forbindelse med revidering av handlingsprogram for 2016-2017, sak 103/15, fattet fylkestinget følgende vedtak:

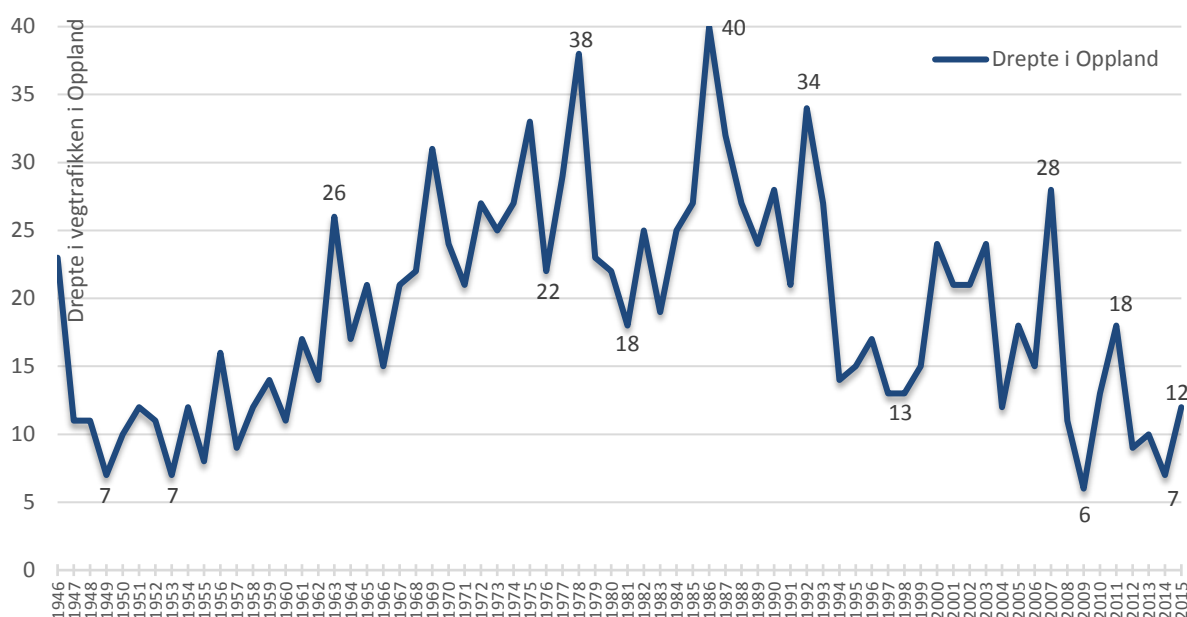
Fylkesrådmannen bes om å komme tilbake med sak til fylkesutvalget før sommeren 2016, hvor muligheten for utskifting av veglys langs fylkesvegnettet for overgang til ny teknologi med led og nye styringssystemer er vurdert. I dette skal det ligge et kostnadsanslag på investering knyttet opp mot spart energi og driftskostnader forøvrig. Dersom dette viser seg bærekraftig skal det lages en plan for investering for gjennomføring utskifting av veglys langs fylkesvegnettet. Dette skal være klart slik at det kan inngå i nytt handlingsprogram for fylkesveg.

Videre fattet fylkesutvalget i sak 5/16 beslutning om å gjenoppta og slutføre sak om omklassifisering og overtakelse av gang- sykkelveg, fortau og veglys langs fylkesveg som eies og driftes av andre enn fylkeskommunen. Hovedhensikten for fylkeskommunen er å bli eier av alle sideanlegg langs fylkesveg, spesielt for å kunne drifte dette rasjonelt. I saken er det forutsatt at fylkeskommunen overtar veglysene i den tilstand de er i, mot at investeringskostnaden inngår i beregningsgrunnlaget for "nullsumspillet" der fylkesveger, GSV, fortau og veglys skifter eier. Kommunene skal overta fylkesveg, med tilsvarende driftskostnad, som det fylkeskommunen overtar fra de. En plan for oppgradering av veglys skal utarbeides i løpet av høringsperioden. Sammen med nye forskriftskrav om automatisk måleravlesning av alle elektriske anlegg, antas investeringsbehovet ved en oppgradering å være betydelig. Det understrekes at det i foreliggende høringsutgave ikke er avsatt øremerkede midler til oppfølging av denne planen.

2.4 Ulykessituasjonen

2.4.1 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 2015 var 117. I perioden fra 1970 til 2015 er antall drepte redusert til en femtedel samtidig som trafikkvolumet er mer enn fordoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2015 var tre. 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.



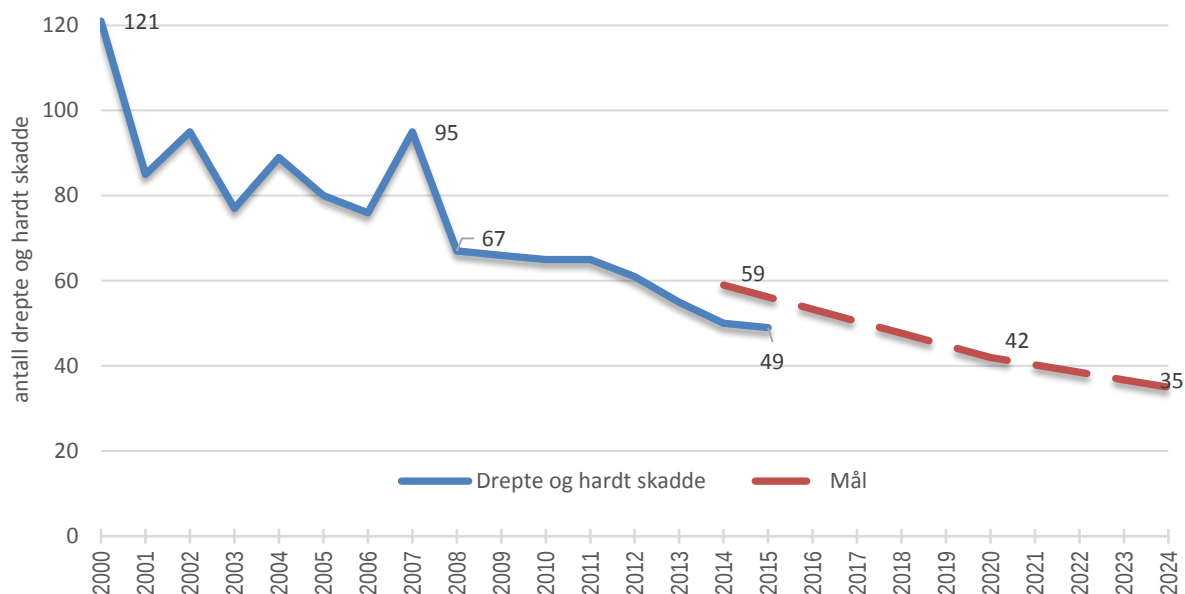
Figur 2: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946-2015.

Antall trafikkdrepte i Oppland i 2015 var 12. Det er nesten en dobling av antall drepte i trafikken i forhold til året før. 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.

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.

2.4.2 Utviklingen av ulykker, drepte og skadde i Oppland

Antall trafikkulykker med personskade i Oppland har gått ned fra 385 i 2000 til 189 i 2015. Det er en reduksjon på 51 % i forhold til 2000. Tilsvarende reduksjon for personskader er 54 %. 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 trafikkantiltak, mer målrettet kontrollvirksomhet, noe redusert fartsnivå og effektiv skadebehandling.



Figur 3: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Oppland fra 2000-2015 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 tilfældigheter 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 2000-2015 (-60 %). 2015 er for øvrig det året med laveste antall drepte og hardt skadde. I 2015 omkom 12 personer i vegtrafikkulykker i Oppland og 37 ble hardt skadd.

Figur 3 viser en kurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2015 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 vegtrafikkulykker i Norge i 2024 (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017).



3. 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.

3.1 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 befolkningsveksten 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 prosent. 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.

3.2 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 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 gods-transport 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.

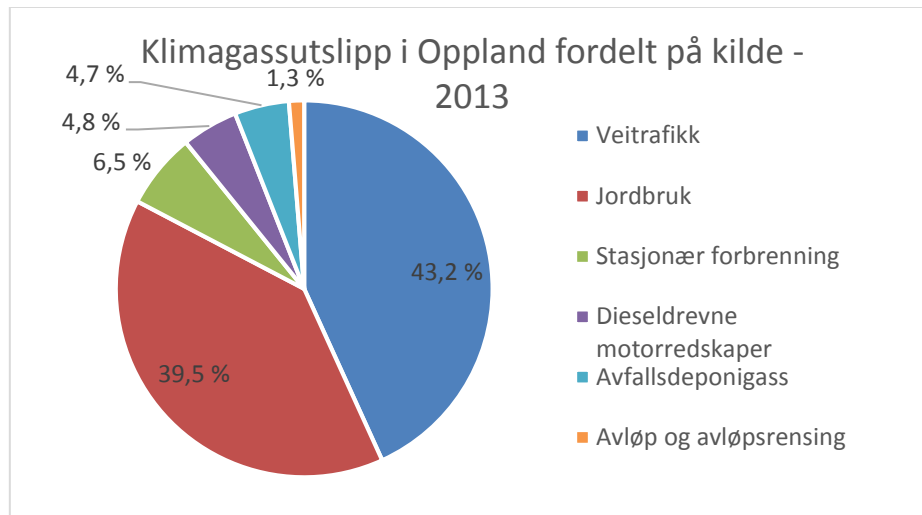
3.3 God stedsutvikling er bra for klimaet

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 4. Samtidig er transport også en av de mest utfordrende kildene å påvirke.



Figur 4: 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 7.4 - 7.8.

Fylkeskommunen deltar sammen med Statens vegvesen og andre regionale myndigheter i samarbeid om areal- og transportplanlegging i utvalgte kommuner. 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.

4. Statlige og fylkeskommunale føringer og mål

4.1 Nasjonale mål

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken¹ 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
-

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.

¹ Fra regjeringens retningslinjer til kommende NTP 2018-2029

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 politikikutvikling 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 trafikantertede 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 4 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 nærmere 2 milliarder 2018-kr. 2017-tall er indeksregulert med 3 %, og stemmer derfor ikke helt overens med tallene i Fylkesbudsjett 2017.

Tabell 4: Årlig økonomisk ramme og total ramme for perioden 2018-2021 i millioner 2018-kroner.

	Fylkesbudsjettet 2017-kroner	Årlig ramme	Totalt 2018-2021
Investeringer ¹	181	186,6	746,4 ³
Drift og vedlikehold ²	293,8	302,6	1210,4
Total ramme	474,8	484,1	1956,8
Sum tiltak i Handlingsprogrammet			1945,0 ³

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

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

³ I tillegg kommer bomandel og mva-kompensasjon for bompengandel på til sammen 146,0 mill. knyttet til investeringen på Fv. 33 Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden.

5.2 Rammer til drift/vedlikehold og investeringer

Totalrammer drift og vedlikehold

Oversikten i Tabell 4 viser at 297,5 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. Erfaringene fra de årene fylkeskommunen har hatt driftsansvaret, er at kostnadene knyttet til ferja er betydelig høyere enn forutsatt ved overtakelsen. I hovedsak er dette knyttet til reparasjons- og vedlikeholdskostnader på både fartøy og infrastruktur i tilknytning til ferjedriften, spesielt slipp på Horn. Randsfjordferja II er den eldste ferja i drift i Norge i dag, bygget i 1949. Slik den nå fremstår, er den i teknisk god stand, samtidig som det er kjent at Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å sette i gang en prosess for å få utfaset de eldste båtene av sikkerhetsmessige årsaker. Samtidig er det 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. 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. Det legges opp samme netto driftsramme som i 2016 – kr 4,4 mill. kr. Dette er beløp som kommer i tillegg til rammen nevnt i Tabell 4, ettersom Randsfjordferja har eget budsjett. En mulighetsstudie for sambandet er påbegynt, og vil kunne ha betydning for investeringsbehov både i fergemateriell og på landsiden i handlingsprogramperioden.

Totalrammer investeringer

Som det framgår av Tabell 4 i kapittel 5.1, er det satt av 186,6 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.

6. Drift og vedlikehold

Vedlikehold av fylkesvegene er et viktig satsingsområde for fylkeskommunen i tiden fremover. Dette er uttrykt i Regional planstrategi som ble vedtatt i juni 2016. Det kan være utfordrende å skille skarpt mellom drift og vedlikehold, og i andre enden av skalaen mellom tyngre vedlikehold og investering. I boksene under forsøker vi å definere begrepene *drift* og *vedlikehold*.

Drift omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at et veganlegg skal fungere best mulig i daglig bruk for trafikantene. Brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, 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, dreosanlegg, bruer, tunneler og tekniske anlegg/installasjoner vedlikeholdes i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Kravene til tilstand på riksvegene er beskrevet i SVV Håndbok R 610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger», som anses som et utgangspunkt for drifts- og vedlikeholdsstandarden også av fylkesvegnettet.

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

6.1 Handlingsprogram for drift og vedlikehold

Tabell 5 viser økonomisk ramme til drift og vedlikehold av fylkesvegene i Oppland for årene 2018 – 2021, totalt for fireårsperioden, og for hvert enkelt år i perioden.

Tabell 5: Ramme til drift og vedlikehold 2018 - 21. Prisnivå 2018, alle beløp eks. mva. i mill. kroner

Drift og vedlikehold	Ramme 2018	Ramme 2019	Ramme 2020	Ramme 2021	Totalt 2018-21	Andel
Driftskontakter	134,0	134,0	134,0	134,0	536,0	44,3 %
Drift øvrig	18,0	18,0	18,0	18,0	72,0	5,9 %
Vedlikehold	40,6	40,6	40,6	40,6	162,4	13,4 %
Dekkelegging	85,0	85,0	85,0	85,0	340,0	28,1 %
Bruvedlikehold	15,0	15,0	15,0	15,0	60,0	5,0 %
Vegoppmerking	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0	3,3 %
Sum drift og vedlikehold	302,6	302,6	302,6	302,6	1 210,4	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, vannavledning og drenering, dekkelapping og sprekkfylling, grusvegvedlikehold, nyskilting og vedlikehold av skilt, vedlikehold av kantstein og rekkverk, murer, fjellskjæringer og vegskråninger, grønnskjøtsel, 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.

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 6: Oversikt over driftskontrakter i Oppland. 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. Prisenivå 2018, alle beløp eks. mva.

Område	Kommuner	Periode	Entreprenør	Årlig kostnad (MNOK)
Valdres	Vang, Vestre Slidre, Øystre Slidre, Vågå, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Etnedal	01.09.2015 - 31.08.2020	Presis Vegdrift AS	26
Sør-Gudbrandsdal	Lillehammer, Gausdal, Øyer, Ringebru	01.09.2015 - 31.08.2020	Mesta Drift AS	26
Ottadalen	Sel, Vågå, Lom, Skjåk	01.09.2016 - 31.08.2021	Mesta Drift AS	10
Land-Hadeland	Gran, Lunner, Jevnaker, Søndre Land, Nordre Land	01.09.2016 - 31.08.2021	Mesta Drift AS	19
Gjøvik-Toten	Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten	01.09.2013 - 31.08.2018	Mesta Drift AS	27
Nord-Gudbrandsdal	Sør-Fron, Nord-Fron, Sel, Dovre, Lesja	01.09.2014 - 31.08.2019	Stian Brenden	12
Veglys	Oppland	01.09.2015-31.08.2020	Mesta Elektro AS	1,9
Tunnel og elektro	Oppland	01.09.2014-31.08.2019	Mesta Elektro AS	1,7
Sum, faste kontrakter				124

Innenfor denne budsjettposten ligger også strøm til veglys og andre installasjoner (ca. 3 MNOK per år), og betaling til andre fylker for strekninger de drifter for oss (ca. 5 MNOK per år).

6.3 Drift øvrig

Tabell 7: Oversikt over postene på øvrig drift. Prisenivå 2018, alle beløp eks. mva.

	Ramme 2018	Ramme 2019	Ramme 2020	Ramme 2021	Totalt 18-21
Bestilte arbeider	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
FTU	8,0	8,0	8,0	8,0	32,0
Sum drift øvrig	18,0	18,0	18,0	18,0	72,0

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 8,0 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.

6.4 Vedlikehold

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet i Oppland ble i 2012 anslått å være om lag 1,5 milliarder kroner. Uten ekstraordinære låneopptak ville de årlige bevilgningene i forrige handlingsprogram (2014-17) vært for lave til å holde tritt med forfallet på fylkesvegnettet. Eksempelvis var differansen mellom behovet for nytt dekke og opprinnelig tildelte dekkemidler i perioden på ca. 350 mill. kroner, og det var avsatt lite penger til vedlikehold. Imidlertid bidrar også større vegprosjekter der gammel veg erstattes med ny, til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Det har vært gode erfaringer med å ta større vedlikeholdsprosjekter gjennom egne vedlikeholdskontrakter, og dette vil fylkeskommunen og Statens vegvesen legge til grunn i videre arbeid. I tillegg vil det være aktuelt å ta med mindre trafikksikkerhets- og utbyggingstiltak i vedlikeholdskontraktene.

Tiltakene som utføres gjennom vedlikeholdskontrakter utføres i tråd med «godt nok» -tankegangen. Dette innebærer at man tar hånd om vannet ved å reetablere grøftene, rensker terrenggrøfter for å sikre avløp fra vegggrøfter, foretar stedvis masseutskifting av vegfundamentet og forsterker vegen ved hjelp av armeringer eller forsterket asfalt. Vegen breddes i utgangspunktet ikke, og den følger den eksisterende veglinjen.

For å få en bedre oversikt over bæreevnen på fylkesvegnettet, blir det i 2017 foretatt en laserscanning av vegnettet (TSD). Dette vil være et nyttig verktøy for å sette inn de rette tiltakene på rett sted. I tillegg vil det være til hjelp for å prioritere de ulike vegene mht. når de skal utbedres.

Kunnskap/erfaringer fra disse målingene vil kunne påvirke prioriteringene mht. når de enkelte fylkesvegene vil måtte utbedres. Dette kan bidra til mer målrettede tiltak slik at forfallet ikke øker.

På deler av vegnettet hvor vedlikeholdstiltak skal utføres er det utfordringer mht. arealet langs vegen. Noen steder går eiendomsgrensene i vegkanten, andre steder midt i vegggrøft. Det er derfor satt i gang arbeid med å få regulert noen av de vegstrekningene der vedlikeholdstiltak skal utføres. Erverv av grunn foretas så snart reguleringsplanene er godkjent.

Dersom det ønskes en styrking av vedlikeholdet må det bevilges mer midler i perioden. De midlene som er satt av til vedlikehold innenfor de gitte rammene vil trolig ikke være tilstrekkelig til å redusere vedlikeholdsetterslepet i noe omfang.

Tabell 8: Foreslåtte vedlikeholdsprosjekter i 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 kan danne grunnlag for endringer i denne tabellen.

Veg - vedlikeholdsprosjekt	Kommune	Lengde (km)	2018	2019	2020	2021
Fv. 417 Sorperoa - Nord Fron/Sel	Nord-Fron	17,0	x			
Fv. 419 Bjørgebru, innenfor Veikledalen	Nord-Fron	1,0	x			
Fv. 36 Gran - Grymyr	Gran	11,6	x			
Fv. 39 Vattum - Tingelstad	Gran	5,6	x			
Fv. 50 Granvang - x fv. 34	Gran	3,2	x			
Fv. 17 Lunner - Volla	Lunner	1,0	x			
Fv. 491 Dovre ysteri - Lie	Dovre	11,0		x		
Fv. 496 Domfossen - Brustuen bru	Dovre	6,0		x		
Fv. 243 Buskerud gr. - Hedalen stavkyrkje	S. Aurdal	13,5		x		
Fv. 289 Skammestein - Ødegarden	Ø. og V. Slidre/Vang	6,0		x		
Fv. 204 Værsket-Forset	Gausdal	11,0			x	
Fv. 321 X fv. 213 - Bergseng stasjon	Lillehammer	1,0			x	
Fv. 315 Lillehammer/Gausdal grense - Svingvold	Gausdal	18,0			x	
Fv. 318 X fv. 319 - Jørstadhøgda	Lillehammer	3,0			x	
Fv. 244 X rv. 4 Mjørlund - x fv. 246 Lena	Vestre og Østre Toten	18,7			x	
Fv. 250 Vingrom - Ferista	Lillehammer	1,2			x	
Fv. 51 Randsverk - Lemonsjøen	Vågå	3,0				x
Fv. 438 Sel - grense Vågå/Sel	Sel	8,2				x
Fv. 257 Sjoa - Bjølstadmo	Sel	18,0				x
Fv. 196 Fagerlund - Spåtind	Nordre Land	9,3				x
Fv. 193 Dokka - x fv. 194	Nordre Land	11,9				x

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.

6.5 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 masseutskiftninger 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 8.

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, *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.

6.6 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 brurekkverk som er nedslitt og utdatert sikkerhetsmessig. Spesielt kan det nevnes at det er behov for å utbedre Brunlaug bru på Fåberg i Lillehammer, som har en kostnadsramme på 16 mill. kroner (2018-kroner). Lundebraa i Etnedal er i handlingsprogrammet foreslått erstattet med en ny bru som skal ferdigstilles i 2019.

De foreslåtte bevilgningene til bruvedlikehold, vist i Tabell 5, antas å være tilstrekkelig til å utføre nødvendige "akutt-tiltak" på bruene. Innenfor foreslåtte rammer er det ikke rom for å ta igjen opparbeidet forfall og nødvendige fornyelser (nytt rekkverk etc.). Behov for fornyelsestiltak i form av nye brurekkverk, utbedring av geometri og bredding for å bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet må dekkes over investeringsbudsjettet.

På fylkesvegnettet i Oppland er det i overkant av 600 bruer. Av disse er ca. 85 % beregnet til å kunne tåle Bk10/60 (BK = bruksklasse), dvs. maks aksellast og totalvekt på hhv 10 og 60 tonn. Noen av disse er det så mye asfalt på, at de foreløpig ikke er godkjent for Bk10/60 i veglistene.

Det pågår et prosjekt med å regne gjennom alle bruene på fylkesvegnettet for Bk10/60 og dette arbeidet vil være ferdig i løpet av 2017. 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 vil i løpet av 2017-2018 - i samarbeid med skogbruks- og transportnæringen, bli utarbeidet et "bruprogram". Dette skal avdekke bl.a. flaskehalser, og være grunnlag for prioritering av vedlikehold og investering. Dette legges fram for fylkestinget ved behandlingen av fylkesvegbudsjettet for 2019.

6.7 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.

7. Investeringer

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

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

I tillegg ble Fv. 33 Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørgo - Øydgarden startet opp i 2017, og videreføres i handlingsprogramperioden.

I prioriteringen mellom de ulike tiltakene, er det lagt vekt på nærings- 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.

7.1 Investeringene – fordeling mellom områdene

Tabell 9: Investeringsramme, millioner 2018-kr. Andel i % av total investeringsramme.

Programområder	Total investeringsramme 2018-21	Andel
Strekningsvise/større tiltak	291,2	33,5 %
Mindre utbedringer	46,0	5,3 %
Gang- og sykkelveger	160,0	18,4 %
Trafikksikkerhet	43,0	4,9 %
Miljø og servicetiltak	24,0	2,8 %
Kollektivtiltak og universell utforming	107,0	12,3 %
Andre investeringsposter	199,0	22,9 %
Total sum	870,2	100,0 %

Andre investeringsposter består blant annet av midler til planlegging og "åpen post". Se avsnitt 7.8. Tabellen inkluderer både egne midler, bompenger og mva.-kompensasjon knyttet til bompenger.

7.2 Strekningsvise/større tiltak

Tabell 10: Investering, strekningsvise tiltak, millioner 2018-kroner. Som følge av fylkestingsvedtak 64/16 hvor Lundebua er vedtatt fremskyndet med ett år uten at det pekes på noe som skal skyves ut i tid, overskrides investeringsrammen for strekningsvise tiltak i 2018 med 20 MNOK og i 2019 med 15 MNOK. I 2020 er det tilsvarende et mindreforbruk på 35 MNOK.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 251 Lundebua	Etnedal	20,0	35,0			55,0	55,0		
Fv. 33 Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørge - Øydgården, fylkesmidler	Etnedal /Nord-Aurdal	45,2	45,0			90,2	112,1		
Mva-komp. Bom Fv. 33 Skardtjednet-Tonsvatnet og Bjørge - Øydgården		12,1	12,2			24,3	28,0		
Bompenger Fv. 33 Skardtjednet - Tonsvatnet og Bjørge - Øydgården		60,7	61,0			121,7	140,0		
Sum Fv. 33 Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørge - Øydgården		118,0	118,2			236,2	280,1		
Strekningsvise tiltak (Parseller ikke avklart)									5,0
Sum programområde		138,0	153,2			291,2	335,1		5,0

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-Øydgården

50 % bompengefinansiering. Varierende vegstandard, stedvis smal og uoversiktlig. En del ulykker på strekningen. Byggestart var i 2017, kostnader baserer seg på gjennomført anslag.

Total kostnad: 280 mill. kr.

FV. 251 LUNDE BRU

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

Tiltak for å avlaste eksisterende bru som ble bygd i 1829 og er fredet etter kulturminneloven.

Reguleringsplan under utarbeidelse, 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: 55 mill. kr.

STREKNINGSVISE TILTAK (parsell ikke avklart)

Det er avsatt 5,0 mill. til strekningsvise tiltak i 2023.

Det er ikke gjort vurderinger av hvilken strekning som skal prioriteres, og midlene er tenkt benyttet til byggeplanlegging, grunnnerverv og eventuelt byggestart i perioden. Prosjektet må så fullføres som en binding inn i neste periode. Det må settes i gang et arbeid for å vurdere hvilken strekning som skal prioriteres. Bl.a. må mulighetsstudien for Fv. 33 fra 2012 oppdateres med tanke på ny kunnskap. På bakgrunn av disse utredningene må Fylkestinget i løpet av 2018 ta stilling til hvilke tiltak som eventuelt kan starte opp i 2022-23.

7.3 Mindre utbedringer

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

Tabell 11: Investeringer, mindre utbedringer. Bagn-Reinli er flyttet fram fra 2022 til 2020 etter nye politiske signaler før høringsrunden. Rammen i 2020 er derfor overskredet med 11,4 millioner kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 453 Vågå hotell - Sætagrende	Vågå	24,0				24,0	25,4		
Fv. 16 Kryss Vestbygdveien (Stubhengmoen)	Lunner				6,0	6,0	6,0		
Fv.220 Bagn - Reinli, del 1	Sør-Aurdal			3,0				12,0	
Fv.220 Bagn - Reinli, del 2	Sør-Aurdal			8,4				5,6	
Fv. 388 Brekkebakkene	Ringebu				16,0	16,0	16,0		
Sum programområde		24,0		11,4	22,0	46,0	47,4		

BUNDNE PROSJEKTER

FV. 453 VÅGÅ HOTELL – SÆTAGRENDE

Tiltak: Tilrettelegge for gang og sykkel med fortau, gang- og sykkelveg og utbedring av fylkesvegen. Under planlegging (reguleringsplan), kostnader baserer seg på gjennomført anslag.

Lengde: Ca. 750 meter

Kostnad: 25,4 mill. kr

ØVRIGE NYE TILTAK

FV. 388 BREKKEBAKKENE

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

Skisseprosjekt er utarbeidet, tiltaket må reguleres. Kostnadsvurdering er basert på skisseprosjekt, dvs. at usikkerhet knyttet til kostnader er noe høyere enn for øvrige prosjekter. Ringebu kommune har tatt initiativ til samtaler om en mulig kommunal forskuttering for å fremskynde prosjektet.

Kostnad: 16 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 mill. kr

FV. 220 BAGN – REINLI, DEL 1 og DEL2

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 i 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. 29 mill. kr (fylkeskommunal andel), hvorav 15 mill. kr for del 1 og 14 mill for del 2.

Av disse 29 mill. kr påløper 11,4 mill.kr. i 2017 i forbindelse med at masse fra tunneldrivingen legges ut. (Av denne summen er 3,0 mill. kr. for del 1 og 8,4 mill. kr. for del 2.) Staten 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.

7.4 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 3.3.

Tabell 12: Investeringer gang- og sykkelveg.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Fv. 51 Nordover fra Rogne skole	Øystre Slidre	34,0				34,0	44,9		
Fv. 111 Bøverbru sentrum-Nærsten	Vestre Toten	17,0				17,0	25,0		
Fv. 467 Andvord-jordet -X-Rv15	Lom	15,0				15,0	19,0		
Fv. 226/E16 til Begna Bruk	Sør-Aurdal	12,0				12,0	19,0		
Fv. 490 Fortau fra E6 til Dombås Stasjon	Dovre	6,0				6,0	15,0		
Fv.213 Sykkelveg med fortau Åretta elv - Storgata	Lillehammer				38,0	38,0	38,0		
Sykelbytiltak Gjøvik / Lillehammer	Gjøvik / Lillehammer	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	12,0	3,0	3,0
Fv. 57 S. Åls vei, Trintom skole-Vennolumsvegen	Gran			16,0		16,0	16,0		
Fv. 12 Muttastien - Sveakrysset	Lunner				8,0	8,0	8,0		
Straktiltak etter GS-inspeksjoner		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	2,0		
Fv.358 Fortau Tretten sentrum - Tretten kirke	Øyer							5,0	
Fv.256. Snipperampa -Lidarende i Lia	Sør-Fron							5,0	
Fv.132 Fortau Prost Blomsgate	Gjøvik							35,0	
Fv.56 Lynnebakka	Gran								18,0
Fv.519 GS Lesjaskog skole	Lesja								6,0
Fv. 264 GS Våningsvegen – Beinstigen.	Nord-Aurdal							10,0	21,0
Fv.435 GS Selsvegen - Nyhusom skole	Sel							13,0	
Sum programområde		87,5	3,5	19,5	49,5	160,0	198,9	71,0	48,0

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: 44,9 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: 25 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: 19 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: 19 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: 15 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. Reguleringsplanarbeid i slutfase, kostnad baserer seg på gjennomført anslag. Tiltaket er sykkelbytiltak og inngår også i ATP-arbeidet i Lillehammer.

Lengde: 600 m.

Kostnad: 38 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: 12 mill. kr – 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: 16 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 under arbeid, kostnad baserer seg på gjennomført anslag. Tiltaket samordnes med utbedringstiltak / holdeplasser.

Lengde: 200 m.

Kostnad: 8 mill. kr.

STRAKTILTAK ETTER GS-INSPEKSJONER

Kostnad: 8 mill. kr (2 mill. kr./år) Ramme identisk med HP 2014-17.

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: 5 mill. kr (fylkeskommunal andel).

FV. 256 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 løpemeterprismåling, det er derfor større usikkerhet knyttet til kostnad enn for andre prosjekter.

Lengde: 250 m

Kostnad: 5 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: 35 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: 18 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: 6 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: 31 mill. kr.

FV. 435 SELSVEGEN - NYHUSOM SKOLE

Tiltak: Utbedring av smalt fortau.

Strekningen er skoleveg. Viktig trafikksikkerhetstiltak. 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: 13 mill. kr.

7.5 Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltakene (TS-tiltak) omfatter tiltak der hensynet til trafikksikkerheten veier svært tungt, selv om tiltakene også kan ivareta andre hensyn, for eksempel trafikkavvikling. For ordens skyld nevnes det at trafikksikkerhet er et viktig aspekt også ved mange av de andre tiltakene i handlingsprogrammet.

Tabell 13: Investeringer trafikksikkerhetstiltak. Beløp i millioner 2018-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
TS - småtiltak		7,0	7,0	7,0	7,0	28,0	28,0	6,0	6,0
Strakstiltak etter TS-inspeksjoner		2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	8,0		
Fv. 216 Kryssutb. A. Sandvigsgate-Maihaugvegen	Lillehammer				7,0	7,0	25,0	18,0	
Fv. 250 Svingstad sør – Svingstad nord	Nordre Land							5,0	
Kryssområde Jernbanesvingen - CC Gjøvik	Gjøvik								25,0
Sum programområde		9,0	9,0	9,0	16,0	43,0	61,0	29,0	31,0

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.

Det foreslås at Fylkesrådmannen gis fullmakt til å vedta kriterier for bruk av midler til fjerning/flytting av avkjørsler. Det foreslås også at Fylkesrådmannen gis fullmakt til å vedta en tiltaksplan for de øvrige midlene, etter at FTU har uttalt seg om saken.

Se for øvrig kapittel 6.3 vedrørende Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Strakstiltak etter TS- inspeksjon

Småtiltak som skal gjennomføres etter rutinemessig 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.

FV. 216 ANDERS SANDVIGS GT - MAIHAUGVEGEN

Tiltak: Kryssutbedring.

Bedre framkommelighet for bil. Tiltaket vil kunne gi en bedre trafikkfordeling slik at større andel av trafikk lettere kan føres til 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 kan inngå som en del av ATP-arbeidet i Lillehammer.

Kostnad: 25 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: 5 mill. kr. Øvrig utbedring på strekningen finansieres av vedlikeholdsmidler.

JERNBANESVINGEN – CC GJØVIK

Tiltak: Nytt kryss.

Nytt kryss for å få bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet i kryssområdet rv. 4 /Jernbanesvingen, med adkomst til CC Gjøvik, ROM Eiendom og Jernbaneverkets arealer. Omfatter også planlegging av 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

Kostnad: 25 mill.kr.

7.6 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 14: Investeringer miljø og service. Tall i millioner 2018-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	24,0	5,0	5,0
Miljøgater								35,0
Sum programområde	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	24,0	5,0	35,0

MILJØ OG SERVICE – SMÅTILTAK

Kostnad: 24 mill. kr. (6 mill.kr. /år). 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.

MILJØGATER RAUFOSS, GRAN OG LENA

Tiltak: Oppgradering av aktuelle gater/sentrumsområder.

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

Kostnad: 35 mill. kr.

7.7 Kollektivtiltak og universell utforming

Tabell 15: Investeringer kollektivtiltak og universell utforming. Tall i millioner 2018-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	Kommune	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
Kollektiv - småtiltak		7,0	7,0	7,0	7,0	28,0	28,0	7,0	7,0
Kollektivgate Gjøvik del 1 og del 2	Gjøvik				31,0	31,0	31,0	10,0	
Tilskudd kollektivtiltak NTNU Gjøvik	Gjøvik	6,0	11,0			17,0	17,0		
Fv. 213 Kollektiv- og fremkommelighetstiltak Fåberggata-Løkkegata	Lillehammer			21,0		21,0	21,0		
Rv.15 Kollektivterminal Otta	Sel			10,0		10,0	10,0		
Sum programområde		13,0	18,0	38,0	38,0	107,0	107,0	17,0	7,0

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: 28 mill. kr. (7 mill.kr. /år)

KOLLEKTIVGATE GJØVIK

Kollektivgate Gjøvik består av to deler:

Del 1 er fra Strandgata frem til krysset v/Niels Ødegaards gate. Totalkostnad 27 mill. som finansieres av stat, kommune og fylke.

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

Totalkostnad er 82 mill. kr og forutsettes finansiert som spleiselag mellom kommune, OFK og Jernbaneverket. Avtale ikke signert, men fylkeskommunal andel avgrenses i dette stadiet av prosjektet til 50 %, dvs. 41 mill. kr. Må avklares endelig i det løpende ATP-samarbeidet mellom SVV, fylke 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: 17 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: 21 mill. kr.

RV. 15 KOLLEKTIVTERMINAL OTTA

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

Skysstasjonen på Otta trenger oppgradering både for tog og buss. Jernbaneverket er i gang med regulering av området for å bedre forholdene for tog. Otta skysstasjon er aktuell også som pausested for ekspressbusser. 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).

7.8 Andre investeringsposter

Tabell 16: Investeringer, andre poster. I millioner 2018-kroner.

HP 2018-21 Fylkesveger	2018	2019	2020	2021	HP 18-21	Total kost	2022	2023
<i>ATP Oppland</i>	5,0	10,0	15,0	15,0	45,0	45,0	15,0	15,0
<i>Planlegging</i>	10,0	10,0	16,0	18,0	54,0	54,0	10,0	10
<i>Åpen post</i>	5,0	35,0	35,0	25,0	100,0	100,0	25,0	25
<i>Sum programområde</i>	20,0	55,0	66,0	58,0	199,0	199,0	50,0	50,0

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: 54 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).

7.9 Skredsikring

Midler til skredsikringstiltak på fylkesveger bevilges av staten. Stortinget vedtar 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.

8. VEDLEGG



OPPLAND
fylkeskommune

