

## FORORD

Denne fylkesvegplanen er den første som gjelder for tiden etter at dagens øvrige riksveger blir omklassifisert til fylkesveger fra 1. januar 2010. Omklassifiseringen, som er en del av forvaltningsreformen har vært en omfattende prosess der mye har vært klarlagt sent i 2009. Dette har gjort det umulig å presentere en komplett samlet fylkesvegplan. Handlingsprogram for dagens fylkesveger og de nye er presentert i ulike tabeller. I fremtiden vil det være naturlig med ett samlet handlingsprogram.

Tidspress har også gjort det vanskelig å gjennomgå kommunenes og andres uttalelser grundig nok. Det kan derfor vise seg å bli behov for å justere planen relativt raskt.

En rekke spørsmål av relativt prinsipiell og omfattende karakter har vært drøftet i løpet av 2009, men har ennå ikke funnet sin løsning. Av slike kan nevnes:

- Skal fylkeskommunen overta driftsansvar for gang- og sykkelveger langs de nåværende fylkesvegene?
- Skal fylkeskommunen overta driftsansvar for veglys langs de nåværende fylkesvegene?
- Skal fylkeskommunen overta det fulle ansvaret for investeringer på E-veger?
- Bør det foretas endringer i vegklassifisering og funksjonsinndeling?

Disse spørsmålene er drøftet i kapittel 3.5, men det er ikke grunnlag for å trekke endelige konklusjoner. Trolig vil en vesentlig del av den kommende fireårsperioden gå med til prinsipielle avklaringer og ønskelig heving av kvaliteten på fylkesvegplanen. Fylkesrådmannen ønsker å komme tilbake med en nærmere drøfting og behandling av opplegg for videre arbeid med fylkesplanlegging.

Den foreliggende planen har vært utarbeidet i samarbeid mellom fylkesrådmannens administrasjon og Statens vegvesen.

# 1 Bakgrunn

## Kort om den gjennomførte prosessen

Forslaget til fylkesvegplan for perioden 2010 til 2019 er utarbeidet på grunnlag av to høringsrunder med kommuner og en høringsrunde med interesseorganisasjoner i løpet av 2009. Et sammendrag av uttalelsene i den siste høringsrunden følger planen som vedlegg.

Fylkesvegplanen har også underveis i arbeidet gjennomgått flere politiske behandlinger, både når det gjelder spørsmålet om strategisk innretning med tanke på blant annet forholdet drift og investering og spørsmålet om de generelle økonomiske rammene ved innføringen av forvaltningsreformen. De endelige økonomiske rammene og prioriteringer i fylkesvegplanen vil sluttbehandles av fylkestinget i desember 2009 sammen med budsjettbehandlingen for 2010. Arbeidet med fylkesvegplanen har vært svært omfattende spesielt inn i denne perioden med gjennomføringen av forvaltningsreformen fra 1.1.2009. Dette betyr at vi står overfor nye prinsipielle problemstillinger som vil ha stor betydning for fylkeskommunens økonomiske handlingsrom på det kommende fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen vil i det foreliggende forslaget til fylkesvegplan for perioden 2010-2019 komme tilbake med omtale av hvilke prinsipielle problemstillinger man står overfor og om det videre arbeidet for en nødvendig avklaring

## Sentrale føringer

Dagens riksveger er inndelt i stamveger og øvrige riksveger. Innenfor samferdselssektoren innebærer forvaltningsreformen en overføring av ansvaret for de øvrige riksvegene og øvrige riksvegfergesamband. Øvrige riksveger vil etter 1.1.2010 bli benevnt "fylkesveger", men for å skille dette vegnettet fra eksisterende fylkesveger benyttes begrepet "nye fylkesveger" i handlingsprogrammet. Det er om lag 1170 km nye fylkesveger i fylket, og sammen med eksisterende fylkesveger vil det regionale vegnettet etter dette omfatte om lag 2960 km. Dette innebærer at fylkesvegnettet i Sør- Trøndelag øker fra dagens ca. 1790 km til ca. 2960 km. Dette innebærer en videreføring av en tredeling av det offentlige vegnettet med **riksveger** (tidligere stamveger) der staten har finansierings og prioriterings-ansvar, **fylkesveger** (tidligere fylkesveger og øvrige riksveger) der fylkeskommunene finansierer og prioriterer drift, vedlikehold og investeringer. Omleggingen innebærer ingen endringer for **kommuneveger** der kommunene finansierer og prioriterer tiltak.

Ved delegasjon har fylkeskommunen fram til i dag hatt prioriteringsansvar for investeringer i øvrige riksveger innenfor en økonomisk ramme fastsatt av staten (fylkesfordelt ramme). Overføringen i forbindelse med forvaltningsreformen innebærer et fullstendig ansvar for vegnettet, inkludert ansvar for drift og vedlikehold samt utarbeidelse av handlingsprogram og langsiktige planer. Bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer i vegnettet vil inngå i rammeoverføringene til fylkeskommunen. Overføringen av øvrige riksveger fra 1.1.2010 innebærer at fylkeskommunen også har ansvar for utarbeidelse av handlingsprogrammet for dette vegnettet for perioden 2010-2019.

Ambisjonen med endringer av det regionale nivået er å videreutvikle hovedansvaret for regional utvikling og å legge til rette for en helhetlig og tverrsektoriell planlegging og realisering av tiltak. Tilpasninger innenfor samferdselssektoren er en viktig forutsetning for regional utvikling, og det er hensiktsmessig å betrakte samferdselspolitikken i kombinasjon med tiltak i andre sektorer.

Det nye fylkesvegnettet tjener i stor grad regionale funksjoner, men har også lokale funksjoner, og er i tillegg en viktig kopling til riksvegnettet. Overføringen av de nye fylkesvegene i forbindelse med forvaltningsreformen innebærer et betydelig økt ansvar til fylkeskommunen sammenlignet med tidligere.

## 2 STATUS OG UTFORDRINGER

### 2.1 Veglengder

Som nevnt i kapittel 1, er det i 2009 ca. 1790 km fylkesveg i Sør-Trøndelag. Fra 2010 kommer det ca. 1170 km nye fylkesveger (tidligere øvrige riksveger) i tillegg. Det samlede fylkesvegnett i Sør-Trøndelag blir dermed på ca. 2960 km fra 1. januar 2010.

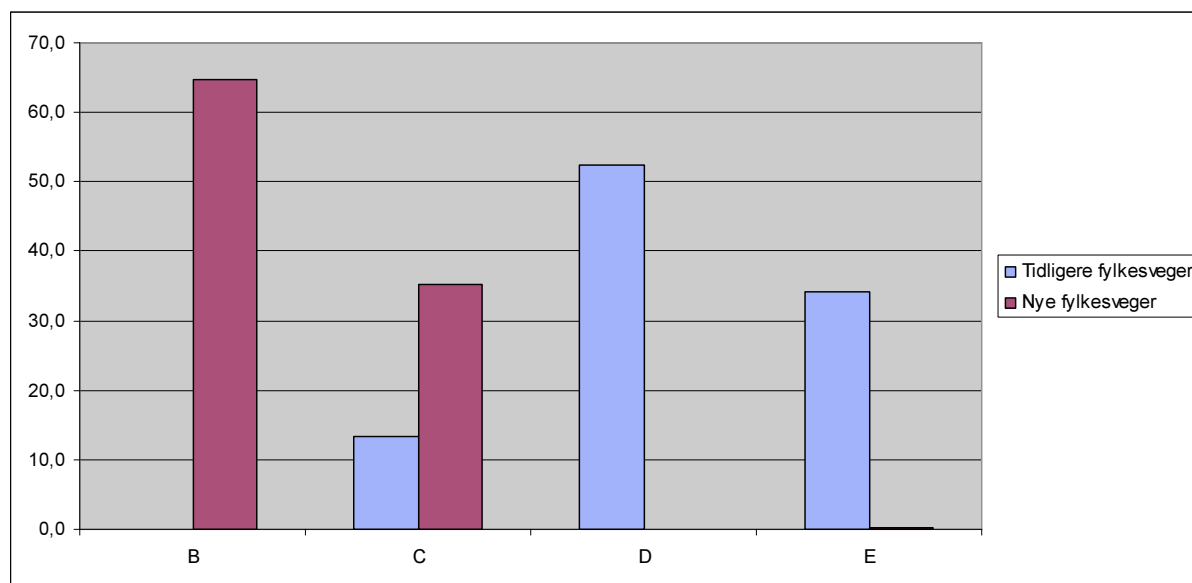
### 2.2 Funksjonsinndeling av vegnettet

Det er foretatt en inndeling av riks- og fylkesvegnett i Sør-Trøndelag i fem funksjonsklasser på tvers av den administrative inndeling. Funksjonsgruppe A er stamveger, de øvrige dekker fylkesvegnettet etter 01.01.2010. Fordeling av veglengder på funksjonsklasser er vist i tabell 1, og prosentvis fordeling i figur 1 og 2.

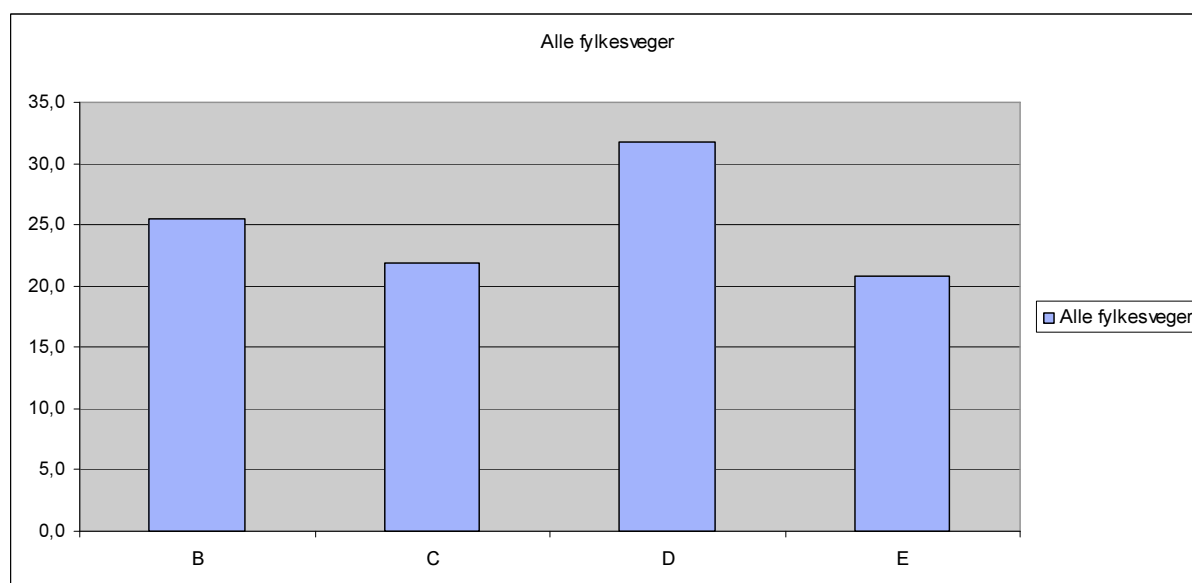
Funksjons-klasse	Tidligere fylkesveger	Nye fylkesveger	Alle fylkesveger	
B	0 km	749 km	749 km	Veger med regional funksjon
C	238 km	407 km	645 km	Veger med overordnet lokal funksjon
D	934 km	0 km	934 km	Lokale samleveger
E	608 km	3 km	611 km	Lokale adkomstveger
Sum	1780 km	1159 km	2939 km	

Tabell 1. Fordeling på funksjonsklasser

Summene i tabell 1 avviker noe fra tallene angitt i kapittel 2.1. Dette har sammenheng med måten elementer i vegnettet registreres på i den nasjonale vegdatabanken, og at uttrekk av statistikk kan gjøres på noe ulike måter. Avvikene er imidlertid så små at de har liten betydning for fordelingen på de ulike funksjonsklasser.



Figur 1. Prosentvis fordeling på funksjonsklasser, tidligere og nye fylkesveger.



Figur 2. Prosentvis fordeling på funksjonsklasser (km), alle fylkesveger.

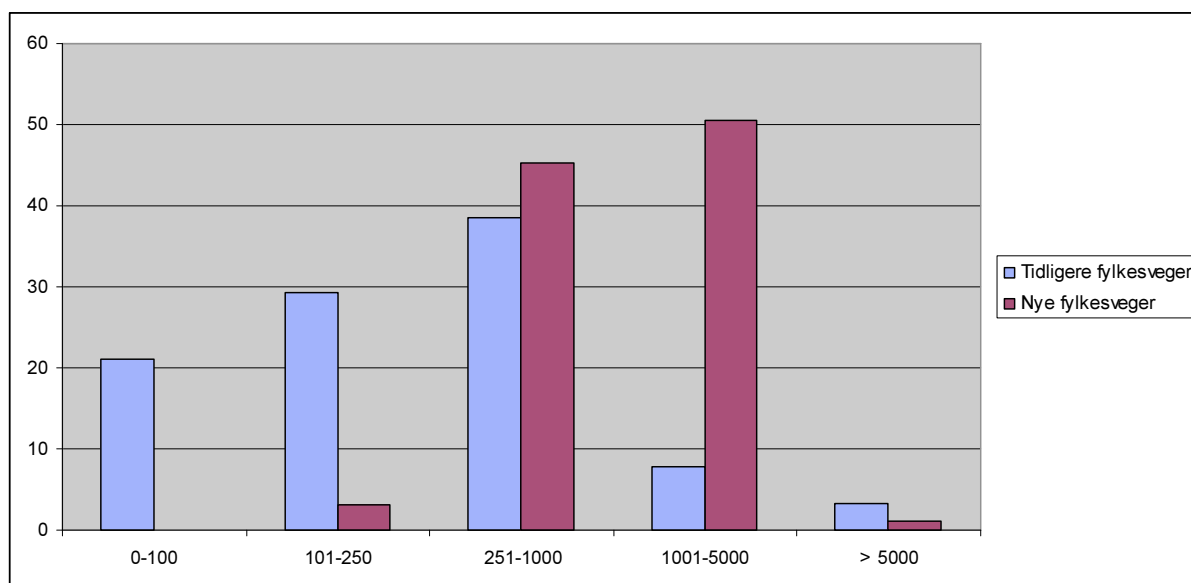
Det fremgår av figur 1 at av de tidligere fylkesvegene er noe over halvparten i funksjonsklasse D og vel en tredel i funksjonsklasse E. Av de nye fylkesvegene er knapt to tredeler i funksjonsklasse B og vel en tredel i C. Av figur 2 fremgår at det fremtidige fylkesvegnettets får en relativt jevn fordeling på funksjonsklasser, med noe overvekt på funksjonsklassene D og B.

## 2.3 Trafikkmengder

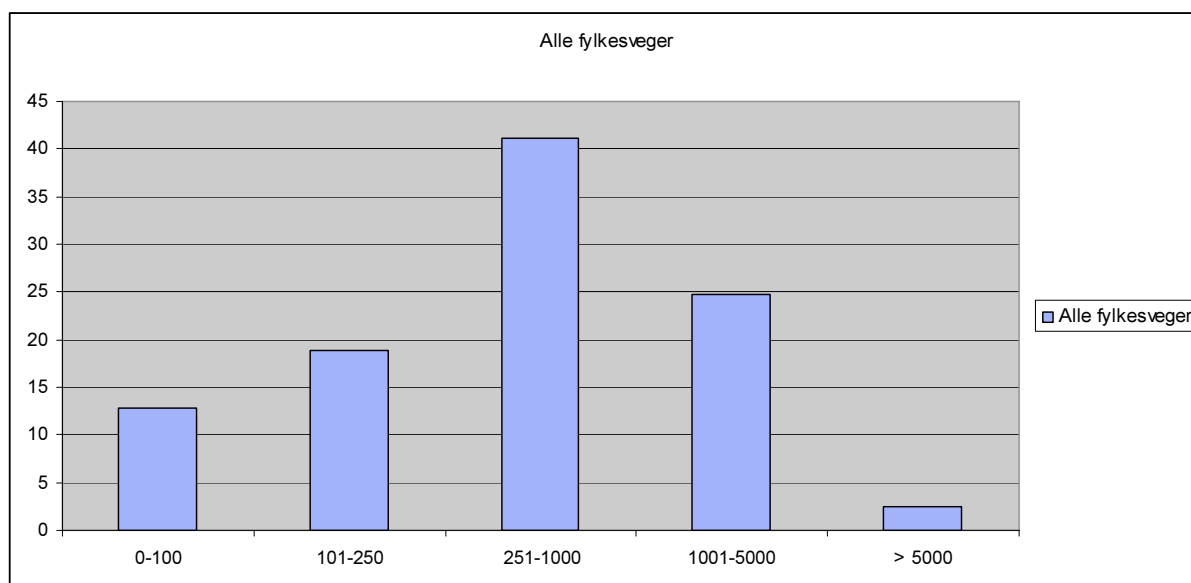
Tabell 2 og figurene 3 og 4 viser fordeling av veglengder på grupper av årsdøgntrafikk, dvs. gjennomsnittlig døgntrafikk over et år (ÅDT).

Årsdøgntrafikk	0-100	101-250	251-1000	1001-5000	> 5000	Sum
Tidligere fylkesveger	376	521	686	139	58	1780
Nye fylkesveger	0	35	524	586	13	1158
Alle fylkesveger	376	556	1210	725	71	2938

Tabell 2. Fylkesveglengder (km) fordelt på ÅDT-klasser



Figur 3. Prosentvis fordeling av veglengder på ÅDT-klasser, tidligere og nye fylkesveger.

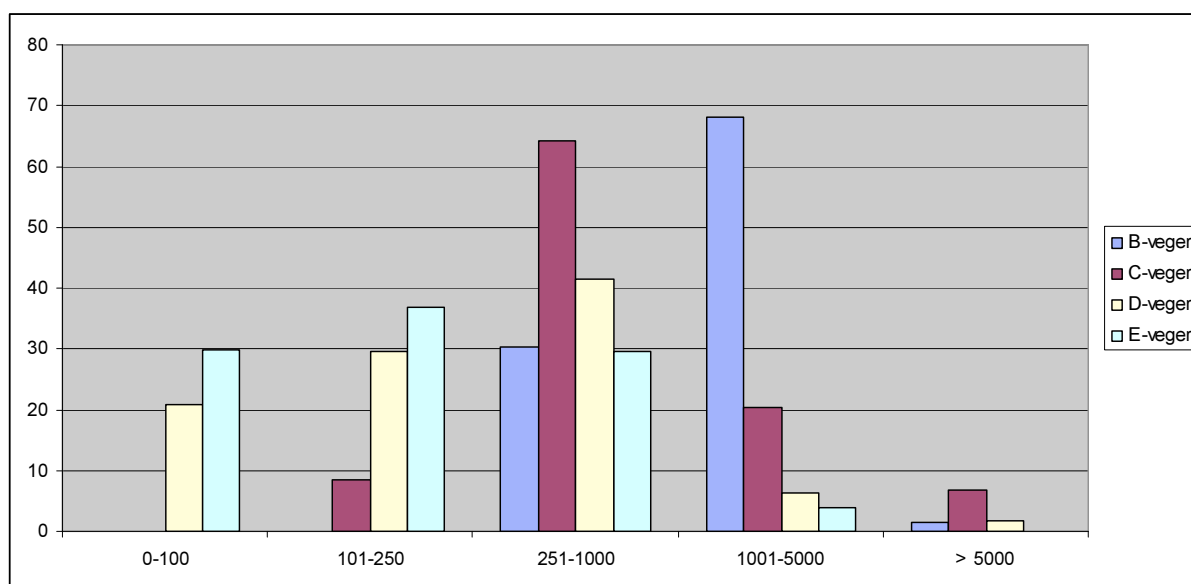


Figur 4. Prosentvis fordeling av veglengder på ÅDT-klasser, alle fylkesveger.

Det fremgår at de fleste av dagens fylkesveger har årsdøgntrafikk mellom 100 og 1000, om lag to tredeler ligger her. Det er også over en femdel av dagens fylkesveger som har årsdøgntrafikk under 100.

Av dagens fylkesveger har over halvparten årsdøgntrafikk mellom 1000 og 5000. 96 % av den totale veglengden har årsdøgntrafikk mellom 250 og 5000. For øvrig kan en merke seg at når det gjelder strekninger med årsdøgntrafikk over 5000, er det fire – fem ganger så mange km på dagens fylkesveger som på den nye. Dette har sammenheng med at mange av de mest trafikkerte vegene i Trondheim kommune er fylkesveger.

Det er også sett på sammenhengen mellom trafikkmengde og vegenes funksjonsklasser. I utgangspunktet er det naturlig å vente at en veg med lavere funksjonsklasse har mindre trafikk, men denne sammenhengen er ikke entydig. Vegens trafikkmessige funksjon kan i en viss grad være uavhengig av trafikkmengden. Prosentvis fordeling av veglengder på ÅDT-grupper innenfor de ulike funksjonsklasser fremgår av figur 5.



Figur 5. Prosentvis fordeling av veglengder på ÅDT-grupper og funksjonsklasser.

Ved senere revisjon av fylkesvegplanen er det meningen å se nærmere på funksjonsinndelingen, det kan blant annet være grunn til å vurdere om D- og E-vegene med mest trafikk bør få høyere funksjonsklasse.

## 2.4 Fartsgrenser

Prosentvis fordeling av antall km nye og nåværende fylkesveger med de ulike fartsgrenser fremgår av tabell 3.

Fartsgrense	< 50	50	60	70	80
Tidligere fylkesveger	1,5	18	19	0,6	61
Nye fylkesveger	0,4	6	20	5	68
Alle fylkesveger	1	13	19	2	64

Tabell 3. Prosentvis fordeling på fartsgrenser

Det fremgår at de nye fylkesvegene i mindre grad går gjennom tettbygd strøk enn dagens fylkesveger, jf. andelen som har fartsgrense 50 km/t eller lavere.

Fartsgrense 70 km/t brukes på der det er høy ulykkesrisiko på veger utenfor tettbygd strøk. Erfaring har vist at et slikt tiltak kan gi god ulykkesreduksjon samtidig som kostnadene er lave. Det er naturlig at tiltaket er mest aktuelt på de nye fylkesvegene, der trafikkmengdene gjennomgående er høyere.

## 2.5 Trafikkulykker

Tabell 4 gir en oversikt over situasjon og utvikling i antall ulykker med personskade på de ulike vegtyper summer på fireårsperiodene 1997-200, 2001-04 og 2005-08. Det fremgår at ulykkestallene har vært relativt konstante over tid.

	1997-2000	2001-2004	2005-2008	Sum
Riksveger	488 (261)	572 (333)	559 (323)	1619 (917)
Nye fylkesveger	434 (81)	472 (98)	449 (94)	1355 (273)
Nåværende fylkesveger	483 (224)	495 (242)	480 (281)	1458 (747)
Kommunale veger	462 (360)	536 (440)	510 (430)	1508 (1230)
Øvrige veger	79 (31)	93 (36)	77 (32)	249 (99)
Sum	1946 (957)	2168 (1149)	2075 (1160)	6189 (3266)

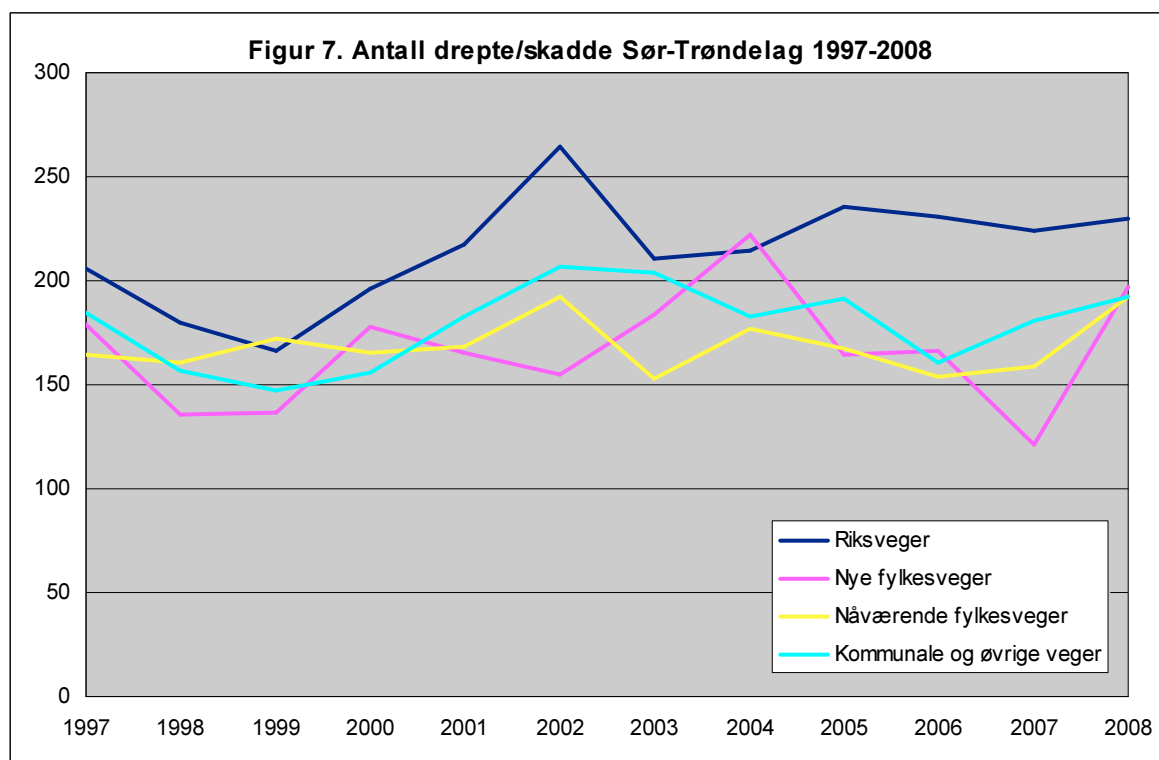
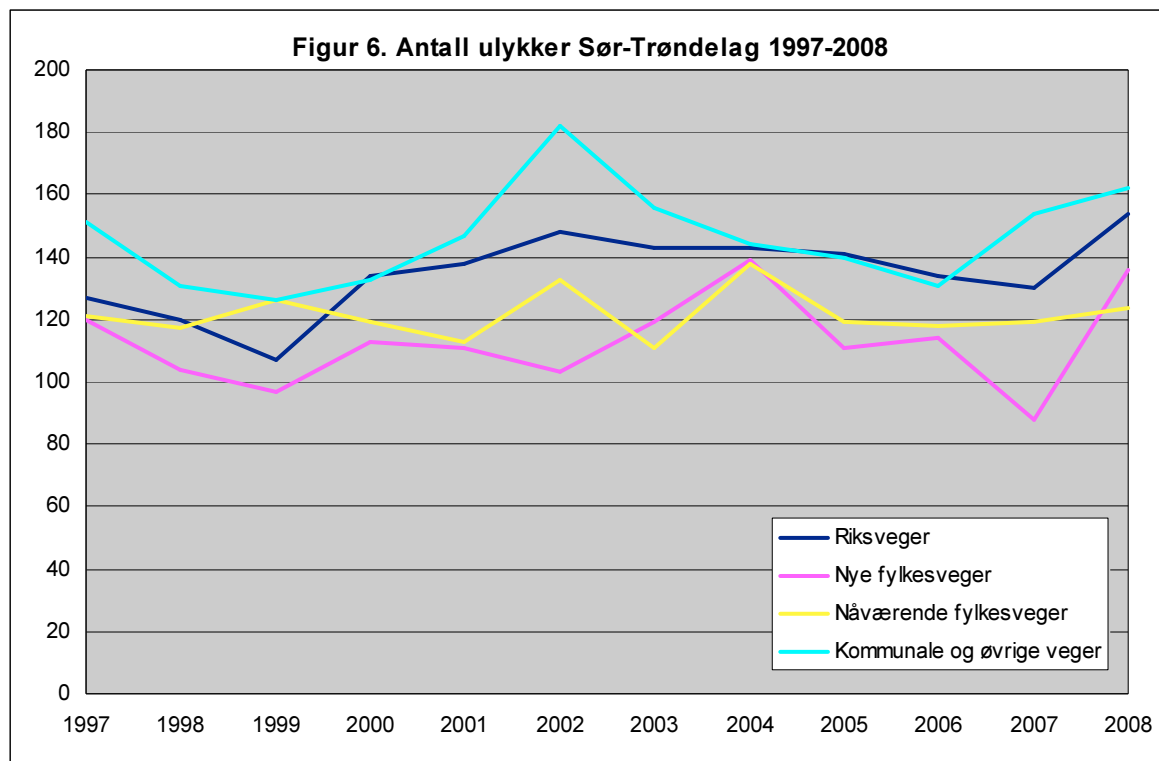
Tabell 4 Antal ulykker med personskade i Sør-Trøndelag fordelt på vegtyper (tall for Trondheim i parentes).

Trondheim har hatt noe over 57 % av ulykkene på det vegnettet som vil være riksveger i fremtiden, 20 % av ulykkene på det som vil være de nye fylkesvegene, 51 % på dagens fylkesveger og 82 % på det kommunale vegnettet i fylket.

Figur 6 og 7 viser utviklingen i antall ulykker og antall skadde og drepte år for år på de ulike vegtypene. Det fremgår at tilfeldige årlige variasjoner kan være betydelige. Videre virker det som det som vil være riksveger fremover har hatt en liten tendens til økt ulykkestall i perioden, mens det er vanskelig å spore en slik utvikling for de øvrige vegtypene.

Sammenligning mellom ulykkestall og antall skadde og drepte tyder på at alvorlighetsgraden har vært høyest på det fremtidige riksvegnettet, mens den relativt sett har vært lavest på det kommunale vegnettet. Det siste er som forventet i og med at så stor andel av ulykkene skjer i

Trondheim, hvor det er mye tettbygd strøk og lave fartsgrenser. En skulle kanskje forventet en tilsvarende sammenheng mellom ulykkene på nye og nåværende fylkesveger, i og med at fartsgrensenivået er lavere for de sistnevnte. Dette kan tyde på at det har vært en del alvorlige ulykker på relativt lavtrafikkerte fylkesveger med lav standard utenfor tettbygd strøk, og at det kan være en del å hente ved å redusere fartsgrensen fra 80 til 70 km/t på slike veger.



## 2.6 Veglys

Langs dagens fylkesveger er det 248 km hvor det er anlagt veglys. Fylkeskommunen har til nå ikke sett seg i stand til å ta ansvaret for drift av veglys langs disse vegene.

Tilsvarende er det veglys langs 187 km av de nye fylkesvegene. Her har driftskostnadene til nå i det vesentlige vært dekket av Statens vegvesen, og fylkeskommunen overtar dette ansvaret som en del av forvaltningsreformen.

## 2.7 Drift og vedlikehold

For å nå de overordnede politiske mål for samferdsel som god framkommelighet, høy trafiksikkerhet og godt miljø er drift og vedlikehold et viktig virkemiddel på både kort og lang sikt. Drift er et kortsiktig virkemiddel som fra dag til dag sørger for at vegnettet dekker sin funksjon. Vedlikeholdet skal ivareta vegnettet og den kapitalen som ligger der på en slik måte at vegstandarden opprettholdes.

### 2.7.1 Funksjonskontrakter

**Drift** er arbeider som er nødvendige for at veg og vegutstyr skal fungere som planlagt og sikre trafiksikkerhet og framkommelighet; eks. snørydding, strøing, salting, mv.

I funksjonskontraktene beskrives en driftsstandard vegene skal holde. Det er opp til entreprenøren å velge metoder for å holde denne standarden. Statens vegvesen kontrollerer at vegen holder foreskrevet standard gjennom stikkprøvekontroller.

Det er seks kontrakter i Sør-Trøndelag. Kontaktene går over fem år. I Sør-Trøndelag har vi følgende funksjonskontrakter:

Kontrakt nummer	Navn	Varighet	
		Fra og med	Til og med
1601	Fosen	01.09.2009	31.08.2014
1602	Hitra	01.09.2009	31.08.2014
1603	Orkdal/Skaun	01.09.2007	31.08.2012
1604	Gauldal/Oppdal	01.09.2008	31.08.2013
1605	Rørøs	01.09.2008	31.08.2013
1606	Trondheim/Malvik	01.09.2006	31.08.2010

Kontraktene bygger på driftsstandarden som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok 111 (Standard for drift og vedlikehold). Det er en sentral mal for funksjonskontrakter som brukes til å lage konkurransegrunnlag.

Å drifte en funksjonskontrakt byr på store utfordringer både for entreprenørene og Statens vegvesen. Kontraktene omfatter svært mange tekniske fagområder i tillegg til HMS, ytre miljø, kvalitet, økonomi, kontraktsrett osv. Det er i hovedsak en byggeleder per kontrakt som følger opp kontrakten. Avhengig av størrelse og kompleksitet på kontrakten kan vedkommende ha hjelp av kontrollingeniører, byggherrestøtte og andre med kompetanse innenfor fagområdene nevnt over.

En stor utfordring er at det er få tilbydere i markedet. På kontraktene i vår region er det vanligvis 2-3 tilbydere per kontrakt.

Det har vært stor kostnadsøkning på funksjonskontraktene de siste årene. Foreløpige tall viser at på landsbasis var årets kontrakter ca 45 % dyrere enn ved forrige utlysning, korrigert for en generell prisstigning på 25-30%. Dette skyldes økt fortjenestemargin hos entreprenørene og at kontraktene er forbedret bl.a. ved økte krav til entreprenørens kvalitetssystem og kvalitetsplaner.

Som nevnt er det håndbok 111 som definerer den normale driftsstandarden på vegnettet. Noen spesielt vanskelige strekninger blir imidlertid driftet ut fra en forhøyet vinterstandard. Disse er:

- **Rv 714            4 strekninger mellom Våvatnet og Sunde**
  - Snilldalen            ca. 1,2 km
  - Uvstubbakkene        ca. 1,0 km
  - Fenesbakken          ca. 1,3 km
  - Bustlisundet          ca. 1,8 km
- **Rv 715            5 strekninger mellom Rørvik og Reppkleiv**
  - Vanvikbakkene        ca. 2,6 km
  - Olsøybakkene        ca. 3,5 km
  - Sørskaret              ca. 1,1 km
  - Lonhaugen             ca. 1,1 km
  - Langløftet             ca. 3,4 km
- **Rv 717            2 strekninger**
  - Skaret \*                ca. 1,0 km        (mellom Stadsbygd og Rissa)
  - Vemundstadbakken    ca. 1,5 km        (mellom Rørvik og Stadsbygd)
- **Rv 723            1 strekning mellom Årnes og Revsnes**
  - Ryssdalen              ca. 0,6 km

\* Gjelder tom vinteren 2010-2011 – etter planen ny veg fra vinteren 2011-2012.

### **Øvrige kontraktsarbeider**

Det er en rekke driftskontrakter utover funksjonskontraktene. I hovedsak er dette:

- Elektrokontrakter: omfatter i hovedsak drift av elektriske anlegg i tunneler og drift av signalanlegg
- Grøntkontrakter: omfatter drift av for eksempel grøntanlegg eller andre områder som krever spesiell kompetanse
- Skiltkontrakter: utskifting av skilt og noe nyskilting, for eksempel hastighetssoner
- Rekkverkskontrakter: utskifting av rekkverk
- Strømkontrakter: strøm til våre elektriske anlegg, sentral avtale
- Drift av veglysanlegg: pæreskift med mer
- Refusjonsavtaler: i enkelte områder (hovedsakelig i de største byene) er det av praktiske årsaker inngått kontrakter med kommunene om drift av riks- og fylkesveger. I Sør-Trøndelag er det inngått slik avtale med Trondheim Bydrift. Det kan også være avtaler med kommuner eller E-verk om drift av veglysanlegg.

## 2.7.2 Vedlikehold og etterslep/forfall

### 2.7.2.1 Nye fylkesveger

**Vedlikehold** er arbeider som er nødvendige for å opprettholde veg og vegutstyr på et bestemt kvalitetsnivå. Slitasje og skader skal utbedres etter hvert som de oppstår. Periodevis må det gjennomføres større rehabiliteringer av f. eks vifter i tunnel, vegskilt, rekkverk osv. Behov for midler til vedlikehold for å opprettholde dagens standard framgår av tabellen som viser rammer til drift og vedlikehold.

Som følge av for liten vedlikeholdsinnsats på det nye fylkesvegnettet gjennom mange år, har det oppstått et vedlikeholdsetterslep/forfall.

Definisjon på vedlikeholdsetterslep:

*Vedlikeholdsetterslep for et objekt er kostnaden ved å bringe objektet fra sin nåværende tilstand til et definert tilstandsnivå slik at objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid.*

Vegdirektoratet har utgitt offisielle tall for vedlikeholdsmessig etterslep for stamveger og øvrige riksveger for alle fylker i Norge pr. 1.1.2008. Tabellen nedenfor viser disse for Sør-Trøndelag for det nye fylkesvegnettet (tall er omregnet til 2009-kroner). KS sin utredning fra mars 2009 om "Vedlikeholdsmessig etterslep i vegsektoren – øvrige riksveger og fylkesveger" er basert på samme datagrunnlag og inneholder de samme tallene.

Tabell: Vedlikeholdsmessig etterslep for nytt fylkesvegnett i Sør-Trøndelag.

Fagområde	Etterslep i mill. 2009-kr
Tunnel	9
Drenering	33
Vegfundament og vegdekke	264
Gang- og sykkelveger	4
Vegutstyr	90
Bru	36
Kai	19
<b>Sum</b>	<b>455</b>

Basis for det vedlikeholdsmessige etterslepet er et etatsprosjekt fra 2002/2003 som ble kalt "Vegkapital". For de fleste fagområder ble beregningene gjort ved å sammenligne behov med faktisk forbruk for hvert år i undersøkelsesperioden (1986-2002). Bli det brukt mindre midler enn behovet til vedlikehold, vil konstruksjonen slites ned og/eller forringes. Gjentar dette seg over flere år, vil skaden/slitasjen øke og det vil summere seg opp til et vedlikeholdsmessig etterslep slik det framkommer i tabellen ovenfor. Den største svakheten med tallene fra "Vegkapital", er at undersøkelsesperioden var fra 1986 til 2002, og at tallene ikke er korrigert/oppdatert i forhold til konkrete endringer i perioden 2003-2009. Det gjelder både i forhold til utførte tiltak og utvikling i slitasje og nedbryting. I denne perioden har etterslepet økt i stedet for å bli redusert for svært mange områder da midler til vedlikehold har vært lavere enn behovet for å holde tritt med nedbryting og slitasje.

Den ideelle måten å vurdere vedlikeholdsmessig etterslep på er å registrere skader og slitasje fortløpende. Dette ble gjort for vegdekker i "Vegkapital". Etterslep for vegdekker ble beregnet ut fra registrerte spor- og jevnhetsdata og en kostnad for å få vegdekket opp til ønsket standard. Beregningene ble gjort for 2003 og omregnet til dagens kostnadsnivå.

Samme metode ble brukt for beregning av vedlikeholdsmessig etterslep for bru- og ferjekaier.

Vedlikeholdsetterslepet ved inngangen til 2010 er derfor med stor sannsynlighet større enn Vegdirektoratets offisielle tall for vedlikeholdsmessig etterslep.

### 2.7.2.2 Dagens fylkesveger

På dagens fylkesveger er det totale vedlikeholdsetterslepet/forfallet anslått til 500 mill. kr, dvs. noe høyere enn for de nye fylkesvegene. En har ikke tilsvarende inndeling i underposter som for de nye fylkesvegene. Dette bør avklares nærmere i videre arbeid med fylkesvegplanen

## 2.8 Ferjesamband

Tabellen nedenfor viser en presentasjon av avtalesituasjonen for de aktuelle sambandene:

Tabell: Avtalesituasjonen for de ferjesamband innenfor de nye fylkesvegene i Sør-Trøndelag

Samband	Anbudsperiode		Antall år	Operator
	fra	til		
Brekstad-Levangerpakken	01.01.2007	31.12.2014	8	Tide
Flakk-Rørvik	01.01.2011	31.12.2018	8	Fjord 1

Tabell: Oversikt over samtlige ferjesamband i Sør-Trøndelag (tidligere fylkevegsamband og riksvegsamband)

Samband	ÅDT/Pbe (tusen)	Tilskudd (mill kr)	Operator
Flakk-Rørvik	2803	***	FosenNamsos Sjø AS (fra 2011 Fjord 1)
Valset – Brekstad	719	***	Tide AS
Garten-Storfosna/Værnes-Leksa	15*	10,145	Fosenlinjen AS
Kirkholmen-Linesøya	12*	11,400	FosenNamsos Sjø AS
Dypfest-Tarva	1*	3,955	FosenNamsos Sjø AS
Dyrøy-Mausund-Sula**	11*	18,312	FosenNamsos Sjø AS

\*) Anslag

\*\*\*) Avtale som omfatter både ferje- og båtruter i Øyrekken

\*\*\*\*) Fylkeskommunen har i statsbudsjettet for 2010 fått styrket rammetilskuddet med 61,522 mill kr til nye fylkesvegferjer. Dette legges til grunn for bevilgningen i 2010. Hvordan dette fordeler seg på de to ferjesamband,

og om ressursene er tilstrekkelige gjenstår å se etter at forhandlingene med selskapene er sluttført. En tilleggsutfordring er at bevilgningen til ferjetilskudd kan vise seg å være skjevfordelt fordi tilskudd til ferjekontrakter i den gamle ordningen ikke skilte mellom samband i de enkelte fylker. Det kan derfor bli et behov for å forhandle med nabofylkene om fordeling av ferjetilskuddene.

Avtaleperioden for fylkesferjesambandene som ikke omfattes av forvaltningsreformen er 2008-2013 med unntak av Dyrøy-Mausund-Sula, som utløper 31.12.2011

## 3 MÅL OG STRATEGIER

### 3.1 Overordnede mål

Målsettingen for den nasjonale transportpolitikken er ”*Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*”. I St. meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 uttrykkes at forbedring av transport-infrastrukturen er et sentralt virkemiddel i regjeringens arbeid for å ta hele landet i bruk og styrke den langsiktige verdiskapingen. Samtidig vil regjeringen øke trafikksikkerheten, begrense miljøskadene og bedre befolkningens tilgjengelighet til transportsystemet. Det er lagt til grunn en særlig prioritering av å øke trafikksikkerheten, forbedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene.

Vi står overfor alvorlige utfordringer knyttet til utslipp av klimagasser. Det er lagt vekt på at transportpolitikken skal bidra til å nå de overordnede målene i klimapolitikken i planperioden. Det tilrettelegges for langsiktige strukturelle endringer i transportmønsteret slik at utslippene kan reduseres ytterligere på lengre sikt.

Grupper som har særskilte behov knyttet til bruk av transportsystemet skal ivaretas gjennom innsats for et mer universelt utformet kollektiv-transportssystem.

Dette er mål som Sør-Trøndelag fylkeskommune slutter seg til og som vil bli lagt til grunn ved prioritering av tiltak innenfor det nye fylkesvegnettet.

### 3.2 Målstruktur i styringen av transportpolitikken

Om det oppnås en utvikling i tråd med det overordnede målet i planperioden vil være avhengig av utviklingen innenfor de fire hovedinnsatsområdene; framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. For disse innsatsområdene er det uttrykt fire hovedmålsettinger:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

### 3.3 Målkonflikter og –sammenfall

Målstrukturen bidrar til en mer systematisk vurdering av virkemidler etter virkningen de har på ulike mål. Virkemidler som virker positivt på ett mål, kan påvirke et annet negativt.

Transportsektoren preges av en rekke slike målkonflikter som gjør det nødvendig å vurdere virkemidlene som settes inn for å nå målene, og en avveining av hvilke mål som prioriteres høyest. I noen grad kan også virkemidler som settes inn for å nå ett bestemt mål, påvirke ett eller flere andre mål i positiv retning. Det er derfor viktig å identifisere tiltakenes positive og negative effekter på andre mål for å oppnå en mest mulig balansert virkemiddelbruk.

Tabellen nedenfor viser eksempler på hvordan tiltak som virker positivt på noen transportpolitiske mål isolert sett kan ha en uønsket virkning på andre. Et eksempel på målkonflikt kan være reduserte fartsgrenser på veg som et tiltak for økt trafiksikkerhet. Redusert fartsgrense er et effektivt virkemiddel for å bedre sikkerheten i vegnettet, men virker negativt på målet om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Et virkemiddel kan også ha positiv effekt på flere mål. Eksempelvis kan et tiltak som gir god trafikkflyt, både ha positive miljøeffekter og ha positiv innvirkning på trafiksikkerhet. Flere tiltak med miljøeffekter (som overføring av gods fra veg til bane) kan ha positive effekter på hovedmålet om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det kan også oppstå konflikter mellom ulike miljømål. For eksempel kan utbygging av omkjøringsveger med positive effekter på støy og lokal luftforurensing samtidig skape konfliktfylte inngrep i verdifulle natur-, kulturmiljø- og friluftsområder.

Tabell: Illustrasjon av virkninger

Tiltak/virkemiddel	Positiv effekt	Negativ effekt
Utbygging av firefeltsveg i pressområder	Økt trafiksikkerhet, økt kapasitet, lavere reisetid, bedre pålitelighet, mindre rushtidsforsinkelser.	Økte klimagassutslipp, mer lokal luftforurensing og støy (mer biltrafikk), naturinngrep
Utbygging av ny tofeltsveg i distriktene	Lavere reisetid, bedre pålitelighet, reduserte avstandskostnader, distriktsutvikling, kan gi bedre trafikkflyt og reduserte klimagassutslipp.	Naturinngrep, barrierevirkning
Redusert fartsgrense på veg	Økt trafiksikkerhet, reduserte klimagassutslipp, mindre støy.	Lengre reisetid, økte avstandskostnader

### 3.4 Økonomiske rammer og strategi

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) uttrykkes at ”Fylkeskommunene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer med den standard det har og med tilhørende rettigheter og plikter slik de er på overføringstidspunktet.” I stortingsmeldingen er det videre uttrykt at overføringene til fylkeskommunene for de nye fylkesvegene totalt vil ligge på nivå med budsjettet for 2009.

I kommuneproposisjonen for 2010 (St.prp. nr. 68 (2008-2009)) er fordeling av midler til de nye fylkesvegene omtalt. I henhold til veglovens bestemmelser skal utgifter til felles vegadministrasjon for både riks- og fylkesveger dekkes av Statens vegvesen. Felles vegadministrasjon er knyttet til vegforvaltning og administrasjon av riks- og fylkesvegnettet og består av et bredt spekter av oppgaver, blant annet:

- saksbehandling av byggegrenser, avkjørsler, skilt og trafikkregulering
- registrering i nasjonale databaser
- vegtrafikksentralene
- innsamling og behandling av data fra faste installasjoner på vegnettet
- byggherreoppgaver fram til kontraktsinngåelse (drift og vedlikehold)
- byggherreoppfølging av inngåtte kontrakter (drift og vedlikehold)

Samferdselsdepartementet legger også til grunn, for å sikre en helhetlig tilnærming til vegadministrasjonens oppgaver overfor fylkene, at også kostnader forbundet med byggherreoppgaver knyttet til drift og vedlikehold av dagens fylkesvegnett dekkes av Statens vegvesen. Midlene til sams vegadministrasjon holdes utenfor rammen som overføres til fylkene og vil fortsatt bli bevilget over Samferdselsdepartementets budsjett.

Vegene som overføres har et betydelig etterslep på vedlikehold i forhold til å ha akseptabel standard. Fylkeskommunene har derfor ment at overføringene må styrkes ut over en overføring av dagens bevilgningsnivå. Regjeringen har sagt seg delvis enig i dette og foreslår derfor å øke rammen til fylkeskommunene med 1 milliard kroner (2010-kroner). Forslaget vil ifølge regjeringen over tid gi rom for å innhente etterslepet på det vegnettet fylkeskommunene overtar. Midlene som overføres til investeringer, drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet og fylkesvegferjene, foreslås overført til fylkeskommunenes rammetilskudd etter en særskilt fylkesfordeling i perioden 2010-2013. Blant annet ligger det bindinger knyttet til allerede vedtatte investeringsprosjekter som gir behov for en særskilt fordeling i denne perioden. Regjeringen har ved fylkesfordelingen lagt vekt på at bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i all hovedsak skal håndteres innenfor perioden 2010-2013. Bindinger som ikke dekkes innenfor den fylkesfordelte rammen vil blant annet kunne håndteres gjennom bruk av en rentekompensasjonsordning som omtales nedenfor. Regjeringen har i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt opp til en betydelig satsing på rassikring. Til sammen 10 milliarder kroner er forutsatt benyttet til rassikringstiltak i tiårsperioden, hvorav halvparten er forutsatt benyttet på fylkesvegnettet.

Den særskilte fordelingen av midlene til drift og vedlikehold er gjort etter Statens vegvesens modell for beregning av behov for midler til drift og vedlikehold (Motiv). Midler til kjøp av ferjetjenester er fordelt mellom fylkene med utgangspunkt i eksisterende kontraktsforhold for anbudssamband og regnskapstall for samband på forhandlede tilskudd i 2008. Investeringsmidlene er fordelt på grunnlag av vegstandard, veglengde, befolkning og bindinger.

I tillegg til styrkingen av fylkenes rammer i forbindelse med forvaltningsreformen nevnt foran vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene, jf. omtale i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Denne ordningen vil være basert på en årlig ramme på 2 milliarder kroner og vil gi fylkene ytterligere økte muligheter til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak. Ordningen er nærmere beskrevet i kapittel 3.4.6.

Tabellen nedenfor viser fordeling av midler til de nye fylkesvegene, inkludert foreslåtte beløp til Sør-Trøndelag:

Tabell: Fylkesfordeling av kilometer veg og fordeling av midler til det nye fylkesvegnettet og fylkesvegferjene (Kilde: St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen for 201, for Sør-Trøndelag korrigert for forslag til statsbudsjett for 2010)

Fylke	Km veg som blir overført	Drift og vedlikehold	Investeringer	Sum drift, vedlikeh. og investeringer	Vekst i frie inntekter (veg)	Ferjer
Østfold	660	124	66	190	40	
Akershus	690	174	127	301	67	
Oslo	40	31	168	199	55	
Hedmark	1 330	140	79	219	48	
Oppland	940	118	67	185	41	
Buskerud	610	118	116	234	45	6
Vestfold	520	113	51	164	31	6
Telemark	780	117	62	179	38	
Aust-Agder	540	74	41	115	25	
Vest-Agder	750	102	66	168	33	17
Rogaland	670	130	139	269	66	61
Hordaland	1 170	273	191	464	90	324
Sogn og Fjordane	1 210	158	162	320	98	131
Møre og Romsdal	1 320	219	102	321	62	194
<b>Sør-Trøndelag</b>	<b>1 161</b>	<b>155</b>	<b>94</b>	<b>249</b>	<b>56</b>	<b>62</b>
Nord-Trøndelag	1 240	151	69	220	42	71
Nordland	1 550	231	151	382	92	282
Troms	1 180	178	69	247	42	184
Finnmark	870	117	46	163	28	23
<b>Sum</b>	<b>17 240</b>	<b>2 723</b>	<b>1 866</b>	<b>4 589</b>	<b>1 000</b>	<b>1 369</b>

”Vekst i frie inntekter (veg)” i tabellen ovenfor er fordelt etter samme modell som for investeringene. Veksten i frie inntekter er oppgitt i 2010-kroner, øvrige kolonner er 2009-kroner. Beløpene i tabellen ovenfor gjelder 2010, men i arbeidet med handlingsprogrammet legges til grunn at beløpene reelt videreføres også i resterende år i planperioden.

Som det framgår av tabellen ovenfor er samlet beløp til de nye fylkesvegene i Sør-Trøndelag 376 mill. kr. Ordningen med rentekompensasjonsordning for vegtiltak i fylkene kommer i tillegg. Kostnadene til sams vegadministrasjon dekkes som nevnt over Samferdselsdepartementets budsjett.

Som ledd i utarbeidelsen av handlingsprogrammet ble det i fylkestinget i juni 2009 i sak 58/09 lagt fram et strateginotat som basis for forslaget til handlingsprogram i perioden 2010-2013 for de nye fylkesvegene. Strateginotatet tok opp prinsipielle forhold ved fordelingen på hovedposter innenfor det nye fylkesvegnettet. Det skilles mellom drift/vedlikehold og investeringer, i tillegg til at investeringene deles inn i strekningsvise investeringer og programområder (gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer og planlegging). De strekningsvise investeringene er også splittet i prosjekter med egenfinansiering og prosjekter som fullfinansieres innenfor vegbudsjettet.

Fylkestinget fattet følgende vedtak i sak 58/09 i starteginotatet som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogrammet for de nye fylkesvegene i perioden 2010-13.

1. *De økte økonomiske rammene til fylkesvegnettet tilsier en styrking av vedlikeholdsinnsetningen for å stoppe forfallet. Av en total årlig ramme på i utgangspunktet 450 mill. kr til det samlede fylkesvegnettet settes 270 mill. kr av til drift og vedlikehold, fordelt med 100 mill. kr til det eksisterende og 170 mill. kr til det nye fylkesvegnettet.*
2. *Det handlingsrommet som låneordningen gir utnyttes maksimalt.*
3. *Prinsippene for utbygging og behovet for standardkrav (Håndbok 117) på kommende utbygginger drøftes i forbindelse med Fylkestingets behandling av handlingsprogrammet for 2010-2013.*
4. *Funksjonsinndelingen og spørsmålet om omklassifisering vurderes endret på en måte som ikke får konsekvenser for den økonomiske overføringene til fylkeskommunen i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2010 og i forbindelse med vedtaket av handlingsprogrammet 2010-2013.*
5. *Trafikksikkerhet prioriteres høyt i det kommende handlingsprogrammet. Det vurderes bruk av ny teknologi, for eksempel LED-belysning, med intelligente styringssystemer på det fylkeskommunale vegnettet.*
6. *Aksjon skoleveg vurderes utvidet til å omfatte hele det nye fylkesvegnettet. De økonomiske konsekvensene av en slik utvidelse av denne ordningen vurderes i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2010 og handlingsprogram for 2010 – 2013.*
7. *Det ses nærmere på de økonomiske konsekvensene for det samlede fylkesvegbudsjettet ved å ta det fulle økonomiske ansvaret for investeringer på E-veger og ansvaret med drift av gang og sykkelveger, samt vegbelysning.*
8. *Fylkesrådmannen bes ta et initiativ overfor Statens vegvesen for å sikre at det vil settes av tilstrekkelig planressurser til å møte det økte bevilgningsnivået.*
9. *Fylkestinget finner det er naturlig at det i kommende fylkesvegbudsjett avsettes midler til en medfinansiering av Miljøpakken i Trondheim.*
10. *Det arbeides videre for en realisering av E6 sør "Trondheimsveien" og for en avklaring av hvilken prosess som er nødvendig for en realisering av prosjektet.*
11. *Samordning og samhandling blir viktig i forhold til utviklingen av hensiktsmessige Stamveier og Fylkesveier i planperioden foran oss. Det bør utvikles en regional transportplan der hovedvekten i første omgang legges på forholdene i Sør-Trøndelag.*
  - *Det bør etableres et regionalt selskap for finansiering og drift av de ulike bomveiprojektene i fylket vårt*
  - *Utvikling av ny Fylkesvegplan/handlingsprogram 2010-2013 vil kreve store planressurser både politisk og administrativt. Fylkestinget ønsker å styrke det politiske engasjementet i dette arbeidet. Det oppnevnes en styringsgruppe ledet av Fylkesordføreren for å forberede og delta i dette arbeidet.*
12. *Fylkestinget viser til tredje prikkpunkt i innstillingen i sak 59/2009 som angår Fosenvegene. Fylkestinget vil i prinsippet også bidra med sin del av de foreslåtte bomveiprojektene på riksvei 714. Dette er et tiltak av stor verdi for innbyggere og næringsliv i de involverte kommunene. Tiltakene fortjener at STFK på alle måter bidrar til at tiltakene blir realisert uten ytterligere utsettelse. Egenfinansieringsdelen vil i hovedsak skje ved bompengerekkering.*

Dette vedtaket er lagt til grunn ved utarbeidelsen av foreliggende forslag. Med grunnlag i fylkestingets vedtak og Kommuneproposisjonen 2010 er det foretatt en fordeling av

fylkesvegbudsjettet på budsjettposter. Det må understrekes at tallene er foreløpig, og kan bli justert i statsbudsjettet.

### 3.4.1 Utgangspunkt for totale økonomiske rammer

#### Eksisterende fylkesveger

I vedtatt fylkesvegplan 2009-2012 er det for hvert av årene forutsatt 85,5 mill.kr til drift og ca. 56 mill.kr til investeringer i dagens fylkesvegnett, dvs. en total årlig ramme på ca. 142 mill. kr.

#### Nye fylkesveger

I St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010 er rammene til de nye fylkesvegene drøftet. Det er tatt utgangspunkt i nivået på bevilgninger til øvrige riksveger i 2009, jf. nedenstående tabell. I tillegg kommer kjøp av fergetjenester til 61,5 mill. kr.

I kommuneproposisjonen er fylkeskommunenes økonomi styrket med 1 mrd. kr med bakgrunn i behovet for over tid å ta igjen forfallet på det nye fylkesvegnettet. For Sør-Trøndelag utgjør dette 56 mill. kr i økte rammer for 2010.

	2009		
	Drift	Investering	Sum
Dagens fylkesveger	85,5	56,0	141,5
Nye fylkesveger	155,0	94,0	249,0
Sum	200,5	150,0	390,5

Staten har i utgangspunktet tatt ut ca 500 mill kr på landsbasis til dekning av administrasjon og planlegging.

### 3.4.2 Hvordan stoppe ytterligere forfall

Vedlikeholdsetterslepet eller forfallet på det samlede fylkesvegnettet nærmer seg 1 milliard kroner, jf. kapittel 2.8.2. Det er klart at fortsatt økende forfall før eller siden vil medføre behov for større tiltak for å ruste opp vegnettet når standarden er blitt uakseptabel, og at for lavt nivå på vedlikeholdet er uøkonomisk i et langsiktig perspektiv. Ut fra dette er det sterkt ønskelig å øke vedlikeholdsinnsatsen. Dette må imidlertid veies opp mot behovet for standardøkninger på vegnettet innenfor de tilgjengelige økonomiske rammer.

For å stoppe økningen av vedlikeholdsetterslep er det nødvendig å ha en bevilgning som er så stor at utskifting og utbedring av skader og slitasje holder tritt med nyutviklingen. Vi har lagt dette til grunn for våre rammer til drift og vedlikehold som vist i tabellen nedenfor.

Vi har i Sør-Trøndelag mye vegnett med dårlig bæreevne. I tillegg har vi noen undersjøiske tunneler som er i forfall, og som det må gjøres utbedringsarbeid på for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i handlingsplanperioden.

Det er beregnet følgende årlige behov for midler til drift og vedlikehold av nytt fylkesvegnett i Sør-Trøndelag fylke i perioden 2010-2013:

Tabell : Årlig behov for midler til drift og vedlikehold av nytt fylkesvegnett inkludert g/s-veger i Sør-Trøndelag.

Fagområde	Behov* i mill. 2009-kr
Funksjonskontrakter	73**
Øvrige kontraktsarbeider inkl tunnelvedlikehold	27
Dekkevedlikehold	48
Bru/ferjekai vedlikehold	10
Vegoppmerking	10
<b>Totalt</b>	<b>168</b>

\* Behovet er nødvendige midler for å opprettholde definert standard på vegen og hindre at vedlikeholdsmessig etterslep for vegnettet øker. Store deler av behovet er kostnader bundet opp i flerårige kontrakter.

\*\* Beløpet kan variere noe fra år til år pga. varierende vinterforhold.

Behovet anslått ovenfor er det som må til for å opprettholde definert driftsstandard på vegnettet ifølge Statens vegvesens håndbok 111 for drift og vedlikehold og hindre at etterslepet øker.

Når det gjelder de eksisterende fylkesvegene, er det fylkesvegplanen for 2009-12 anslått at det er behov for å øke de årlige vedlikeholdsbevilgningene med 20 mill. kr for å hindre ytterligere forfall. Dette utgjør en økning på ca. 23 %.

Dersom det investeres i opprusting av en veg, vil i utgangspunktet behovet for vedlikehold reduseres. Etter at en eksisterende veg forsterkes, kan for eksempel levetiden fore asphaltdekket fordobles. Ved større nybyggingsprosjekter kan det imidlertid også være momenter som trekker i motsatt retning, for eksempel vil kostnadene til drift og vedlikehold øke dersom vegbredden økes, og drifts- og vedlikeholdsbehovet vil ikke minst øke dersom det blir flere konstruksjoner som bruer og tunneller på vegen. Uansett vil vegene som utbedres, utgjøre en beskjeden andel av det samlede vegnettet. I lys av de økte kostnadene til drift av vegnettet må en alt i alt regne med at det totale behovet til drift og vedlikehold heller vil øke enn reduseres i årene fremover, trass i investeringer i utbedring av vegnettet.

Av kommunene som er bedt om å komme med innspill til fylkesvegplanen, er det 13 som har uttrykt støtte til behovet for økt vedlikehold, om nødvendig på bekostning av investeringsnivået, mens en kommune mener at investeringsandelen av de totale bevilgninger fortsatt bør være høy. De øvrige har ikke uttalt seg.

### 3.4.3 Strategi for å redusere forfallet

Staten har for riksvegnettet valgt å bruke investeringsmidler for å ta igjen forfall. Det vil også på det nye fylkesvegnettet være nødvendig å bruke investeringsmidler til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Staten har som mål å ta igjen 30 % av vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet i løpet av en tiårsperiode. Det er naturlig å foreslå samme mål for det nye fylkesvegnettet. Det betyr for Sør-Trøndelag fylke ca. 14 mill. kr hvert år i handlingsprogramperioden. Siden det optimale tiltaket for å ta igjen etterslepet vil være å skifte/oppgradere store konstruksjoner i stedet for å vedlikeholde, vil det reelle behovet for å ta igjen forfall være større enn dette anslaget. Siden forfallet også med stor sannsynlighet er for lavt beregnet, betyr det at det må brukes 15-20 mill. kr pr år som et minimum i en 10-årsperiode for å opprettholde samme mål som staten har (ta igjen 30%). Imidlertid vil en omfattende nybygging gjennom de ulike aktuelle

utbyggingspakkene i fylket innebære at en del strekninger med forfall fjernes, og at forfallet reduseres raskere.

En stor del av det nye fylkesvegnettet har lav bæreevne. For deler av vegnettet er bæreevnen så dårlig at vegdekkene brytes ned på halve tida i forhold til idealsituasjonen. Å bruke midler på å forsterke den svakeste delen av vegnettet er lønnsomt på lang sikt i form av sparte dekkekostnader.

### 3.4.4 Profil på investeringer

Investeringer på riksvegnettet inndeles i strekningsvise, dvs. større tiltak og såkalte programområder, dvs. mindre tiltak knyttet til bl.a. forsterkning, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø. Da transportetatene la frem forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 i januar 2008, så man for seg at en nødvendig økt satsing på vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfallet måtte føre til mindre omfang av investeringer, og at dette i neste omgang måtte føre til økt satsing på å utbedre det eksisterende vegnettet på bekostning av store nye vegprosjekt. Senere har en kraftig økning av de totale rammene medført at også de strekningsvise investeringene er økt, men en kraftig økning innenfor de mindre tiltakene ligger fast.

Økt satsing på vedlikehold vil kunne stanse ytterligere forfall på vegnettet. Tiltak for å redusere det eksisterende forfallet må gjennomføres som investeringer. På riksvegnsiden defineres dette som en del av programområdene – mindre utbedringer. Dersom økt satsing på vedlikehold går ut over andelen av rammen til investeringer og dermed større nybyggingsprosjekter, vil det også være naturlig å satse mer innenfor andre deler av programområdene for å utbedre det eksisterende vegnettet, som trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak.

På det eksisterende fylkesvegnettet har det i alle fall siden fylkesvegplanen for 2002 vært en føring å satse på å utbedre det eksisterende vegnettet og ikke bygge nye veglenker. I budsjettet er det satt av 55,0 mill. kr til investeringer, som er fordelt som følger:

	Tall i mill. kr
Spesielle strukturtiltak	13,9
Planlegging	1,3
Grunnerverv mm.	1,1
D-veger	17,7
E-veger (+ 50 % fra kommunene)	1,8
Refusjoner	3,9
<b>Sum fremkommelighet</b>	<b>39,7</b>
<b>Trafikksikkerhet</b>	<b>13,3</b>
<b>Kollektivtrafikk</b>	<b>2,0</b>
<b>Sum investeringer</b>	<b>55,0</b>

Spesielle strukturtiltak tenderer mot vedlikehold, mens resten, 41,1 mill. kr eller 75 % av investeringene kommer inn under det som regnes som programområder på riksveg. I tillegg kommer kommunale bidrag på 50 % til investeringer på E-veger, og eventuelt hele kostnaden til fast dekke på vegger med årsgjennsnitt mindre enn 250. Postene D-veger, E-veger og refusjoner, 23,4 mill. kr eller 43 % av investeringene går i store trekk til forsterkningstiltak, eller med andre ord tiltak for å ta igjen forfall.

Av kommunene som kom med innspill, var det seks som mente at trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger burde prioriteres høyere på bekostning av andre investeringer, mens fire-fem syntes å mene at dagens fordeling er grei.

Årets investeringsbudsjett på 94 mill. kr til øvrige riksveger, dvs. de nye fylkesvegene, fordeler seg som følger:

	Tall i mill. kr
<b>Strekningssvise tiltak</b>	<b>37,7</b>
<b>Rassikring</b>	<b>6,0</b>
Mindre utbedringer	11,0
Gang- og sykkelveger	6,4
Trafikksikkerhetstiltak	13,9
Miljø- og servicetiltak	2,0
Kollektivtrafikktiltak	12,5
Planlegging	4,5
<b>Sum programområder</b>	<b>50,3</b>
<b>Sum investeringer</b>	<b>94,0</b>

Staten tar som en del av forvaltningsreformen ansvar for administrasjons og planleggingsutgiftene. Dette gjelder også nåværende fylkesveger. I utgangspunktet skulle dette gi noe økning i disponible midler til tiltak enn i oversiktene over.

Dersom en skal holde fast ved målet om å redusere forfallet med 30 % i løpet av første tiårsperiode, innebærer det en årlig økning av posten mindre utbedringer under programområdene med 15-20 mill. kr.

På det nye fylkesvegnettet er det et betydelig behov for større utbedringer. Dette har gitt seg uttrykk i flere innspill og ønsker om såkalte utbyggingspakker, delvis basert på bompengefinansiering for å øke gjennomføringstakten. Prosjektene er nærmere omtalt i kapittel 5.2.

En forsert gjennomføring av utbyggingspakkene vil medføre at en del av behovet innenfor programområdene dekkes der. Rådmannen finner imidlertid at behovet for å ta igjen forfall og økt satsing på trafikksikkerhet tilsier at nivået på programområdene bør økes med 20 mill. kr utover nivået fra 2009, dvs. til 70 mill. kr.

### 3.4.5 Oppsummering av økonomiske rammer

Fylkesrådmannen mener at de økte økonomiske rammene til fylkesvegnettet tilsier en styrking av vedlikeholdsinnsatsen for å stoppe forfallet. Av en total årlig ramme på i utgangspunktet 447 mill. kr til det samlede fylkesvegnettet foreslås 267 mill. kr satt av til drift og vedlikehold, fordelt med 97 mill. kr til det eksisterende og 170 mill. kr til det nye fylkesvegnettet. Av gjenstående total ramme på 180 mill. kr foreslås 50 mill. kr å gå til det eksisterende og 130 mill. kr til det nye fylkesvegnettet, og av de 130 mill. kr til investeringer i nye fylkesveger foreslås 70 mill. kr å gå til programområdene og 60 mill. kr til strekningsvise tiltak. Forslaget er oppsummert i nedenstående tabell, men tallene må betraktes som et foreløpig utgangspunkt som kan justeres.

	2010-19			Sum
	Drift	Investering		
		Pgm.omr.	Strekn.vis	
Dagens fylkesveger	97	50	0	147
Nye fylkesveger	170	70	60	300
Sum	267	120	60	447

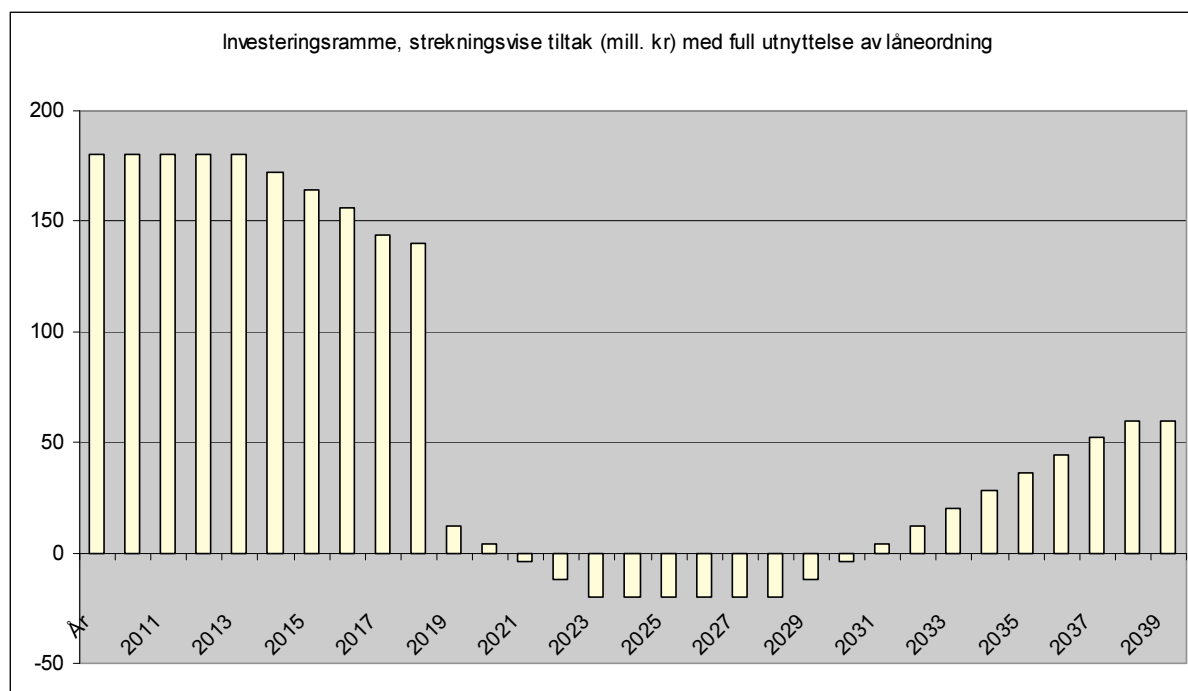
### 3.4.6 Finansiering av investeringer

I motsetning til det staten hadde mulighet for, kan fylkeskommunen prosjektfinsiere veginvesteringene. Det vil si at vi kan lånefinansiere investeringene slik at vi får til en rasjonell framdriftstakt. Dette innebærer at investeringsnivået kan variere mer over tid.

I tillegg til generell adgang til lånefinansiering, jf. kommentarer foran, har staten etablert en ordning der men dekker rentekostnadene til lån som fylkeskommunene tar opp til investeringstiltak på fylkesvegnettet. Ordningen skal rentekostnader til en total låneramme på 2 mrd. kr på landsbasis i ti år. Rentesatsen er basert på Husbankens lånerente, og det er tatt utgangspunkt i lån med fem års avdragsfrihet og deretter nedbetaling med like store avdrag over 15 år. Dersom Sør-Trøndelag får samme andel av disse midlene som av de totale rammene til investeringer, innebærer dette en mulighet for å låne inntil 120 mill. kr pr år rentefritt.

Det har vært tatt utgangspunkt i at ordningen skal brukes til å dekke rentekostnader til lån som fylkeskommunen selv tar opp til investeringer på fylkesvegnettet. Ordningen vil kunne gjøre det mulig å øke nivået på investeringer til større anlegg betydelig i perioden, men det medfører at det blir tilsvarende mindre til slike anlegg i påfølgende periode når lånene skal nedbetales.

Utgangspunkt i kapittel 3.4.5 er en fylkeskommunalårlig ramme på 60 mill. kr til strekningsvise tiltak. Låneopptaket på 120 mill. kr per år i ti år vil komme i tillegg til dette. Dersom en forutsetter at avdrag på lånene skal dekkes av den ordinære fylkeskommunale investeringsrammen, vil den totale investeringsrammen til strekningsvise tiltak bli som vist i nedenstående figur.



Totalt vil et låneopptak som forutsatt innebære at investeringene kan økes med 480 mill. kr i perioden 2010-13 og med 600 mill. kr i perioden 2014-19, totalt 1080 mill. kr i tiårsperioden. Konsekvensen vil være at det i perioden 2022-2031 ikke vil være rom for strekningsvise investeringer på de nye fylkesvegene når nedbetaling av lån pågår for fullt. I denne perioden må faktisk rammen til programområdene reduseres med i gjennomsnitt ca. 15 mill. kr per år for å greie å betale avdrag uten å ta opp nye lån med rentebelastning. Deretter vil en kunne øke nivået på strekningsvise investeringer med 8 mill. kr per år i perioden frem mot 2040, slik at en da når "normalnivået" på 60 mill. kr per år, når alle de rentefrie lånene er nedbetalt.

Fylkestinget har ved behandlingen av strateginotatet vedtatt å utnytte låneordningen fullt ut. Dette innebærer betydelige bindinger på fremtidige fylkestings handlefrihet. I prinsippet er det bare fordeler ved å fremskynde prosjekter som forutsatt dersom en har full oversikt over behovene i 20-30 år fremover og er enige om prioriteringene. I virkeligheten vil dette neppe være tilfelle. Dersom det skulle dukke opp presserende behov for nye investeringer i perioden der en har ingen eller få investeringsmidler å sette inn, må det tas opp ordinære lån med påfølgende finansieringskostnader.

Selv om en i startfasen tar sikte på å utnytte låneordningen fullt ut, kan dette om ønskelig revurderes ved senere revisjoner av fylkesvegplanen.

I forslaget til statsbudsjett for 2010 er det gitt nærmere retningslinjer for låneordningen med rentekompensasjon. Det fremgår her at ordningen også kan brukes til å dekke rentekostnadene til bompengeselskap. I og med at det i Sør-Trøndelag finnes flere bompengeprosjekter der trafikkgrunnet er så svakt at økonomien i bompengefinansieringen er problematisk, kan det være fristende å vurdere om låneordningen helt eller delvis bør brukes på denne måten. Dette vil medføre sikrere gjennomføring av bompengeprojektene, men noe lavere totalt investeringsnivå den første tiårsperioden. På den annen side vil handlefriheten være langt

større fra 2020 og i årene fremover. Det kan nevnes at i Møre og Romsdal tenker man å la *hele* låneordningen gå til å dekke rentekostnader til bompengeselskap.

I tillegg er det aktuelt å finansiere investeringer på de nye fylkesvegene med andre midler, det vil i praksis si bompenger. Det har vært arbeidet med fem ulike utbyggingspakker som er basert på delvis bompengeneinnkreving:

- Miljøpakke Trondheim (formelt et riksvegprosjekt, men fylkesveger vil inngå)
- Fosenvegene (rv. 715 m.fl.)
- Laksevegen (rv. 714 Stokkhaugen – Sunde)
- Fra fjord til fjell (rv. 705 / rv. 31 Hell – Røros)
- Rv. 704 (Sandmoen – Tulluan)

Prosjektene er nærmere omtalt i kapittel 5.2.

Gjennom sin behandling av strateginotatet og i eget vedtak har fylkestinget gitt sin tilslutning til prinsippet om bompengefinansiering. For miljøpakke Trondheim og Laksevegen. I tillegg gikk fylkestinget inn for at det bør etableres et regionalt selskap for finansiering og drift av de ulike bomveggprosjektene i fylket.

Komité for samferdsel-, areal-, og miljø behandlet 10.09.08 prinsipper for prioritering av finansieringer på øvrige riksveger. Her ble det fattet følgende vedtak:

1. Vegbygging i fylket skal prosjektfinansieres for en størst mulig kostnadseffektivitet i de aktuelle tiltakene. Oppdeling i delprosjekter må også vurderes.
2. Bevilgning til større vegprosjekter over det øvrige riksveggbudsjettet krever inntil 75 % egenfinansieringsandel med dagens nivå på det øvrige riksveggbudsjettet.

### **3.5 Andre prinsipielle avklaringer**

I strateginotatet som ble behandlet i fylkestinget i juni ble blant annet følgende spørsmål reist:

- Skal fylkeskommunen overta driftsansvar for gang- og sykkelveger langs de nåværende fylkesvegene?
- Skal fylkeskommunen overta driftsansvar for veglys langs de nåværende fylkesvegene?
- Skal fylkeskommunen overta det fulle ansvaret for investeringer på E-veger?
- Bør det foretas endringer i vegklassifisering og funksjonsinndeling?

Disse spørsmålene har var ute på høring til kommunene i forkant av strateginotatet, og mange av dem har også uttalt seg i forbindelse med høringen av forslaget til fylkesvegplan. Det synes å være en relativt entydig oppfatning at blant kommunene bør ta det fulle ansvaret når det gjelder de tre første spørsmålene. Dette vil på den annen side medføre økte kostnader for fylkeskommunen, noe som vil gå ut over allerede svært pressede budsjetter.

En har ikke klart å tallfeste de økonomiske konsekvensene av økt ansvar for fylkeskommunen. Endelig avklaring må derfor utstå til senere i fireårsperioden, og som en del av prosessen med og utvikle planene for dagens og nye fylkesveger til en samlet plan med ett handlingsprogram.

Prinsipielt mener fylkesrådmannen det er riktig at fylkeskommunen bør ha det fulle og hele ansvaret for fylkesvegnettet, inklusive gang- og sykkelveger og veglys. Et forbehold må kanskje tas for veglys, der det kan være aktuelt å kreve at lyset skal være begrunnet ut fra faglige sikkerhetsmessige kriterier for at fylkeskommunen skal dekke kostnadene.

På den annen side kan motstykket til at fylkeskommunen skal ta det fulle og hele ansvaret for fylkesvegnettet, være at deler av fylkesvegnettet omklassifiseres til kommunal veg. Dette gjelder i første rekke E-vegene. Prinsipielt er det liten grunn til at lokale adkomstveger skal være fylkesveger. Imidlertid vanskeliggjør inntektsystemet for fylkeskommunen en slik omfattende omklassifisering, da fylkeskommunen ville få redusert sitt rammetilskudd uten at kommunene ville få økt sitt tilskudd tilsvarende. Det bør vurderes å ta initiativ til å få endret inntektsystemet på dette punktet.

Når det gjelder kravet om kommunal egenandel ved investeringer på E-veger, er det viktigste argumentet imot at en risikerer at vanskelig økonomi i den aktuelle kommune kan hindre nødvendige investeringer. Kommunene har heller ikke anledning til å oppta lån til investeringer på fylkeskommunale veger. Fylkesrådmannen mener imidlertid at kravet i utgangspunktet bør opprettholdes inntil videre fordi E-vegene prinsipielt burde være kommunale.

Det virker ikke som en naturlig løsning å la holdningen til drift av gang- og sykkelveger og veglys være ulik for de nåværende og de nye fylkesvegene. *Dersom* det skal være ulik holdning for ulike fylkesveger, bør dette være avhengig av funksjonsklasse og eventuelt trafikkmengde.

Det har kommet innspill fra flere kommuner om at selve funksjonsinndelingen bør gjennomgås og justeres. Dette understøttes også av gjennomgangen av trafikkmengder i forhold til funksjonsklasser i kapittel 3. En slik totalgjennomgang av funksjonsinndelingen er imidlertid så vidt arbeidskrevende at en har måttet la det utstå til senere revisjon av fylkesveplanen.

## **4 HANDLINGSPROGRAM FOR DAGENS FYLKESVEGER**

### **4.1 Prioriteringer og prinsipper**

Vedlegg 4 gir en oversikt over tidligere politiske vedtak med føringer for fylkesveplanen.

I forbindelse med behandlingen av trinn 1 for miljøpakke Trondheim er det satt av et årlig tilskudd fra Sør-Trøndelag fylkeskommune på 5 mill. kr med utgangspunkt i fylkeskommunens bevilgninger til investeringer i fylkesvegnettet i byen. Dette innebærer at alle investeringer på fylkesvegnettet i Trondheim finansieres gjennom miljøpakken fra og med 2010.

### **4.2 Bindinger inn i perioden**

#### **4.2.1 Investeringer**

I tillegg til den årlige avsetningen til miljøpakke Trondheim er det ett prosjekter som er igangsatt i 2009, og som vil kreve bevilgninger neste år. Dette er gang- og sykkelveg langs

fv. 86 Breiskaret sør – Breiskaret nord i Bjugn med nødvendig bevilgning på 1,9 mill. kr i 2010. Avslutning av gang- og sykkelveg langs fv. 900 Heimdalsvegen i Trondheim har behov for 5,6 mill. kr i 2010 og 2011, som forutsettes finansiert gjennom miljøpakken.

Vedlegg 3 gir en oversikt over utestående forskutteringer fra kommuner med planlagte tidspunkter/tidsrom for refusjon. Totalt er det utestående ca. 39,9 mill. kr. Dersom en går ut alt skal refunderes innen utgangen av 2015 bortsett fra prosjekter der det er vedtatt at refusjon skal skje etter 2015, vil det være behov for å bevilge knapt 6 mill. kr til refusjoner hvert av de seks årene 2010-15.

Regler for forskuttering av investeringer på fylkesveger ble vedtatt av fylkestinget i forbindelse med fylkesvegplanen 2006-2009. De er gjengitt i vedlegg 4. I utgangspunktet er det strenge vilkår som bør oppfylles for at forskuttering skal tillates.

Totalt vil behovet for å utbetale refusjoner redusere handlefriheten i investeringsbudsjettet i årene fremover, særlig sett i lys av at investeringsnivået foreslås noe redusert for å prioritere nødvendig vedlikehold. Dette tilsier at vilkårene for å tillate forskuttering følges opp.

#### 4.2.2 Drift og vedlikehold

Funksjonskontraktene for drift av vegnettet er felles for riks- og fylkesveger. En oversikt over kontraktene er gitt i kapittel 2.7.1.

Oversikt over fergeforbindelser på det nåværende fylkesvegnettet er gitt i kapittel 2.8. Årlig tilskuddsbehov er ca. 43,8 mill. kr. Dette finansieres ikke over fylkesvegbudsjettet, men sammen med andre tilskudd til kollektivtrafikk.

### 4.3 Prioriteringer i fylkesvegplan 2006-2009

Prioriteringene i fylkesvegplan 2006-09 fremgår av tabellen i kapittel 4.3.1. Der fremgår også hva som er gjennomført. Sekkeposter er ikke tatt med, bare poster spesifisert på enkeltprosjekter.

#### 4.3.1 Hva er utført?

Prioritet	Fv. nr.	Strekning	Kommune	Utført	Merknad
<b>Framkommelighet: D-veger 2006-2009</b>					
2.	481	Vormstad-Orkdal/Meldal	Orkdal	x	
4	511	Lønset-Storli	Oppdal	x	
5.	488/489	Hulluvoll-Blakstad-M&R gr.	Orkdal/Meldal	x	
6.	172	Vad bru-Singstad grendehus	Agdenes	x	
7.	532	Til Sevatdal (6,2 km)	Røros	x	
8.	564	Orvos-Glåmos	Røros	x	
9.	291	Vasslag-Kongensvoll	Snillfjord		
10.	277	Hegg –Hhopen bru	Agdenes		
<b>Framkommelighet: E-veger 2006-2009</b>					
1.	562	Glåmos-Viken	Røros	x	
2.	962	Fuglem-Solem	Selbu	x	
3.	342	Badstuvik-Utset	Hitra	x	

8.	488	Øyaseter-Blakstad	Orkdal		
4.	632	Folstadgrenda	Midtre Gauldal	(x)	Påbeg., fullf. 2010
5.	55	Ved Gråfjell (600 m)	Åfjord		
6.	242	Godset-kv. til Råkvåg	Ørland	x	
7.	1	Vingsandvatnet-Vingsand	Osen	x	D-veg
9.	656	Fossum-Holtmoen	Midtre Gauldal		
<b>Refusjoner 2006-2009:</b>					
11.	85 og 113	E-veger (refusjon)	Bjugn	x	
12.	381	Vikstrøm-Hopsjø (refusjon)	Hitra	x	
13.	573	Graftåsvegen (refusjon)	Holtålen	x	
14.	411	Storhallaren-Avløs (refusjon)	Frøya	x	
15.	Div	E-veger (refusjon)	Bjugn	(x)	Delvis, rest 2010
<b>Trafikksikkerhet 2006-2009:</b>					
6.	275	Selva-Lysheim	Agdenes	x	
7.	341	Badstuvik-Sørstrand GSV	Hitra	x	
8.	971	Øverbygda skole-Moslett	Selbu	x	
9.	86	Breiskaret S-Breiskaret N GSV	Bjugn	(x)	Påbeg., fullf. 2010
11.	950	Trondheim/Malvik- NT-grense	Malvik	x	
<b>Kollektivtrafikk 2006-2009:</b>					
1.		Støren Skysstasjon	Midtre Gauldal	x	

I tillegg til det som fremgår av tabellen, er det foretatt sluttfinansiering av fv. 141 Adkomst til Kvithyll og fv. 508 Hyttefossbrua med til sammen 4,9 mill. kr i 2009, og følgende prosjekt er gjennomført:

- Fv. 508 Hyttefossbrua (Rennebu), 10,4 mill. kr, inkl. 4,25 mill. kr ekstern finansiering.
- Fv. 513 Viken – Nysæterkrysset (Oppdal), 7,4 mill. kr
- Fv. 531 Dokortjønnå – Sundet, 4,5 mill. kr, inkl. 1,8 mill. kr ekstern finansiering.
- Fv. 364 Mastad – Ulvan (Hitra), 4,0 mill. kr.

#### **4.4 Prioriteringsliste på eksisterende fylkesvegnett**

Det vises til vedlagte prosjektlister for det eksisterende fylkesvegnettet.

## **5 HANDLINGSPROGRAM FOR NYE FYLKESVEGER**

Handlingsprogrammet foretar en samlet og helhetlig vurdering av aktuelle investeringsprosjekter for å prioritere tiltak og fastsette utbyggingsrekkefølge. I dette kapitlet er det foretatt en omtale av aktuelle investeringsprosjekter. Det er gitt en fyldig omtale av foreslåtte bomveprosjekter på grunn av stort investeringsomfang og lange tidsperspektiv.

### **5.1 Økonomiske rammer og bindinger inn i perioden**

Det er ett større igangsatt utbyggingsprosjekt på de nye fylkesvegene, nemlig rv. 717 Sund – Bradden. Her ble det gitt en oppstartbevilgning med 20 mill. kr i 2009. Det vil være en binding på fylkesvegbudsjettet å fullføre prosjektet, som har en total anslått kostnad på 138

mill. kr, det vil si 118 mill. kr i binding i perioden 2010-13. Beløpet inngår i fylkeskommunens andel av det forutsatte bompengeprojektet Fosenvegene, jf. kapittel 5.2.1.2.

Rasjonell fremdrift av prosjektet ville tilsi en bevilgning på 60 mill. kr i 2010 og resten i 2011. I den senere tid er det imidlertid oppdaget uventede problemer med kvikkleireforekomster i området, og nye undersøkelser er igangsatt. Det påregnes at gjennomføringen av prosjektet må utsettes et år. Dette er uheldig, men det kan ikke fires på sikkerhetshensyn mht. kvikkleireskred, særlig i dette området. Forslaget til handlingsprogram opprettholder imidlertid det opprinnelige bevilgningsnivået, idet en satser på å forsere andre delprosjekter innenfor Fosenvegene.

Fra 01.01.2011 trer det i kraft en ny kontrakt om drift av fergesambandet Flakk – Rørvik. Kontrakten forutsetter at det tas i bruk større ferger, noe som innebærer behov for utvidelse av ferjekaibåsene. i løpet av 2010. Det har også vært vurdert om en skulle gå opp fra 9 til 12m ferjelem, men dette er ikke med i disse ombyggingene. Arbeidet er gjennom anslagsberegning satt til 50 mill kr, 37 mill kr knyttet til Flakk og 13 mill til Rørvik. Tidligere er det satt av 5 mill. kr til prosjektet. Gjennom å utsette fending av et skjær som vanskeliggjør innseilingen til Flakk, og ved å utsette ønskelige tiltak på land for å oppnå bedre regularitet, kan en redusere bevilgningen til 35 mill. kr i 2010 og ta 10 mill. kr tidlig i 2011.

I St.prp. nr. 24 (2008-2009) ble det behandlet en utvidelse av bompengeprojektet rv. 714 Hitra – Frøya fastlandssamband. Utvidelsen omfatter bygging av ny rv. 714 mellom Vikansvingen og Stråmyra med ny bru over Vettastraumen. Prosjektet er kostnadsberegnet til 100 mill. 2008-kr, og er tenkt gjennomført ved at bompengeselskapet tar opp lån til utbyggingen og dekker 15 mill. kr i tillegg til rentekostnader. Det er forutsatt at 85 mill. kr refunderes med offentlige midler (det vil si fylkesvegmidler etter forvaltningsreformen) til bompengeselskapet fordelt med 35 mill. kr i 2013 og 50 mill. kr i 2014. Gjennomføringen av prosjektet er imidlertid stoppet opp pga. usikkerhet omkring virkninger på en hubroforekomst av ny vegtrasé over Dolmøya. Reguleringsaken ligger i Miljøverndepartementet til avgjørelse, og det er usikkert om hensynet til hubroforekomsten vil innebære kostnadsøkninger, og om når prosjektet kan startes opp.

I forbindelse med at det ble bygd ny Arnevikbru på rv. 715 etter at den gamle ble tatt av flom, fikk Åfjord kommune anledning til å forskuttere 5,25 mill. kr til utbedring av Arnevik-svingene. Dette må nå refunderes med fylkesvegmidler, 2,6 mill. kr i 2013 og 2,65 mill. kr i 2015.

Totalt innebærer de ovennevnte bindinger behov for ca. 206 mill. kr i 2010-13 og 53 mill. kr i 2014. I 2010 er bindingen 100 mill. kr.

I fylkestingets behandling av strateginotatet og i kapittel 3.4.5 er det tatt utgangspunkt i en årlig økonomisk ramme på 300 mill. kr til de nye fylkesvegene, fordelt med 170 mill. kr til drift og vedlikehold og 130 mill. kr til investeringer. Av midlene til investeringer forutsettes i utgangspunktet 70 mill. kr å gå til programområder og 60 mill. kr til strekningsvise investeringer. I tillegg kommer inntil 120 mill. kr per år til strekningsvise tiltak dersom låneordningen utnyttes fullt ut.

I kapittel 5.2.1.1 konkluderes det med et tilskudd til miljøpakke Trondheim på 30 mill. kr per år fra rammen for fylkeskommunale midler til de nye fylkesvegene. Dette foreslås fordelt med 20 mill. kr fra programområdene og 10 mill. kr fra strekningsvise tiltak. Som for dagens

fylkesveger forutsettes det at alle investeringstiltak tilknyttet nye fylkesveger i Trondheim kanaliseres gjennom miljøpakken så lenge denne pågår, dvs. de neste 15 årene. Unntatt fra dette er utbedringene av fergeleiene på Flakk og Rørvik. Slike tiltak finansieres ordinært under programområdenes underpost for mindre utbedringer, bl.a. sammen med forsterkning av vegstrekninger og bruer / tiltak for å ta igjen forfall. I og med at dette er en så vidt stor og spesiell investering (engangstilfelle), foreslås utbedringen av fergeleiene tatt med som et strekningsvist tiltak.

## 5.2 Strekningsvise investeringer

### 5.2.1 Bompengeprosjekter og andre utbyggingspakker

#### 5.2.1.1 Miljøpakke Trondheim

Trondheims miljøpakke for transport er basert på et forlik mellom seks partier i bystyret. Den inneholder en rekke tiltak som bl.a. har som mål å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene med 20 % innen 2018, øke andelen som reiser med miljøvennlige transportformer og redusere andelen privatbiltransport. Fylkestinget sluttet seg til satsingen blant annet i forbindelse med FT-sak 24/08 i høringsuttalelsen til NTP 2010-2019.

For å nå målene er det satsset på en rekke ulike tiltak til en total kostnad på ca. 7 mrd. kr. Det er prioritert å fullføre utbyggingen av en stamvegring som blant annet skal avlaste sentrum for biltrafikk, ved å gjennomføre prosjektet Sluppen – Stavne inklusive ny Sluppen bru. I tillegg er det lagt opp til å bygge ut E6 på strekningen Jaktøya – Tonstad samt Byåsen tunell m.v. Av den totale pakken utgjør stamvegprosjektene knapt 3 mrd. kr, lokale hovedveger noe over 1 mrd. kr, tiltak for kollektivtrafikk, sikkerhet og miljø (programområder) knapt 2 mrd. kr og investering og drift av kollektivtrafikk 0,9 mrd. kr.

Finansieringen av pakken forutsettes å skje gjennom bompenger, miljøavgift på drivstoff og offentlige midler. Brukerbetalingen (bompenger og miljøavgift på drivstoff) forutsettes å utgjøre noe over 5 mrd. kr.

Fordi miljøavgiften på drivstoff krever lovendring og derfor vil ta noe tid, gjennomføres behandlingen av miljøpakken i to trinn. Trinn 1 ble vedtatt i Stortinget i juni. Det har en ramme på knapt 5 mrd. kr med følgende finansieringsplan:

	2010-2013	2014-2019	2020-2024	Sum
Statlige midler	200	500		700
Kommunale midler	40	60	50	150
Fylkeskommunale midler	20	30	25	75
Bompenger	1040	1560	1300	3900
Sum	1300	1560	1300	4825

(mill. kr)

Helheten i pakken, med nærmere avklaring av prosjekter og prioriteringer, forutsettes avklart som en del av behandlingen av trinn 2.

Fylkestinget vedtok i forbindelse med strateginotatet for nye fylkesveger og riksveger at en finner det naturlig at det i kommende fylkesvegbudsjett avsettes midler til medfinansiering av

miljøpakken. I og med at dette omfatter den andel av investeringsmidlene til nye fylkesveger en finner det riktig skal gå til Trondheim, vil midlene være høyere enn det som inngår i finansieringen av miljøpakkens trinn 1, og som gjelder dagens fylkesveger. Resten vil da inngå i trinn 2, men det er nødvendig å ta stilling til nivået i forbindelse med behandling av fylkesvegplanen.

De senere år har Trondheims andel av investeringsmidlene til øvrige riksveger i Sør-Trøndelag utgjort ca. 20 %. Dette tilsvarer 26 mill. kr av den antatte årlige ramme på 130 mill. kr i investeringsmidler til nye fylkesveger i perioden 2010-19. I og med de sterke politiske prioriteringer av trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø fremover, finner fylkesrådmannen det naturlig å ta utgangspunkt i 30 mill. kr pr år til miljøpakken fra investeringsrammen til nye fylkesveger i perioden 2010-19. Dette er 10 mill. kr høyere enn antydnet i strateginotatet i juni.

### **5.2.1.2 Fosenvegene**

Selskapet Fosenvegene AS har i brev av 03.04.09 søkt Statens vegvesen om tillatelse om å delfinansiere utbygging av hovedvegene i regionen. Spørsmålet om en samlet og delvis bompengefinansiert utbyggingspakke har vært behandlet i de berørte kommuner, og også i fylkeskommunale organer ved flere anledninger. En del av prosjektene ligger i Nord-Trøndelag, og utbyggingen har også vært politisk behandlet der. I sak 59/2009, behandlet 24.06.09, stilte fylkestinget i Sør-Trøndelag seg positiv til utbyggingen og til å delta med sin del av den foreslåtte finansieringen av prosjektene i Sør-Trøndelag.

Parallelt med fylkesvegplanen arbeides det med en bompengesøknad som skal gå til Samferdselsdepartementet via Vegdirektoratet med sikte på behandling i Stortinget, jfr. egen sak.

#### Omtale av prosjektet

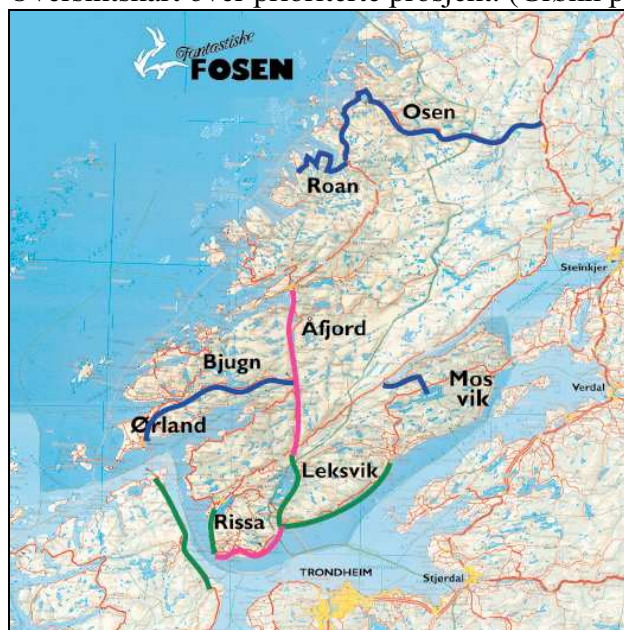
Det foreligger en teknisk/økonomisk utredning av 17 delprosjekter<sup>1</sup>. I utarbeidelsen er det ikke lagt inn kostnader for grunnverv, så dette vil komme som et tillegg. Alle delprosjektene ligger på Fosen med unntak av delprosjektet rv. 710 Ingdal-Valset som ligger i Agdenes kommune, jf figur 1 som viser plassering av de ulike tiltakene.

Alle foreslåtte tiltak foreligger i prioritert rekkefølge, jf. tabell 1. Kostnadsoverslagene er prisjustert fra 2005-kr til 2009-kr med unntak av rv. 717 Sund – Bradden og rv. 715 Vanvikan – Olsøy. For disse prosjektene har Statens vegvesen gjennomført kostnadsanslag i forbindelse med planutarbeidelse. Kostnaden knyttet til rv. 715 baserer seg på at ny vegtrasè følger fv. 82, øst for Storvatnet i Leksvik kommune.

---

<sup>1</sup> Fosenvegene as – ei tim´te´by´n, Prosjektoversikt med kostnadsoverslag, ViaNova Plan og Trafikk as, 24.05.2005.

Oversiktskart over prioriterte prosjekt. (Grønn pakke 1, rosa pakke 2 og lilla pakke 3)



Tabell: Prioritert liste over tiltak i de ulike pakkene med tilhørende kostnadsoverslag

Delprosjekt	Tiltak	Lengde, km	Fylke	Kostnad 2009 (mill kr)
<b>Pakke 1 (prioritert prosjektliste)</b>				
1. Rv 717 Sund-Bradden	Omlegging	6,5	Sør-Trøndelag	133
2. Rv 715 Vanvikan – Olsøy	Omlegging		Nord-/Sør-Trøndelag	474
Rv 715 Keiseråsli-Olsøy (Kråkmo)	Omlegging	15		-
Rv 715 Vanvikbakkene	Omlegging	3,4		-
3. Rv 755 Leksvik-Vanvikan	Utbedring	27,6	Nord-Trøndelag	70
4. Rv 710 Ingdal-Valset	Utbedring	29,3	Sør-Trøndelag	110
5. Rv 715 Rørvik terminalomr.	Ombygging av kryss		Sør-Trøndelag	15
<b>Sum:</b>		<b>81,8</b>		<b>802</b>
<b>Pakke 2:</b>				
6. Rv 715 Rørvik-Vanvikan	Utbedring	5,9	Nord-/Sør-Trøndelag	10
7. Rv 715 Olsøybakkene	Omlegging	3	Sør-Trøndelag	10
8. Rv 715 Haugsdalen-Rødsjø	Utbedring / omlegging	10,8	Sør-Trøndelag	70
9. Rv 715 Rødsjø-Krinsvatn	Omlegging	2,5	Sør-Trøndelag	20
10. Rv 715 Bru over Krinsvatn	Ny bru / omlegging		Sør-Trøndelag	20
11. Rv 717 Bradden-Stadsbygd-Rørvik	Utbedring / omlegging	12,6	Sør-Trøndelag	100
12. Rv 715 Krinsvatn-Årnes	Utbedring / omlegging	20,8	Sør-Trøndelag	140
<b>Sum:</b>		<b>55,6</b>		<b>370</b>
<b>Pakke 3</b>				
13. Rv 710 Brekstad-Botngård	Utbedring	12,6	Sør-Trøndelag	20
14. Rv 710 Botngård-Krinsvatn	Utbedring / omlegging	25,5	Sør-Trøndelag	100
15. Rv 715 Reppkleiv-Årgård	Utbedring	66,3	Nord-/Sør-Trøndelag	190
16. Fv 14 Roan-Reppkleiv	Utbedring	-	Sør-Trøndelag	80
17. Fv 193 Verrabotn-Meltingen	Utbedring / fast dekke	13,4	Nord-Trøndelag	60
<b>Sum:</b>		<b>117,8</b>		<b>450</b>
<b>Totalkostnad (usikkerhet +/- 40pst):</b>				1622
<b>Kommunale vedtak knyttet til investeringskostnad:</b>				1680

Stortinget har bevilget 20,0 mill kr til oppstart av prosjektet rv. 717 Sund-Bradden i 2009, jf. St.prp.nr.1 (2008-2009). Kostnadsoverslag for prosjektet er 138 mill. 2009-kr. Rasjonell fremdrift av parsellen tilsier bevilgning av 60 mill. kr av fylkeskommunale midler i 2010, og at resten av prosjektet finansieres i 2011.

Det er satt i gang arbeid med reguleringsplan på rv. 710 Ingdal – Valset og rv. 755 Leksvik – Vanvikan. Reguleringsplanene ventes godkjent i løpet av året. Kommunedelplan på rv. 715 Vanvikan – Olsøy ventes godkjent i løpet av høsten 2009.

#### Finansierings- og utbyggingsplan

I alle bompengvedtak har kommunene lagt til grunn et totalt investeringsforslag på 1 500 mill 05-kr, fordelt med 75 pst bompenger og 25 pst fylkesmidler. Dette tilsvarer 1680 mill. 09-kr for totalpakken, med 1260 mill. 09-kr i bompenger og 420 mill. 09-kr fra stat/fylke.

Det er knyttet usikkerhet til hvor mye avvisning av trafikk en innføring av bompenger på Fosen vil medføre. Økningen i kostnaden på prosjektene rv. 717 Sund – Bradden og rv. 715 Vanvikan-Olsøy har medført en mindre robust bompengepakke.

Bompengepakker er imidlertid mer fleksible enn bompengennevning for enkeltprosjekt. Den totale utbyggingen tilpasses den økonomiske rammen. Dersom kostnadene på prosjektene øker og/eller bompenginntektene reduseres, vil det innebære at et eller flere prosjekt ikke blir bygd. Det er dette prinsippet som legges til grunn for søknaden om kun finansiering av pakke 1 og pakke2. Prosjektene i pakke 3 defineres som marginalprosjekt.

En fullføring av totalpakken på 1680 mill. kr vil ikke la seg gjøre med forutsetningene som legges til grunn for beregning av bompengepotensialet. En eventuell fullfinansiering av hele pakken innebærer at:

- a) Fylkene må øke finansieringen til pakken. Ved å legge til grunn en økning av fylkesvegmidler fra 25 pst til 47 pst vil hele pakken la seg finansiere innenfor en 15 års bompengeperiode.
- b) Dersom bompengennevningen økes med 5 år kan fylkesandelen reduseres til 32 pst, vel 540 mill. kr.
- c) Økning av gjennomsnittstakst fra 60 kr til 80 kr. Det vil imidlertid kunne gi økt trafikkavvisning.

I finansieringsanalysen legges det til grunn en investeringskostnad på 1230 mill.2009-kr for gjennomføring av pakke 1 og pakke 2. Det innebærer utbedring/omlegging av 12 prosjekt, hvorav 9 prosjekt ligger i Sør-Trøndelag, 2 prosjekt ligger i begge fylker og ett ligger i Nord-Trøndelag. Dette tilsvarer en investeringsandel for Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag på henholdsvis 27 pst. og 73 pst.

#### *Ny finansieringsplan:*

Bompenger (75 pst):	922 mill. 2009-kr
Fylkesmidler (25 pst):	308 mill. 2009-kr
• Sør-Trøndelag (73 pst):	225 mill. 2009-kr
• Nord-Trøndelag (27 pst):	83 mill. 2009-kr
<u>Investeringskostnad:</u>	<u>1230 mill. 2009-kr</u>

I 2009 er det bevilget 20 mill. kr til oppstart av første prosjekt i bompengepakke 1, rv. 717 Sund – Bradden. For Sør-Trøndelag fylkeskommune innebærer dette en binding på vel 118

mill. kr som må innfris i 2010-2011, enten med bevilgninger eller delvis med bompenger. I forbindelse med budsjett og handlingsprogram må det derfor avsettes nok midler til fullfinansiering av prosjektet. En eventuell oppstart av de andre prosjektene i bompengepakken forutsetter at Stortinget gir tillatelse til innkreving av bompenger til prosjektet, og at fylkene bevilger de nødvendige midler.

#### *Utbyggingsplan*

Dersom utbyggingsperioden i grove trekk følger inntektene vil den samla finansieringsplanen kunne betale investeringer på 1330 mill. kr. Det legges til grunn samme fordeling mellom bompenger og fylkesmidler 75/25. Det innebærer at vi får midler til å gjennomføre to av tiltakene i pakke 3, men at alle prosjektene i pakke 2 starter opp etter 2018.

Dersom utbyggingsperioden krympes gjennom låneopptak og gjennomføres innen 2018 reduseres finansieringspotensialet til 1230 mill. kr.

Statens vegvesen Region midt anbefaler å fullføre de prioriterte tiltakene i pakke 1 og pakke 2 i løpet av en tiårsperiode pga. kortere byggetid.

### **5.2.1.3 Laksevegen**

Rv 714 er hovedvegen mellom Frøya/Hitra/Snillfjord og Orkdal/Trondheim/resten av landet. Den har dårlig standard på strekningen gjennom Snillfjord. Vegen har stor betydning for regional utvikling og verdiskapning i kommunene Snillfjord, Hitra og Frøya, hvor det store innslaget av lakseoppdrett på Hitra og Frøya er sentralt.

Også for denne vegstrekningen er det etablert et aksjeselskap, Ny Rv 714 AS, med sikte på forsert gjennomføring basert på delfinansiering med bompenger etter at innkrevingen til Hitra/Frøya fastlandsforbindelse opphører. De tre kommunene Snillfjord, Hitra og Frøya har sluttet seg til prinsippet med en bompengandel på inntil 50 % av utbyggingskostnadene. Arbeid med en bompengesøknad er i gang med sikte på å få den behandlet i fylkestinget i desember 2009.

Det er utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen gjennom Snillfjord, og denne er vedtatt i kommunestyret i sak 33/07. Med bakgrunn i vedtaket ble det satt i gang reguleringsplan på strekningen Stokkhaugen – Melvatnet, og den er nå klar for 2. gangs behandling i kommunestyret i Snillfjord.

En kort strekning fra Stokkhaugen mot Våvatnet ligger i Orkdal kommune, og er behandlet her.

Det er videre satt i gang reguleringsplanlegging av strekningen Mjønes – Vasslag, og etter at Sør-Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at planmidlene er å betrakte som forskottering, vil det bli lyst ut arbeid med reguleringsplanlegging av strekningen Melvatnet – Mjønes.

I og med at planleggingen ikke er kommet lenger, er de totale utbyggingskostnadene usikre. De antas å bli mellom 1,5 og 2 milliarder kroner.

Bompengennekningen er tenkt å foregå i tre bomstasjoner på strekningen med takster uten rabatt på 40 og 120 kroner for henholdsvis liten og stor bil. Foreløpige beregninger fra Statens vegvesen indikerer et bompengepotensial på ca. 650 mill. kr, det vil si at bompengepotential

kan forsvare et prosjekt til en kostnad på ca. 1,3 mrd. kr med en bompengandel på 50 %. Med en bompengandel på 75% kan prosjektet bare forsvare en investering på 870 mill kr med de angitte takster. Det synes i en viss grad å være mulig å tilpasse omfanget av utbyggingen til inntektene (ved 50% bompengandel). Dessuten kan det tenkes at deler av prosjektet kan finansieres med statlige midler til rassikring.

Flere strekninger langs vegstrekningen er vanskelige på vinterstid, spesielt for ukjente sjåførere. Det har derfor vært vurdert om ett av disse punktene, Ulvstubakken, om mulig skulle forseres. Ut fra dette er det satt i gang byggeplanlegging for denne parsellen, et arbeid som er kommet så langt at delprosjektet kan lyses ut i høst. Anleggsstart kan da være rundt påsketider 2010.

Arbeidet er i reguleringsplanen stipulert til 45 mill. kr (usikkerhet +/- 10%), og det er ønskelig at disse midlene blir stilt til rådighet i 2010 uavhengig av om prosjektet rv. 714 er vedtatt. En fylkeskommunal bevilgning til delprosjektet forutsettes å inngå i den fylkeskommunale andelen av bompengefinansieringen. Det er viktig at en eventuell bevilgning gis under forutsetning av at den blir sett i sammenheng med det planlagte fylkeskommunale andelen av det kommende bomvegsprosjektet. Dersom det ikke etableres et bomprosjekt vil denne bevilgningen bli stående uten en samfinansiering med egenandel fra et bompengeprojekt.

#### **5.2.1.4 Fra fjord til fjell**

Prosjektet omfatter en samlet utbedringspakke for rv. 705 / rv. 31 på strekningen Hell (E6) – Selbu – Tydal – Brekken – Røros, en strekning på i alt 179 km. Gjennomføring planlegges som en trinnvis prosess der de første enkelttiltakene gjennomføres i perioden 2010-13. Hele gjennomføringen antas å strekke seg over 3-4 fireårsperioder.

Som overordnede standardmål for prosjektet gjelder:

1. Bæreevne for ti tonns aksellast.
2. Punktvis/strekningsvis heving av geometrisk standard for bl.a. bedre avvikling av tungtrafikken, og økt andel strekninger med fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk.
3. Parallell gang- og sykkelveg på strekninger gjennom tettbygd strøk.
4. Omlegging/opprusting for miljøforbedring og økt trafikksikkerhet, herunder å unngå store sprang i vegstandard.

Det er særlig behov for forsterkning/breddeutvidelse på to opprinnelige fylkesvegstrekninger på i alt 28,2 km, øvrige tiltak er vegomlegging / utbedring av kurvatur/stigninger, avkjørsels-sanering, kryssombygging, bygging av ei ny bru og gang- og sykkelveg. Omregnet til 2009-kr kan totalkostnaden anslås til i overkant av 1,1 mrd. kr, hvorav 660 mill kr ble prioritert i perioden 2010-13. I utgangspunktet ønsket arbeidsgruppen som har arbeidet med prosjektet fullfinansiering med offentlige midler, alternativt blandet finansiering der man har anslått potensielle bompengeinntekter til 425 mill. kr. Dette utgjør ca. 39 % av de anslåtte totalkostnadene til prosjektet.

I ettertid har man i prosjektet arbeidet med en redusert bompengefinansiert pakke basert på innkreving i bomstasjoner på strekninger hvor det foregår / skal foregå anleggsarbeider, slik at trafikantene ser den direkte nytten av bompengene. Dette vil i praksis innebære at noen av bomstasjonene må kunne flyttes internt i prosjektområdet. Det foreslås at følgende tiltakssoner legges til grunn:

Tabell: Inndeling av prosjektet i tiltakssoner med fordeling av investeringer i handlingsplanperioden 2010-2013. Sone 1 og 2 er lokkalisert i Nord-Trøndelag.

Sone nr.	Strekning	Årsdøgntrafikk kjøretøy/døgn (prognose)		Investerings- kostnader 2010 -2013 (mill 2007-kr)
		Lav	Høy	
1	Sandfærhus - Fossberga	3000	4500	139,0
2	Elvran - Selbu gr.	2000	3000	59,8
3	Stjørdal gr. - Mebonden	2500	3000	95,1
4	Mebonden - Tydal gr.	1000	3000	37,1
5	Selbu gr. – Ås i Tydal	1000	2000	55,0
6	Ås i Tydal - Stugudal	500	2000	85,0
7	Myrmoen - Brekken	400	500	50,0
8	Brekken - Røros	700	1500	55,3
<b>SUM alle soner</b>				<b>576,3</b>

Prosjektet har presenterert en grov beregning over bompeng- inntekter for de enkelte tiltakssoner, basert trafikkprognoser og bompengesatser på kr. 25 for lette og kr. 50 for tunge kjøretøy.

Prosjektet er politisk behandlet i de fire deltagende kommunene der det anmodes om prioritering av prosjektet i perioden 2010-2013. I vedtakene legges det til grunn en egenfinansiering med en bompengandel på 75 % samt 25 % av finansieringen fra fylkeskommunen. Omregnet til 2009-kr utgjør pakken med de åtte tiltakssonene 690 mill. kr, hvorav 238 mill. kr ligger i Nord-Trøndelag og 452 mill. kr i Sør-Trøndelag. Med 75 % bompenger vil det være behov for fylkeskommunale midler med henholdsvis 59,5 og 113 mill. kr fra Nord- og Sør-Trøndelag.

### 5.2.1.5 Riksveg 704 Sandmoen - Tulluan

Et utgangspunkt for prosjektet er en vegutredning som Rambøll Norge AS har gjennomført for Klæbu kommune. Det omfatter ulike alternativ for nybygging og/eller utbedring av rv. 704 mellom Sandmoen og Forsetdalen, en strekning på ca. 5,7 km. Klæbu kommunestyre vedtok i juni 2009 å gå inn for at prosjektet forlenges til Tulluan, som er et stort potensielt næringsareal, slik at total lengde kan bli opp mot 8 km. Det er lagt til grunn at nødvendig egenfinansiering må skje med bompenger.

Siden valg av alternativ ikke er klarlagt, synes det mest aktuelt å gå videre med kommunedelplanlegging, i alle fall for den del av strekningen som omfatter Klæbu kommune. I Trondheim vil valg av vegtrasé henge sammen med omdisponering av landbruksarealer på Torgårdssletta til næringsformål.

Alternativene i Rambøll-rapporten har kostnader som varierer mellom ca. 130 og 330 mill. kr, i første rekke avhengig av om det bygges tunnel under Skjøla. Trafikkgrunnet er relativt stort sammenlignet med de øvrige bompengeprojektene i fylket. Med forlengelsen til Tulluan kan kostnadene komme til å dreie seg om fra knapt 200 mill. kr og oppover.

Det anbefalte forslaget i Rambøll-rapporten har med seg tunnel under Skjøla og er anslått å koste 260 mill. kr (2008). Med utgangspunkt i en maksimalt akseptabel bompengetakst på ca. kr 10,-, 60 % bompengandelen og etterskuddsinnkreving over 15 år er behovet for offentlige bevilgninger anslått til ca. 100 mill. kr. Dersom en anser nivået på bompenginntektene som en fast øvre grense, synes det med den ønskede forlengelsen av prosjektet realistisk å regne med en 50/50-fordeling mellom bompenger og offentlige bevilgninger, dvs. 160 mill. kr hver. 75% bompengandelen må vurderes også for dette prosjektet.

### 5.2.1.6 Oppsummering av utbyggingspakker

Av de foran omtalte bompengeprojektene strekker miljøpakke Trondheim seg over en periode på 15 år. Dersom en tar utgangspunkt i at alle de øvrige skal gjennomføres over en periode på 10 år og ønskelige bompengandeler fra dem som står bak pakkene, blir behovet for fylkeskommunale midler til pakkene i perioden 2010-19 i utgangspunktet som følger:

Fylkeskommunal andel i prosjektet	Fylkeskommunale investeringsmidler i 2010-19 (mill. kr)
<b>Miljøpakke Trondheim</b>	300
<b>Fosenvegene – 25%</b>	225
<b>Laksevegen – 50%</b>	650
<b>Fra fjord til fjell – 25%</b>	113
<b>Rv. 704 – 25%</b>	65
<b>Sum</b>	1353

Med det forutsatte utgangspunktet går det altså 1352 mill. kr i fylkeskommunale midler til bompengepakken i tiårsperioden 2010-19. Av dette forutsettes 200 mill. kr tatt fra midlene til programområdene, jf. kapittel 5.1 og 5.2.1.1, slik at 1153 mill. kr fra midlene til strekningsvise tiltak går til bompengepakken.

### 5.2.2 Behov for strekningsvise investeringer på øvrige nye fylkesveger

Utbyggingspakkene som er omtalt foran, omfatter ikke en vurdering av alle de nye fylkesvegene. Blant annet har de tre kommunene Midtre Gauldal, Holtålen og Røros fått utredet en samlet utbedringspakke for rv. 30 på Strekingen Støren – Røros, en strekning på ca. 103 km. Pakken omfatter tiltak som omlegging/utbedring av kurvatur/stigningsforhold, breddeutvidelse, forsterkning og bygging av ei ny bru og noen strekninger gang- og sykkelveg. Følgende overordnede standardmål for tiltakene er satt opp:

1. Punktvis/strekningsvis heving av geometrisk standard for bl.a. bedre avvikling av tungtrafikken, og økt andel av strekninger med fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk.
2. Parallell gang- og sykkelveg, eventuelt fortau, gjennom tettbygd strøk.
3. Omlegging/opprusting for miljøforbedring og økt trafiksikkerhet, herunder å unngå store sprang i vegstandard.
4. Bedre kjørekomfort.

I alt er det tenkt gjennomført tiltak på ca. 35 km av strekingen, anslått kostnad ca. 840 mill. kr. For de fleste tiltakene må det utarbeides reguleringsplan. Alle kostnader forutsettes dekket av offentlige bevilgninger. I perioden 2010-13 har styringsgruppen for prosjektet prioritert tiltak for ca. 110 mill. kr.

En kjenner blant annet til en del konkrete prosjekter i orkdalsregionen, blant annet RV 65 Forve – Kvåle som var ført opp i NTP 2006-2015 i perioden 2010-2015. Videre er det påpekt behov for å utbedre stigingene på RV 700 opp mot Berkåk og en utbedring av RV 710 på strekningen Gjølme – Ingdal. Kommunene oppfordres i høringsrunden om å påpeke behov som ikke omfattes av utbyggingspakkene.

### 5.2.3 Oppsummering av strekningsvise investeringer

I vedlegg 1 er det presentert et regneeksempel med oversikt over strekningsvise investeringer og programområder. Det fremgår at fylkeskommunen totalt kan bevilge 1680 mill. kr til strekningsvise investeringer i tiårsperioden 2010-19 dersom en utnytter låneordningen fullt ut. Av dette går 1153 mill. kr til bompengepakken. Det blir da igjen 527 mill. kr. Dersom en trekker ut refusjoner på vel 90 mill. kr, som i hovedsak går til bompengeprojektet på Dolmøya, blir det igjen 437 mill. kr til andre prosjekter. Dette burde i utgangspunktet dekke opp behovene på øvrige nye fylkesveger som er nevnt i kapittel 5.2.2, men som en ikke har full oversikt over. Dersom en trekker ut det som er finansiert av de to pakkene rv. 705/31 Fra fjord til fjell og rv. 30 Støren Røros i vedlegg 1, er det ca. 1,1 mrd. kr som mangler før de to pakkene er fullfinansiert.

Det synes klart at det vanskelig kan brukes så store fylkeskommunale midler til bompengepakken som vist i vedlegg 1. Aktuelle løsninger kan være å finansiere også deler av rv. 30 med bompenger, å redusere omfanget av noen av pakkene eller å strekke utbyggingsperioden til 15 år for noen av dem. Fylkesrådmannen ønsker som en del av dette å vurdere konsekvenser av å øke bompengandelen til 75 % også for Laksevegen.

Dersom en strekker utbyggingsperioden for bompengepakken til 15 år, synes vil det neppe være naturlig å ta i bruk låneordningen fullt ut, da det også vil være behov for fylkeskommunale midler til strekningsvise tiltak i femårsperioden fra 2020.

Fylkesrådmannen anbefaler at en i utgangspunktet utnytter låneordningen fullt ut i fireårsperioden 2010-13 for å kunne holde et høyt tempo på Fosenvegene og Laksevegen i oppstartfasen. Ved første hovedrevisjon av planen, med handlingsprogram for fireårsperioden 2014-17, bør det vurderes å redusere tempoet ved at en ikke utnytter låneordningen fullt ut.

Det har vært reist tvil ved om at en bør starte opp med fylkeskommunale midler til bompengepakken før bompengevedtak i Stortinget er på plass, fordi en da kan risikere at det ikke blir godkjent at disse midlene kan regnes som en del av fylkeskommunens bidrag til pakkene. Fylkesrådmannen deler ikke denne bekymringen. Hvis så skulle skje, bør det ikke være noe i veien for å redusere den fylkeskommunale andelen av pakkene. Fra statens side synes det generelt å være et mål å få bompengandelen så høy som mulig, ikke det motsatte.

Dersom en skal utnytte låneordningen fullt ut i første fireårsperiode, vil det være en utfordring å få frem byggeklare prosjekter. Ett mulig prosjekt som kan startes i 2010, er utbedring av Ulvstubbakken på Laksevegen. Dette er et prosjekt som bør prioriteres høyt uavhengig av om det blir en bompengepakke eller ikke. Fylkesrådmannen anbefaler at dette delprosjektet gjennomføres i 2010.

### **5.3 Mindre investeringstiltak – programområder**

Rammen for investeringer innenfor programområdene er ved fylkestingets behandling av strateginotatet i utgangspunktet satt til 70 mill. kr årlig, dvs. 280 mill. kr i fireårsperioden 2010-13. I NTP's handlingsprogram for øvrige riksveger for perioden 2006-09 var det satt av 255 mill. kr, omregnet til prisnivå 2009. Økningen er i første rekke begrunnet ut fra behovet for å redusere forfall, jf. kapittel 3.4.3.

Innenfor programområdene er det satt av 20 mill. kr per år til miljøpakke Trondheim, i tillegg til at det er satt av 10 mill. kr per år fra midlene til strekningsvise investeringer. Midlene fra programområdene til miljøpakken er ikke fordelt på de ulike underpostene. I gjennomgangen av de enkelte underpostene i det følgende er det derfor bare fordelingen av tiltak i fylket utenom Trondheim som fremkommer.

Som for dagens fylkesveger forutsettes det at alle investeringer tilknyttet de nye fylkesvegene i Trondheim, kanaliseres gjennom miljøpakken fra og med 2010.

#### **5.3.1 Mindre utbedringer**

Det foreslås 60 mill. kr i fireårsperioden 2010-13, noe som utgjør 21 % av totalrammen til programområdene, eller 30 % av rammen for programområdene utenom Trondheim. I 2006-09 var det satt av 32 mill. kr (13 %). Økningen er som nevnt foran begrunnet i behovet for å redusere forfall. Det forutsettes i utgangspunktet ikke midler til mindre utbedringer innenfor miljøpakke Trondheim.

#### **5.3.2 Gang- og sykkelanlegg**

Det foreslås 30 mill. kr i perioden 2010-13, noe som utgjør 11 % av totalrammen til programområdene, eller 15 % av rammen for programområdene utenom Trondheim. I perioden 2006-09 var det satt av 48 mill. kr til gang- og sykkelanlegg (19 %). Av dette gikk 31 mill. kr til gang- og sykkelanlegg utenfor Trondheim.

#### **5.3.3 Trafikksikkerhetstiltak**

Det foreslås 75 mill. kr i perioden 2010-13, noe som utgjør 27 % av totalrammen til programområdene, eller 38 % av rammen for programområdene utenom Trondheim. I perioden 2006-09 var det satt av 79 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak (31 %).

#### **5.3.4 Miljø- og servicetiltak**

Det foreslås 1 mill. kr i perioden 2010-13, noe som utgjør 0,5 % av totalrammen til programområdene utenom Trondheim. I perioden 2006-09 var det ikke satt av midler til miljø- og servicetiltak utenom Trondheim.

#### **5.3.5 Kollektivtransport og universell utforming**

Det foreslås satt av 20 mill. kr i perioden 2010-13, noe som utgjør 10 % av rammen for programområdene utenom Trondheim. I perioden 2006-09 var det satt av ca. 13 mill. kr til kollektivtrafikktiltak utenom Trondheim.

#### **5.3.6 Planlegging**

Det foreslås satt av 14 mill. kr i perioden 2010-13, noe som utgjør 7 % av rammen for programområdene utenom Trondheim. I perioden 2006-09 var det satt av ca. 22 mill. kr, inklusive Trondheim.

**VEDLEGG:**

1. Handlingsprogram 2010-13(19) med budsjett for 2010 - prosjektliste
2. Prosjektbeskrivelser
3. Forskutteringer på fylkesveger
4. Politiske vedtak
5. Sammendrag av uttalelser fra kommunene
6. Sammendrag fra interesseorganisasjoner