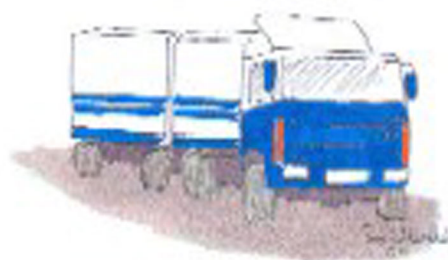




Statens vegvesen



**Nasjonal transportplan 2006-2015
FORSLAG TIL HANDLINGSPROGRAM 2006-2015
Region nord**



Innhold

Innhold	1
1. Innledning.....	2
2. Strategier – satsingsområder og prioriteringer i St.meld. nr. 24	4
2.1 De viktigste satsingsområdene	4
2.2 Føringer for arbeidet med handlingsprogrammet.....	6
3. Hovedutfordringer i regionen.....	8
3.1 Næringsutvikling og vegtransport.....	8
3.2 Hovedtransportstrømmer, transportnett og knutepunkt på veg.....	9
3.3 Bo-, Arbeidsmarkeds- og Serviceregioner (BAS-regioner).....	11
3.4 Utfordringer og strategier for en bedre vegstandard	11
3.5 Økt innsats til drift og vedlikehold.....	12
3.6 Utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	13
3.7 Utfordringer med rasutsatte veger.....	14
3.8 Utfordringer i utviklingen av riksvegferjetilbudet.	15
3.9 Utfordringer for et bedre miljø.....	16
3.10 Styrke sykkelen som framkomstmiddel	17
3.11 Utfordringer innenfor kollektivtransporten.....	17
4. Samordning av tiltak mellom transportformene.....	18
5. Økonomiske rammer	20
6. Hovedprioriteringer i regionen.....	20
6.1 Post 30 Riksveginvesteringer - regionale innsatser og prioriteringer	20
6.2 Post 31 Rassikring – regionale satsinger og prioriteringer	27
6.3 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold – regionale satsinger og prioriteringer... ..	27
7. Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger (post 23)	30
7.1 Nærmere om overordnet planlegging.....	30
7.2 Nærmere om områdene trafikanter og kjøretøy	30
7.3 Nærmere om drift av vegnettet.....	34
7.4 Nærmere om vedlikehold av vegnettet.....	34
7.5 Marginalvurderinger.....	38
8. Kjøp av riksvegferjetjenester (post 72)	39
9. Riksveginvesteringer (post 30, inkl. post 31 og post 60).....	41
9.1 Fylkesfordelte rammer (post 30, inkl. post 60)	41
9.2 Rassikring (post 31)	41
10. Fylkesvis omtale av forslag til riksveginvesteringer i perioden 2006-2015	43
10.1 Spesielle utfordringer i fylket.....	43
10.2 Stamvegnettet	43
10.3 Forslag til prioritering innenfor fylkesfordelt ramme til Finnmark fylke (post 30, inkl. post 60).....	44
10.4 Nærmere om prioriteringene innenfor de enkelte under- og underunderposter.....	46
10.5 Rassikring (post 31)	51
10.6 Plandekning	52
10.7 Marginalvurderinger.....	52
11. Mål og virkninger.....	56
Vedlegg til regionvegkontorenes handlingsprogram	57

1. Innledning

Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, Inst. S.nr. 240 (2003-2004) innstilling frå Samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015, Stortingets behandling og retningslinjer for handlingsprogrammet fra Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er grunnlaget for utarbeidelsen av Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2006-2015.

Formålet med handlingsprogrammet er å sikre at det legges opp til en effektiv gjennomføring av tiltak innenfor vegsektoren for å oppnå de målene som er fastsatt gjennom Stortingets behandling av St. meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Tidshorizonten i programmet er ti år. Handlingsprogrammet har status som Statens vegvesens gjennomføringsplan for den første fireårsperioden 2006-2009. For seksårsperioden 2010-2015 vil handlingsprogrammet tjene som planprogram og forberedelser til rullering av transportplanen.

Handlingsprogrammet skal videre danne grunnlag for de årlige statsbudsjettene de første fire årene. Budsjettforslaget for 2006 er spesielt omtalt i handlingsprogrammet.

Vegdirektoratet har hatt ansvar for utarbeidelsen av handlingsprogrammet for investeringer på stamvegnettet, mens regionvegkontorene har hatt ansvar for å utarbeide forslag til handlingsprogram for øvrige riksveger og den øvrige regionale virksomheten til etaten.

Fylkeskommunene har en spesiell og viktig rolle i arbeidet med handlingsprogrammet. Samferdselsdepartementet har i retningslinjene for transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2006-2015 forutsatt at fylkeskommunene medvirker i arbeidet med handlingsprogrammet. Dette for å ivareta sitt ansvar for regional utvikling og sikre kontinuitet og helhet i planarbeidet samt ivareta ansvaret for det øvrige riksvegnettet ved at deres prioriteringer skal tillegges avgjørende vekt, jfr. St. meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, stat, fylke – en bedre oppgavefordeling.

I det innledende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, ble fylkeskommunene og de seks byene som inngår i regjeringens Storbyforum hvor Tromsø er med, invitert til å utføre strategiske analyser på henholdsvis fylkesnivå og for byområdet Tromsø.

Videre avga fylkeskommunene høsten 2003 høringsuttalelser til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015

I arbeidsprosessen med handlingsprogrammet har det vært lagt opp til et nært samarbeid med politisk og administrativ ledelse i de tre fylkeskommunene i regionen.

Strategianalysene og høringsuttalelsene fra fylkeskommunene har vært retningsgivende for forslagene til prioriteringer som Statens vegvesen Region nord fremlegger i handlingsprogrammet for perioden 2006-2015.

Fylkeskommunene har et spesielt ansvar for at bruken av midlene støtter opp under de hovedprioriteringer som regjeringen har lagt til grunn for St. meld. nr 24.

Hovedprioriteringene i St. meld. nr. 24 og føringer for fylkeskommunenes behandling av Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2006-2015 omtales nærmere i kap. 2.

Fristen for fylkespolitisk behandling er satt til 1. mai 2005. I tillegg til fylkeskommunene skal forslag til handlingsprogram også behandles av Tromsø kommune i kraft av sin status som deltaker i regjeringens Storbyforum.

Etter den politiske behandlingen av forslaget skal det utarbeides et endelig handlingsprogram som styringsdokument for Vegdirektorat og regionvegkontorene. Dette vil skje høsten 2005.

Statens vegvesens forslag til handlingsprogram vil også bli sendt som orientering til andre samarbeidspartnere og aktører innenfor transportsektoren.

De fire transportetatene (Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen) har utarbeidet sektorvise handlingsprogrammer som legges fram samtidig for politisk behandling. Det har vært dialog mellom transportetatene for å samordne arbeidet med prosjekter og andre aktuelle samarbeidstema på regionalt nivå. Samordningen mellom transportetatene omtales nærmere i kap 4.

Det har i tillegg vært et samarbeid med andre aktører, først og fremst Tromsø kommune rundt Tromsøpakke II og kommuner som er sterkest involvert i de større utbyggingsprosjektene. Det har under arbeidet vært avholdt et eget orienteringsmøte med politisk og administrativ ledelse i Sametinget.

Handlingsprogrammet består av en regional del samt fylkesvise deler. Kapitlene 1-9 beskriver forhold for regionen samlet, mens kapitlene 10 og 11 er utarbeidet pr. fylke.

2. Strategier – satsingsområder og prioriteringer i St.meld. nr. 24

Nedenfor følger en kort gjennomgang av de viktigste satsingsområdene og føringene fra St.meld. nr. 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 og Stortingets behandling av denne. Disse har ligget til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet.

2.1 De viktigste satsingsområdene

I St. meld. nr. 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 legger regjeringen disse fem hovedmålene til grunn for transportpolitikken :

- *Færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer.*
- *Mer miljøvennlig bytransport – med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk*
- *Bedre framkommelighet i og mellom regioner, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov.*
- *Et mer effektivt transportsystem, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål.*
- *Et transportsystem som er tilgjengelig for alle og som gjør det mulig å leve et aktivt liv.*

Regjeringen ønsker å legge til rette for at mer av godstransporten kan gå på sjø og bane, og at en større del av persontransportene kan gå med kollektive transportmidler. Det må legges til rette for en konsentrasjon av godsstrømmene til knutepunkter og korridorer. I vegsektoren vil dette bli fulgt opp gjennom å legge til rette for god tilførsel til terminalene.

2.1.1 Færre drepte og alvorlig skadde i trafikken

I St. meld. nr. 24 slår regjeringen fast at nullvisjonen skal videreføres i perioden 2006-2015. Dette innebærer at transportsystemet må utformes på en slik måte at det fremmer riktig atferd, og i størst mulig grad hindrer at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser. Det er også viktig at kjøretøyene er mest mulig trafikksikre og at tiltak gjennomføres slik at trafikantenes atferd skal bli mer sikker. Innenfor Statens vegvesens ansvarsområder skal gjennomgående sikkerhetstenkning i tråd med nullvisjonen være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av veg- og vegtrafikktiltak.

Nullvisjonen innebærer at det fokuseres spesielt på å unngå de alvorligste ulykkene. I henhold til ulykkesstatistikken er alvorlighetsgraden spesielt høy for møteulykker, utforkjøringer og for påkjørsel av fotgjengere og syklist.

Som en oppfølging av nullvisjonen er det for perioden 2006-2015 satt mål om en markant og varig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Det er beregnet at de tiltak som prioriteres i St.meld. nr. 24 vil gi 180 færre drepte eller hardt skadde i vegsektoren i 2010 sammenliknet med en situasjon uten disse tiltakene. Prioriterte tiltak vil være :

- Utbygging av høytrafikkerte stamveger til fire felt.
- Økt bruk av midtrekkverk på ulykkesutsatte to- og trefeltsveger.
- Sterk økning av bevilgningene til ”punkttiltak” for økt trafikksikkerhet på vegnettet.
- Ny og forbedret føreropplæring (innføres fra 1. jan. 2005)
- Bedre drift- og vedlikehold av det mest trafikkerte vegnettet.
- Styrking av kontrollvirksomheten og øvrig atferdspåvirkning.

På bakgrunn av St.meld. nr. 24 og Stortingets behandling av denne, skal det utarbeides en ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg”. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom blant andre Politiet, Trygg Trafikk, Sosial- og helsedepartementet og Statens vegvesen. Statens vegvesen er gitt ansvaret for å lede arbeidet med handlingsplanen som vil være et nasjonalt dokument. Dette samordnes med Statens vegvesens handlingsprogram.

2.1.2 Mer miljøvennlig bytransport

Regjeringens politikk for dempet vekst i bilbruken og økt kollektivtransport, sykkel og gange i by, er en viktig del av den samlede miljøpolitikken for transportsektoren.

I St.meld. nr. 24 legges det opp til en økt statlig satsing på miljøvennlig transport i storbyene i perioden 2006-2015 ved en betydelig økning av bevilgningene til kollektivtiltak over vegbudsjettet, høyere tempo i utbygging av jernbanen i storbyene og økte bevilgninger til utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Departementet prioriterer særlig tiltak som vil bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken. Statens vegvesen har fått et overordnet ansvar for å følge opp en framkommelighetsplan for å øke farten for buss og trikk i Oslo. Det tas sikte på å overføre denne strategien til andre større byer.

Når det gjelder utbyggingen av hovedvegnettet i de største byene legger regjeringen opp til en balanse mellom kapasiteten på innfartsvegene og trafikkbelastningen som det sentrale byområdet tåler.

Regjeringen vil øke samarbeidet med andre myndighetsnivåer om bruk av tiltak som bidrar til å gjøre det mer attraktivt å velge andre transportformer enn personbil. Viktige bidrag i transportpolitikken i byene i perioden 2006-2015 vil være :

- Byforsøk der lokale myndigheter i større grad kan prioritere mellom ulike formål i transportsektoren.
- Videre bruk av bompenger.
- Belønningsordning innenfor kollektivtransporten.
- Samlet statlig finansieringsordning for bedre kollektivtransport.
- Avtaler mellom forvaltningsnivåene om virkemiddelbruk.

Regjeringen omtaler i denne forbindelse virkemidler som samordnet areal- og transportplanlegging, parkeringspolitikk, tidsdifferensierte bompengesatser og at lovhjemmelen om vegprising opprettholdes.

2.1.3 Bedre framkommelighet i og mellom regioner

Regjeringen vil spesielt prioritere en mer sammenhengende utbygging av den høytrafikkerte delen av stamvegnettet. På lavtrafikkerte strekninger vil utbyggingen baseres på utbedring av eksisterende veg for å oppnå tilfredsstillende bredde og fjerne flaskehalser samt bedre trafikkikkerheten.

2.1.4 Tilgjengelighetsprogram

I St.meld. nr. 24 heter det at Samferdselsdepartementet vil få utarbeidet et eget tilgjengelighetsprogram med formål å forbedre tilgjengeligheten for alle i transportsektoren, særlig innen kollektivtransport. Departementet vil gjennomføre tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre transportinfrastruktur, Rullende materiell og Aktiv logistikkforbedring) i perioden 2006-2009. Samferdselsdepartementet vil avsette midler som skal disponeres av berørte underliggende etater og virksomheter.

For å få fram funksjonelle og helhetlige løsninger kan slike midler benyttes til kommunale og fylkeskommunale prosjekter. Samferdselsdepartementet vil gi nærmere retningslinjer for dette arbeidet.

Statens vegvesen har et ansvar for å bedre tilgjengeligheten for alle brukergrupper. For å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede vil det spesielt være aktuelt å vurdere tiltak i tilknytning til holdeplasser og kollektivterminaler. Universell utforming skal være et gjennomgående prinsipp i etatens arbeid på dette området.

2.2 Føringer for arbeidet med handlingsprogrammet.

For øvrige riksveger skal fylkeskommunens prioriteringer ved bruken av investeringsmidler tillegges avgjørende vekt, innenfor de rammene som gis av Stortinget.

Det er derfor viktig at de fylkeskommunale prioriteringene til øvrige riksveger bidrar til å nå de mål som settes av nasjonale myndigheter.

Det er et overordnet mål å redusere tallet på ulykker på vegnettet. I St.meld. nr. 24 er det lagt til grunn at det skal være en sterk økning i innsatsen til målrettede mindre trafikkikkerhetstiltak. Det er en forutsetning at Statens vegvesen gjennom prioritering av tiltak på stamvegnettet og fylkeskommunale prioriteringer av investeringer på det øvrige riksvegnettet, bidrar forholdsmessig til å bedre trafikkikkerheten.

Dette innebærer at trafikkikkerhetsinnsatsen skal så langt mulig, skjermes hvis de økonomiske rammene reduseres.

I St.meld. nr. 24 er det gitt som føring at det innen utgangen av 2009 skal gjennomføres ulykkesreducerende tiltak på om lag 10 % av vegnettet hvor det skjer særlig mange og/eller alvorlige ulykker. Dette vil bli fulgt opp gjennom etatens styringssystem.

Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å avklare hvilke to- og trefelts vegstrekninger det bør prioriteres å bygge midtrekkverk på. Region nord har ingen prioriterte strekninger i første fireårsperiode.

Automatisk trafikkontroll er tatt i bruk på deler av vegnettet og har gitt vesentlig reduksjon i alvorlige ulykker. Statens vegvesen legger til grunn en utvidet bruk av Automatisk trafikkontroll i perioden 2006-2015.

Arbeidet med å trafikksikkerhetsrevidere riksveger skal intensiveres i perioden 2006-2015 og følges opp med strakstiltak. Strakstiltakene i etterkant av revisjonene finansieres over post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold og post 30 Riksveginvesteringer avhengig av type tiltak.

Et viktig virkemiddel for å styrke sykkelens rolle som transportmiddel er utbygging av sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder. Utenfor tettsteder forutsettes innsatsen rettet mot mer avgrensede strekninger, særlig strekninger som brukes som skoleveg, og strekninger hvor det ferdes mange mindreårige. Det skal legges opp til å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av eksisterende sykkelveger. Det er forutsatt at fylkeskommunene prioriterer tiltak for de syklende høyt slik at intensjonene i den nasjonale sykkelstrategien følges opp.

Det skal legges inn en økt innsats for å ivareta vegkapitalen bedre enn tidligere og stoppe den negative utviklingen. Utbedring av eksisterende vegnett prioriteres for bl.a. å ta igjen deler av etterslepet i vegkapitalen. For å sikre mest mulig optimal utnyttelse av ressursene er det viktig å se midlene innenfor vedlikehold og riksveginvesteringer i sammenheng. Det skal søkes å utvikle vegnettet på en måte der en ser lengre strekninger i sammenheng.

Hensynet til effektiv ressursutnyttelse gjør det svært viktig å sørge for rasjonell anleggsdrift, både av igangsatte prosjekter og prosjekter som forutsettes startet opp i planperioden. I denne forbindelse understrekes viktigheten av at prioriteringen av mindre investeringstiltak innenfor et geografisk område ses i sammenheng. I prioriteringen av prosjekter og tiltak skal det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

3. Hovedutfordringer i regionen

3.1 Næringsutvikling og vegtransport

Gjennom behandlingen av de strategiske perspektivene for Nasjonal transportplan 2006-2015, har samtlige fylkeskommuner understreket samferdselens betydning for nærings- og samfunnsutviklingen i landsdelen. Særlig vektlegges den nasjonale betydningen som de marine næringene i fylkene vil ha for framtidig verdiskapning.

Nasjonalt og i regionen skjer det en økning i transportarbeidet. Vegtransport er den dominerende transportformen over kortere distanser internt i fylkene og mellom landsdelsregioner.

Et forbedret vegsystem har vært en av forutsetningene for omstrukturering og effektivisering innenfor flere næringer i landsdelen de siste årene. Både innenfor næringsmiddelindustrien (meierisamvirke, salgslag og fiskeriindustrien), post og handelsvirksomhet har utviklingen gått mot færre, men større enheter. Sentralisering og nedbygging av lagre medfører blant annet en overgang fra store transporter til bruk av hyppigere og raskere forsendelser. I dette bildet får vegtransport en stadig viktigere rolle og forutsigbarhet og hurtighet i transportsystemet blir en avgjørende faktor for næringslivet. Dette gjelder både de eksportrettede næringene og øvrig næringsliv i regionen. Kravet til regularitet for forsyninger nordover faller i stor grad sammen med eksportindustriens regularitetskrav i motsatt retning. En vesentlig del av tungtransporten går på kvelds- og nattetid. Dette gjør at god framkommelighet og regularitet i form av nattbrøyting og strøing er viktig for denne trafikken.

Fiskeindustrien og havbruksrelatert virksomhet er en viktig næring i hele Nord-Norge og er sterkt eksportrettet. Det er ventet økt vekst innen denne næringen i årene framover. Samtidig foregår det lokal transport av fisk internt mellom virksomheter, samt inntransport av innsatsfaktorer som øker det totale transportbehovet for næringen. Dette tilsier at det må settes et særlig fokus på de transportbehov denne næringen har.

Tendensen i produksjonen går i retning av økt andel ferskvarer, noe som stiller høyere krav til hurtighet og sikkerhet i transportnettet. Transporttid og ikke minst krav til en ubrutt kjølekjede er kritiske faktorer i denne transporten. Ferskfisktransporten går i dag hovedsakelig på bil fra produsent direkte til mottaker i Sør-Norge eller i Europa. Det meste av denne transporten går sørover på E6 eller via grenseoverganger til Finland og Sverige. De største problemene for næringstransporten er aksellastrestriksjoner og dårlig standard på deler av riksvegnettet og de fylkeskommunale tilførselsvegene. Omlasting og skader på varer går ut over varekvaliteten, i tillegg til at kostnader og tidsforbruk øker.

I handlingsprogrammene for stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet er det tatt hensyn til å etablere effektive tilførselssystem (feedersystem) inn mot de regionale knutepunktene. I denne sammenheng vil en videreføre arbeidet med å vurdere og overvåke hovedvegnettet for havbruks- og fiskerinæringens transporter med sikte på å tilpasse regularitet og framkommelighet til næringens behov.

Turistnæringen er sterkt voksende i landsdelen og et satsingsområde i fylkesplanene til alle de tre fylkeskommunene. En stor del av turisttrafikken til Troms og Finnmark går gjennom Sverige og Finland mens E6 er den sentrale turiståren for Nordland. For turisttrafikken er det særlig ferjesambandene som framstår som flaskehals. Enkelte strekninger med smal og

svingete veg er dårlig egnet for å kjøring med bobiler og campingvogner. Det er viktig å kunne tilby gode rasteplasser og sanitæranlegg langs de viktigste turistrutene. Innsatsen til Nasjonale turistveger i Nord-Norge skal øke landsdelens attraktivitet som reisemål for vegfarende turister og bidra til å styrke landsdelens næringsliv, ikke minst i distriktene. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommuner, kommuner og reiselivsaktører i landsdelen for å utvikle seks vegstrekninger til Nasjonale turistveger. Disse er Varanger, Havøysund, Senja, Andøya, Lofoten og Helgelandskysten sør. Målet er å ha disse strekningene fullført med turistvegstatus innen 2015.

I lys av utbyggingen av LNG-gass anlegget på Melkøya i Hammerfest og videre perspektiver for olje- og gassproduksjon i Barentsregionen, må det framover holdes et fokus på eventuelle konsekvenser for vegnettet og vegtransporten. Bl.a. erfaringer fra utbyggingen i Hammerfest viser at behovet for transport av forsyninger og byggevarer vil øke i en anleggsperiode og kan utløse behov for utbedringer av vegstandarden.

3.2 Hovedtransportstrømmer, transportnett og knutepunkt på veg.

For å få mer kunnskap om næringstransportene i Nord-Norge samt transportstrømmer i Barentsregionen, er fra flere hold satt i gang arbeid med å kartlegge transportstrømmer og transportknutepunkt. Det er med hensyn til neste revisjon av Nasjonal transportplan viktig å samordne dette arbeidet.

Statens vegvesen utførte i 2003 en undersøkelse av transportstrømmene på vegnettet i landsdelen kalt "Næringstransporter i region nord". Det foreligger en rapport fra denne første delen av prosjektet som vil bli videreført i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Utgangspunktet for undersøkelsen var en konsekvens av at i en tynt befolket landsdel er det ikke personbiltrafikken som dimensjonerer vegnettets utforming og tilstand. Derimot er næringstransporten, spesielt over lange avstander, en kritisk faktor i samfunnets økonomiske utvikling og bør dermed være dimensjonerende for standard på størstedelen av vegnettet.

E6 gjennom hele regionen fra sør til nord er hovedåren for næringstransporten på veg i landsdelen. Fra E6 forgrener videre distribusjon seg på flere mindre transportregioner med regionale knutepunkt.

For landsdelen er det to knutepunkt for godsdistribusjon på veg som peker seg ut. Narvik for distribusjon nordover og vestover og Trondheimsområdet med distribusjoner først og fremst til søndre Nordland, men også til Tromsø og Harstad.

Matvarer og stykkgoods dominerer transporten ut fra Narvik, mest til Tromsø, Harstad og Lofoten/Vesterålen. Viktigste transport inn til Narvik er fisk (fra Tromsø, Lofoten/Vesterålen) og stykkgoods (fra Tromsø, Harstad) som omlastes til tog for videre transport sørover til Oslo. Den absolutt sterkeste transportrelasjonen synes å være mellom Narvik og Tromsø. Tromsø er bl.a. omlastingssted for videre distribusjon til Nord-Troms og Finnmark. Alta utgjør et større knutepunkt for omlasting videre til Øst-Finnmark.

Forsyninger til varehandelen (fra lager/grossist/terminal til detaljleddet) synes å utgjøre størstedelen av godstransporten på veg i landsdelen. Fiskestransporter med bil utgjør den vesentligste delen av transportene ut av landsdelen og har lengst transportavstand.

Over 90 % av kjøretøyene i godstransporten i landsdelen er norske. De øvrige fordeler seg jevnt mellom de andre nordiske landene og Russland/Øst-Europa.

Transportundersøkelsen kartla også transportørens oppfatninger av problemer på vegnettet. Transportørene viste seg å vurdere forhold som veggeometri (kurvatur, bredde, stigning), ujevne og dårlige vegdekker som mest alvorlige problem, dernest fulgte problemer med vinterdriftstandarden. Framkommelighets- og sikkerhetsproblemer vinterstid for tungtransporten synes å bli mer aktualisert som følge av nye transportører og nye kjøretøykombinasjoner.

Mellomriksvegforbindelsene til utlandet får en transportmessig større betydning jo lenger øst i regionen markedene eller produksjonen ligger. Fylkes- og riksvegene inn fra kysten til stam- og mellomriksvegene er viktige for eksport av ferskfisk og annen sjømat.

Godstransport på veg mellom Norge og Russland er særlig aktualisert med den siste tids sterke vekst i eksport av ferskfisk til Russland, der også Nord-norske virksomheter er aktive for å utvide sine markeder. De store fiskemarkedene i Russland ligger rundt storbyene Moskva og St. Petersburg. Transportrutene fra Nord-Norge vil avhenge av startsted, vegforhold, driftskostnader og administrative hindringer. Dersom markedene for norsk ferskfisk flytter seg østover, er det grunn til å anta at mellomriksvegene fra Nord-Norge til Finland og Sverige vil få større transportmessig betydning i tiden framover. Dette er produkter med høye krav til transporthastighet og regularitet, og som derfor i dag transporteres best med bil. Denne utviklingen må følges opp ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Krav til raskere godsframføring øker betydningen av å være tilknyttet transportnett med gode intermodale (kombinerte) løsninger. Det vil være en utfordring å bidra til å videreføre utbyggingen av intermodale knutepunkt i landsdelen.

Tromsøs posisjon som nasjonalhavn med havneområdet i Breivika, har en slik modal knutepunktfunksjon. Havneområdet har i dag tilknytning til Ev 8. Det foreligger planer for større utbygginger av havnekapasiteten i Tromsø noe som også vil påvirke transportsystemet på vegnettet til og fra havneområdene og ut av Tromsø.

Narvik har vokst fram til å bli det viktigste knutepunktet for inntransport av varer til landsdelen og videre distribuering på veg. Store godsmengder kommer daglig sørfra med tog til Narvik (ARE-tog). Her lastes godset (stykk gods og matvarer) over på bil og distribueres videre nordover på E6 til Tromsø/Finmark og vestover på E10 til Harstad og Vesterålen/Lofoten. Dette har ført til en sterk økning i tungtransporten på stamvegnettet nord og vest for Narvik. Denne utviklingen ventes å øke i planperioden. Narvik havn har i dag stor betydning som utskipningshavn for jernmalm fra Sverige. En mulig utvikling av en global øst/vest-transportkorridor over Narvik, vil styrke Narviks posisjon som intermodalt knutepunkt i nord. Dette vil kunne påvirke transportsystemet for vegtransporten

Det er grunn til å anta at næringstransporten mellom Kirkenes/Øst-Finmark og Murmanskområdet vil fortsette å øke i tiden framover. Kirkenes kommune utarbeider nå planer for utbygging av transithavn knyttet til eksport av russiske produkter til Europa og USA og omlasting av olje. For øvrig vil vekst i alminnelig velstand i området og forventet utvikling i offshoreindustrien på begge sider av grensen, tilsi et større samkvem. I neste revisjon av Nasjonal transportplan vil det være nødvendig å gå nærmere inn på valg og prioriteringer mellom ulike veg- og transportforbindelser både på norsk og russisk side.

For byene og industrien på Helgeland er effektiv og sikker vegtransport fra lagre i Trondheim viktig. Situasjonen i dag er at industriprodukter i hovedsak transporteres med båt. Viktige knutepunkter i landsdelen med terminalfunksjoner for omlasting mellom forskjellige transportformer finner vi i Narvik (båt, jernbane, veg), Bodø (fly, båt, jernbane, veg), Fauske (veg, jernbane), Mo i Rana (båt, veg, jernbane) og Sandnessjøen (båt, veg), Harstad (båt, veg), Tromsø (båt, veg), Alta (båt, veg) og Hammerfest (båt, veg).

3.3 Bo- Arbeidsmarkeds- og Serviceregioner (BAS-regioner)

Befolkningsutviklingen i de tre fylkene i landsdelen viser, totalt sett, en fortsatt nedadgående tendens. Endringene i bosettingsmønsteret med sentralisering inn mot større byer og tettsteder fortsetter. I transportplanleggingen er det et viktig mål å legge til rette for utviklingen av robuste bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner. Samtidig er det en utfordring å sikre et transporttilbud (lifelines) som er nødvendig for at småsamfunn i distriktene skal kunne ha et næringsliv og livskvalitet for å bestå.

Statens vegvesen ser en utfordring i planperioden å utbedre vegforbindelser og kollektivknutepunkter mellom og i regionsentra, og mellom lokale sentra og omlandet i løpet av planperioden.

Mosjøen-Mo-Sandnessjøen utgjør en definert bo- og arbeidsmarkedsregion på Helgeland. Å få redusert reisetiden på vegnettet mellom disse byene vil ha betydning for utviklingen av Helgelandsregionen. Det er en stor transportpolitisk utfordring å fortsette fjerning av flaskehalsen samt å utbedre det eksisterende vegnettet i dette området.

Rv 80 Fauske-Bodø og Rv17 Bodø-Meløy er de sentrale transportårene i en felles bo- og arbeidsmarkedsregion i Salten. Det er i dag en viss pendling mellom Fauske/Bodø, men reisetiden er fortsatt for lang til å være en attraktiv tilpassning. Deler av strekningen er sterkt ulykkesbelastet. I nærområdene til Bodø er det tidvise kapasitetsproblemer i trafikkavviklingen.

I Ofoten/Sør-Troms utgjør Narvik-Harstad et regionområde med potensiale for vekst. I Midt-Troms utgjør områdene Finnsnes/Senja og Bardu/Målselv mindre bo- og arbeidsmarkedsregioner.

I Nord-Troms og Finnmark har det utviklet seg mindre, lokale bo- og arbeidsmarkeder langs stamvegnettet. Alta har utviklet seg til å bli et viktig transportknutepunkt.

Stamvegenettet er den sentrale transportåren for disse bo- og markedsregionene. Vegen går ofte gjennom sentrum i flere av byene og tettstedene. Dette medfører problemer med hensyn til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø. Det er en utfordring å bidra til å vitalisere bo- og sentrumsområdene gjennom tiltak for å bedre veg-, trafikk- og miljøforholdene i og gjennom disse byene og tettstedene.

3.4 Utfordringer og strategier for en bedre vegstandard

Som forberedende arbeider til Nasjonal transportplan gjennomførte Statens vegvesen standardregistreringer og utarbeidet en langsiktig strategi for å heve standarden på hele vegnettet.

Hele 43 % av stamvegnettet og 36 % av det øvrige riksvegnettet i landsdelen karakteriseres ved ikke å tilfredssette en minstestandard satt for vegnettet. De viktigste manglene ved

vegnettet er lengre strekninger med smal veg, dårlig kurvatur og bæreevne. Det er også flere stigninger og partier med store vinterproblemer som utgjør flaskehalsen i transporten.

Det er videre registrert trafikksikkerhetsproblemer knyttet til hovedveg inn til og gjennom byer og tettsteder. Her er nedsatt fartsgrense, høy ulykkesfrekvens, sammenblanding av fotgjenger-, lokal- og gjennomgangstrafikk sentrale problemer. Situasjonen medfører også miljømessige problemer.

Innenfor tilgjengelige økonomiske rammer og anslått investeringsbehov, legger Statens vegvesen til grunn en langsiktig strategi om å utvikle stamvegnettet opp mot brukbar standard i løpet av 30 år. Innenfor en brukbar standard ventes det å kunne ivareta de viktigste forholdene av betydning for næringslivets transporter, eksempelvis vegbredde og bæreevne. For den lavtrafikkerte delen av vegnettet innebærer dette at utbyggingen hovedsakelig vil basere seg på utbedringer av eksisterende veg for å oppnå tilfredsstillende bredde og bæreevne. De trafikkbelastede vegene, i nærheten av større byer/tettsteder, vil i hovedsak bli bygget ut til fullgod standard.

For øvrige riksveger legges det opp til en strategi for å ruste opp vegnettet til en definert minstestandard. Dette bør også gjelde fylkesvegene som utgjør viktige tilførselsveger til riksvegnettet. Samtidig bør en styrking av vedlikeholdet prioriteres til veger som er viktige for næringstransporten. Statens vegvesen ser dette som en viktig premisse for at næringslivet i distriktene skal kunne utvikle seg og bosettingen opprettholdes i de mindre kystkommunene. Det er fortsatt flere strekninger på det øvrige riksvegnettet som må rustes opp til ti tonns aksellast i Nordland og Troms. Dette medfører problemer for transporten av industriprodukter og fisketransporter fra bedrifter som må benytte disse riksvegene. Statens vegvesen legger opp til å utbedre samtlige av strekningene til ti tonns tillatt aksellast de siste seks årene i planperioden.

Det er også et voksende behov for å skifte ut gamle og trafikkfarlige bruer på vegnettet. Flere ferjekaier må skiftes ut i planperioden, bl.a. for å tilpasses nye standardferjer og som følge av konkurranseutsetting av ferjedriften.

3.5 Økt innsats til drift og vedlikehold

Bevilgningene til drift og vedlikehold og fornyelse av vegdekket har i en årrekke vært lavere enn det reelle behovet. Konsekvensene av langvarig underdekning av ressurser til drift og vedlikehold har vært at vegkapitalen forringes og at kostnadene ved å rette opp skadene akselererer. Mangelfullt vedlikehold gir over tid alvorlige konsekvenser for sikkerhet og framkommelighet på vegnettet.

Statens vegvesen har over flere år vært opptatt av den uheldige utviklingen i det vedlikeholdsmessige etterslepet. Totalt etterslep i region nord ble beregnet til rundt 2,5 mrd. kr. i 2003. Statens vegvesen legger i handlingsprogrammet opp til å styrke innsatsen til vedlikeholdet for å hindre ytterligere etterslep i vegkapitalen.

Det er en spesiell utfordring å bedre dekketilstanden på vegnettet. På riksvegnettet er det i dag en gjennomsnittlig reasfalteringssyklus på 23 år. For riksveger med liten trafikk må en påregne en dekkelevetid på mer enn 30 år, dersom ikke innsatsen til dekkelegging styrkes.

Problemet med svært dårlig dekkestandard gjelder for alle tre fylkene, men forholdene på enkelte strekninger i Finnmark og Troms vurderes som mest alvorlig.

I brukerundersøkelser og i Statens vegvesens næringstransportundersøkelse er det sentrale klagetemaet sporete og ujevne eller oppsprukket vegdekker. Trafikkantene opplever dette både som et sikkerhets- og framkommelighetsproblem. Dårlig dekkestandard påvirker også de løpende driftsomkostningene av vegnettet.

For å komme opp til en normert dekkestandard, er det beregnet et samlet investeringsbehov til dekkefornyning på rundt 700 mill. kr.

Det vedlikeholdsmessige etterslepet omfatter også tunneler, bruer og ferjekaier samt andre installasjoner langs vegnettet. For nærmere omtale av utfordringer og forslag til tiltak for å styrke vedlikeholdet vises til kap. 7.4. nedenfor.

3.6 Utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet

Omfanget av skadde og drepte på vegnettet i region nord er et alvorlig problem. Nullvisjonen er retningsgivende i arbeidet og innsatsen for bedret trafikksikkerhet.

Nullvisjonen har et systemperspektiv på trafikkulykkene. Elementene i dette systemet er trafikanten, kjøretøyet og vegen - samt lover og regler. Elementene må være tilpasset hverandre og samspille for å unngå ulykker og alvorlige skader. Vegtrafikksystemet skal i utgangspunktet være så sikkert at det ikke krever liv ved normal, aktsom kjøring. Som følge av intensjonene i visjonen om færre hardt skadde og drepte i trafikken, vil fokus dreies mer mot de mest alvorlige ulykkene. De ulykkestypene som medfører alvorligst skadegrad er utforkjørings-, møte- og fotgjengerulykkene.

I region nord har i gjennomsnitt 35-40 personer årlig blitt drept som følge av trafikkulykker de siste årene. I tillegg blir mellom 1100 og 1200 skadd hvert år – av disse om lag 120 med alvorlige skader. Tallet på drepte varierer fra år til år, mellom 30 og 46 de siste 5 årene, men antall ulykker med personskade har de siste årene vist en nedadgående tendens. I et 10-årsperspektiv er ulykkene redusert med 15-20 % til tross for en betydelig trafikkøkning i perioden.

I 2004 omkom 46 personer på vegene i landsdelen. Dette er 16 flere enn i 2003 og det høyeste antallet siden 2000. I Troms omkom 20 personer som er en fordobling i antallet drepte fra året før og det høyeste antallet siden 1987. Høy fart, unge førere og helgetrafikk er trekk som går igjen i flere av dødsulykkene. Nær halvparten av disse ulykkene var utforkjøringer mens 35 % var møteulykker.

Vanligste ulykkestype er utforkjøringsulykker som har en andel på 36 % av det totale ulykkestallet, og denne andelen er økende. Møteulykkene og kryssulykkene er de nest største ulykkestypene og har hver for seg 17 – 18 % av ulykkene. Kryssulykkene har imidlertid de siste årene hatt en synkende andel av ulykkene, mens møteulykkene ligger stabilt på samme nivå.

Bare en liten andel av trafikkulykkene i regionen skjer på såkalte ulykkesbelastede punkter (dvs. punkter med minst 4 ulykker i løpet av en 4-årsperiode innenfor en vegstrekning på maksimalt 100 m). Statens vegvesen har over flere år gjort investeringer for å utbedre eller fjerne ulykkesbelastede punkt på riksvegnettet. Det er blitt færre slike punkter de senere årene. For perioden 2000-2003 hadde vi 13 ulykkesbelastede punkter i regionen som alle lå

innenfor byer og tettbygde strøk. Ca. 2 % av totalt antall ulykker og antall skadde og drepte skjedde på disse punktene.

Oppsummert skjer trafikkulykkene følgelig mer spredt utover et langstrakt vegnett i regionen. Det er vanskelig å sette klare sammenhenger mellom vegstandard og flere av disse trafikkulykkene.

Som et forberedende arbeid til Nasjonal transportplan er det gjort registreringer og analyse av strekninger hvor det skjer spesielt mange og/eller alvorlige ulykker. Det blir spesielt viktig at det gjennomføres ulykkesreducerende tiltak på disse strekningene. For region nord dreier dette seg om i alt 185 km. 75 % av disse vegstrekningene ligger på stamvegnettet. I Nordland kan på E6 bl.a. nevnes strekningene Finneid – Fauske og Ankenes – Narvik nord. Også E10 gjennom Sortland og Svolvær samt deler av rv80 mellom Fauske og Bodø kommer i denne kategorien. I Troms kan nevnes flere avgrensede strekninger på E6 gjennom Bardu, E8 inn mot Tromsø og rv83 inn mot Harstad. I Finnmark peker E6 gjennom Alta og Kirkenes seg ut.

Det er mange aktører i samfunnet, både offentlige, halvoffentlige og private, som arbeider med trafiksikkerhetsspørsmål. Det ligger en utfordring i å få til en bedre samordning av det totale trafiksikkerhetsarbeidet slik at den samlede effekten blir størst mulig.

3.7 Utfordringer med rasutsatte veger

Langs vegnettet i Nord-Norge er det registrert mange rasutsatte strekninger og punkt. De mest rasutsatte strekningene ligger i kystområdene fra og med Lofoten nordover til Vest-Finnmark. Statens vegvesen ser det som en viktig utfordring å videreføre rassikringsarbeidet fra forrige handlingsprogramperiode med økt prioritet og innsats.

Ras og rasfare utgjør først og fremst et trygghetsproblem for de som benytter seg daglig av arbeids- og skoletransport som passerer rasutsatte strekninger. For næringslivet i distriktene, som ofte er avhengig av rask og pålitelig transport, innebærer ras også et framkommelighetsproblem. I mange situasjoner vil det ofte være en vanskelig avveining mellom sikkerhet og framkommelighet om vegen bør stenges eller ikke. Bedret sikkerhet kan oppnås med streng stengningspraksis, men dette vil i mange tilfeller kunne ha uønskede konsekvenser for framkommeligheten for næringstransporter og befolkningen i området. Rassikringstiltak skal i første omgang forhindre rasulykker og redusere faren for skade, dersom raset først går. Samtidig vil rassikringstiltak være med på å bedre hverdagen for de som passerer rasutsatte områder. Flere steder i regionen vil rassikringstiltak være viktige for at folk og næringsliv kan ha et trygt og pålitelig transporttilbud.

Mulige klimaendringer vil kunne påvirke både omfang, type og sted for ras. Utviklingen av klimaet og konsekvensene av dette for vegnettet vil bli fulgt opp fra Statens vegvesens side, og få sterkere fokus i neste revisjon av Nasjonal transportplan.

I kystnære strøk er det ekstra utfordrende og kostbart å gjennomføre rassikringstiltak pga den korte avstanden mellom fjellskråning og havet. Typisk er at vegen er plassert i foten av urmasser som ofte er rasutsatt. Det er få omkjøringsmuligheter på vegnettet i regionen slik at stengte veger pga ras eller rasfare ofte vil få alvorlige konsekvenser for næringstransporten og befolkningen forøvrig.

I Nordland er snøras, steinsprang og isras de klart hyppigst forekommende rastypene, men rasene har ofte et mindre omfang. Flomras på vegene forekommer stadig hyppigere. Lofoten er det området i Nordland med høyest rashyppighet og her dominerer snøras.

Troms er et svært rasutsatt fylke med flere alvorlige ras og rasulykker det siste tiåret. I Troms ligger de rasutsatte strekningene langs kysten, men også flere strekninger i innlandet er utsatt for ras. Behovet for rassikringstiltak på vegnettet vurderes som mest preserende i Troms. I Finnmark er det snøras som dominerer som rastype. De fleste rasutsatte strekningene ligger i Vest-Finnmark.

3.8 utfordringer i utviklingen av riksvegferjetilbudet.

Riksvegferjene er en viktig del av riksvegnettet og tilbudet har stor betydning for næringslivet og befolkningen langs kysten i landsdelen.

Staten fastsetter driftsstandarder og kjøper tjenester fra ferjeselskapene for drift av riksvegferjesambandene. Dagens kjøp av ferjetjenester blir regulert gjennom hovedavtalen, som er en rammeavtale, mellom Statens vegvesen og det enkelte rederi. I henhold til hovedavtalen blir det inngått ettårige drifts- eller tilskuddsavtaler.

Gjennom St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er det satt langsiktige mål for driftsstandard i riksvegferjedriften. Ved utgangen av 2005 forventes det at 55% av landets riksvegferjesamband tilfredsstiller disse målene. Dette er en økning på ca. åtte prosentpoeng fra 2002, og både frekvens og åpningstid er bedret. Årsaken til dette er mer effektiv bruk av ferjene, utskifting av eldre ferjer og økt kapasitet i noen samband.

I Nord-Norge er det totalt 30 riksvegferjesamband, hvorav to er stamvegsamband. Kun sju av disse oppfyller pr. 2004 langsiktige mål for driftsstandard mht. åpningstid, frekvens og nattilbud. For tre av sambandene vurderes det ikke som realistisk å tilfredsstille standardkravene. Dette gjelder sambandene Bodø – Røst – Værøy – Moskenes, Stokkvågen – Onøy – Sleneset – Lovund og Stokkvågen – Træna, hvor det på grunn av lengden må settes inn flere ferjer dersom standardkravene skal tilfredsstilles. I førstnevnte samband er det behov for økt kapasitet sommerstid, men for øvrig har disse sambandene ikke trafikkgrunnlag som forvarer flere ferjer. Når vi ser bort fra disse sambandene, er den totale måloppnåelsen i regionen 27 %. Det er da også sett bort fra oversitting, som er et problem sommerstid. Måloppnåelsen mht. åpningstid og frekvens for riksvegferjedriften i regionen, er hhv. 50% og 31%.

Flere av ferjekaiene i regionen preges av mangelfullt vedlikehold. Innenfor styrkingen av vedlikeholdet foreslås det satt av midler til å øke vedlikeholdsinnsatsen til ferjekaier.

I tråd med Stortingets beslutning om å konkurranseutsette ferjedriften, har Statens vegvesen i handlingsprogrammet ambisjon om å konkurranseutsette samtlige riksvegferjesamband i regionen i løpet av første fireårsperiode.

Konkurranseutsettingen vil kreve en viss fornyelse av ferjeflåten som igjen utløser behov for å bygge om eller fornye ferjekaiene dersom en skal kunne utnytte ferjene på en effektiv måte. I tolv av de tretti sambandene vil det være behov for å bygge om ferjekaiene, der Troms vil ha det klart største behovet. Kostnadene til ombygging av ferjekaier er grovt beregnet til totalt 200 mill. kr. og må dekkes i hovedsak over post 30 Riksveginvesteringer.

Statens vegvesen har vurdert bruk av ordningen ”Alternativ bruk av ferjetilskudd” for de to ferjesambandene Rya og Bjarkøy i Troms. Ordningen åpner for å benytte statlige ferjesubsidier til å realisere et ferjeavløsningsprosjekt i stedet for å benytte midlene til videre drift av sambandet. Utover de statlige bidragene vil det samtidig være behov for annen finansiering for å få realisert prosjektene. Denne prosessen vil bli videreført med sikte på å få en avklaring rundt disse spørsmålene i løpet av første fireårsperiode.

Forslag til prioriteringer innen riksvegferjedriften er nærmere omtalt i kap. 8 nedenfor.

3.9 utfordringer for et bedre miljø

St. meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 peker på at vegbygging og økt vegtransport medfører miljøproblem som luftforurensning og støy, samt inngrep i verdifulle natur- og kulturmiljø. Luftforurensning og støy angår primært byer og tettbygde områder, mens inngrep i verdifulle natur- og kulturmiljø gjelder både i byer, tettsteder og på landsbygda.

Basert på registreringer og målinger som Statens vegvesen har utført under arbeidet med Nasjonal transportplan, kan det generelt sies at de registrerte miljøproblemene knyttet til veg og vegtransport i region nord er moderate sammenliknet med sentrale strøk av landet.

Det er i perioder av året registrert konsentrasjoner av svevestøv i Tromsø. Kontinuerlige luftmålinger, har så langt vist at luftforurensingen periodevis overstiger forskriftsfestede krav til miljøkvalitet. Det må derfor iverksettes nødvendige drifts- og vedlikeholdstiltak som bidrar til at luftforurensingen holdes innenfor kravene. Luftforurensning fra avgasser fra biltrafikken, er enda ikke av et slikt omfang at den kommer i konflikt med forurensningslovens krav.

I byer og noen større tettsteder langs E6 kan det bli aktuelt med støyreducerende tiltak i perioden 2006-2009 for å imøtekomme kravet om at støyplagen skal reduseres med 25 % innen 2010 i forhold til 1999.

I de største byene i regionen er privatbilbruken et voksende problem. Et godt og økonomisk attraktivt kollektivtilbud, ”spesielle” avgifter (økt parkeringsavgift m.m.) på privatbilbruken kan sammen med strategisk areal- og transportpolitikk i byområdene redusere miljøproblemene.

Vegbygging i regionen byr på særlige utfordringer både med hensyn til landskapsforhold og natur som er sårbar overfor inngrep i landskapet. Det å skape bedre harmoni mellom veg og landskap er en sentral utfordring som vil bestå i å utbedre eksisterende problemsoner langs vegnettet, samt hindre at nye problemsoner oppstår ved bygging av nye veger. Registrering av landskapstilstanden har avdekket behov for utbedring eller opprydding langs enkelte strekninger i regionen.

Statens vegvesen forvalter og påvirker landskapet, og er forpliktet til å synliggjøre og integrere landskapshensyn innen sin sektor. Vurderinger og tiltak knyttet til miljø- og landskap hører hjemme i alle faser av planlegging og gjennomføring av investeringsprosjekt, tiltak for å bedre trafiksikkerhet, rassikring og ved utbedring av eksisterende vegnett.

I forbindelse med byggearbeider oppdages det ofte automatisk fredete kulturminner, både av samisk og annen opprinnelse. Det påhviler Statens vegvesen et særlig ansvar å påse at slike registreringer meldes til rette myndighet samt utvikle samarbeidet med disse.

3.10 Styrke sykkelens som framkomstmiddel

Stortinget ba i 2001 om at det skulle utarbeides en nasjonal sykkelstrategi, og at denne skulle være et grunnlag for Nasjonal transportplan. Hensikten med en nasjonal sykkelstrategi er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel.

I St. meld. nr. 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 legges det opp til at sykkelens rolle som framkomstmiddel skal styrkes. Et viktig virkemiddel for å styrke sykkelens rolle som framkomstmiddel er utbygging av sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder. Utenfor tettsteder forutsettes innsatsen rettet mot mer avgrensede strekninger, særlig strekninger som brukes som skoleveg, og strekninger hvor det ferdes mange mindreårige. Det skal legges også opp til å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av eksisterende sykkelveger som skal følges opp med strakstiltak. Drift og vedlikehold av sykkelvegnettet må forsterkes i forhold til dagens situasjon.

Gjennom Nasjonal sykkelstrategi har Statens vegvesen fått en ny rolle som pådriver i arbeidet med å øke sykkelbruken i byer og tettsteder samt bidra med faglig kunnskap, planlegging og fysisk tilrettelegging i nært samarbeid med kommunene.

I region nord er det registrert et voksende behov for å bygge gang- og sykkelveger. Tromsø kommune er den eneste kommunen som har en vedtatt kommunedelplan for gående og syklende, der det legges til rette for sammenhengende gang- og sykkelvegnett inn mot sentrum av byen. Det er et mål at innsatsen for utbygging av gang- og sykkelveger økes i siste del av planperioden.

Sykkelen kan også utvikles til et reiselivsprodukt. I oppfølgingen av Nasjonal sykkelstrategi vil det i regionen bli skiltet egne sykkelruter nært knyttet til de nasjonale turistvegene.

3.11 Utfordringer innenfor kollektivtransporten.

Utfordringene innenfor kollektivtransporten i region nord er begrenset sammenliknet med sentrale strøk og de største byene i landet. Behovet for kollektivtiltak knytter seg hovedsakelig til Tromsø og enkelte av de større byene i regionen. Tromsø har i dag godt tilrettelagt kollektivtransporttilbud uten nevneverdige registrerte hastighetsforsinkelser i rushtiden. I første del av perioden vil det bli lagt opp til nye målinger av framkommelighetsproblemer for busstransporten i Tromsø med henblikk på gjennomføring av tiltak i perioden 2010-2015. Dette arbeidet kan først komme i gang etter 2007 som følge av omfattende ruteomlegginger i forbindelse med utbygginger i byen. Tromsøbrua og Sandnessundbrua utgjør imidlertid flaskehalsen også for kollektivtransporten. Fortsatt trafikkvekst vil påvirke tilstanden for framkommeligheten for kollektivtransporten. Gjennomføring av Tromsøpakke II vil midlertidig gi problemer for framkommeligheten for både kollektivtransporten og privat transport.

I flere byer i regionen er det behov for å gjøre knutepunktutbedringer, bygge eller utbedre terminaler samt bygge og tilrettelegge på holdeplasser. Denne innsatsen vil måtte samordnes med andre involverte aktører.

4. Samordning av tiltak mellom transportformene

Det har vært avholdt møter mellom Statens vegvesen og de øvrige transportetatene Jernbaneverket, Kystverket og Avinor, i handlingsprogramprosessen. Samarbeidet har hatt fokus på avklare hvilke prosjekter som krever samarbeid under planlegging og utførelse. For slike prosjekter er det etablert en direkte og løpende kontakt mellom aktørene. Blant viktige samarbeidsprosjekt kan nevnes:

Veg	Prosjekt	Behov for tverretattlig planlegging eller samarbeid om utbygging
E6	Vegpakke Helgeland N. Tr.lag gr. – Hemnes evt. Saltfjellet med mer	Jernbaneverket. Ny veg parallelt med jernbane på enkelte strekninger Mo stasjon Avinor – flyplasstruktur/ felles flyplass Helgeland
Rv 80	Vegpakke Salten (Bodø – Fauske med mer)	Kystverket og Jernbaneverket ifm. Bodø havn og Tverlandet stasjon Rassikring Bodø – Fauske
E6	Narvik – Bjerkvik	Avinor – Narvik lufthavn. Avinor Jernbaneverket
E10	Lofast	Avinor – flyplasstruktur
E69		Avinor – ny flyplass Honningsvåg, behov for adkomst fra E69
E75	Vardø – Vadsø	Avinor – vurdering av felles flyplass Vardø/Vadsø. Avinor bedt i NTP om å vurdere nedlegging av en av de 2 lufthavenene Kompenserende tiltak, adkomst etc
E6	Alta	Avinor – ny adkomst til Alta lufthavn
E69	Honningsvåg	Avinor – adkomst til evt. ny flyplass for Honningsvåg
Rv 86?	Internveg Torsken	Vegbygging fra 2010 Kystverket – behov for samarbeid

Det har vært nær kontakt mellom Statens vegvesen, Tromsø kommune og havnevesenet i Tromsø om havneplanene i Tromsø.

Det gis nedenfor en nærmere omtale av enkelte av de prosjektene som berører Avinor:

Helgeland:

Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utredet spørsmålet om en ny felles lufthavn til erstatning for to eller tre av dagens flyplasser i Mo, Mosjøen og Sandnessjøen. I stortingsmeldingen om NTP heter det at: Avinor frarår imidlertid videre arbeid med den aktuelle lokalitet på grunn av dårlig værmessig tilgjengelighet. Værmålingene er for tiden gjenstand for kvalitetssikring, og endelige konklusjoner kan ikke trekkes.

Det beste alternativet ligger i Vefsn kommune i nordre del av Drevjadalen, parallelt med (og inntil) Nordlandsbanen og fylkesveg 241. Dersom det blir aktuelt å realisere prosjektet antar Avinor at det blir behov for å utbedre atkomsten fra E6 langs fylkesveg 241, samt å etablere

en ny stasjon på Nordlandsbanen. Videreføringen av prosjektet vil bli vurdert i løpet av 2006, når kvalitetssikringen av værmålingene er gjennomført.

Lofast:

Stortingsmeldingen om NTP nevner ”vurdering av felles flyplass for Lofoten”. Arbeidet er foreløpig ikke igangsatt i påvente av ny teknisk godkjenning for Svolvær lufthavn. Avinor planlegger imidlertid å starte opp arbeidet i høsten 2005. Avinor antar at det primært er tale om en felles løsning for Svolvær og Leknes. Tidligere er et område nord-vest på Gimsøy vurdert som et mulig alternativ. Ny flyplass antas å føre til behov for ny atkomst fra E10, men det er alt for tidlig å si noe konkret om dette på det nåværende stadium.

Vardø-Vadsø:

I stortingsmeldingen om NTP heter det at : Regjeringen vil utrede om en av de eksisterende flyplassene kan bli framtidig felles lufthavn for dette området. Denne saken har også vært oppe til politisk behandling tidligere (2002), men både en ny felles flyplass og nedlegging av Vardø er avvist. Avinor avventer her et oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Det vil være ønskelig med kontakt med Vegvesenet om planleggingen, bl.a fordi det var mye fokus på den dårlige vegstandarden i området (herunder fremkommeligheten over Domen) da forslagene ble avvist i 2002.

Honningsvåg:

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet Avinor i 2003 spørsmålet om bygging av en ny flyplass for Honningsvåg. Det er konkludert med at en lokalitet på Porsangernesryggen (rett sør for det gamle fergeleiet) kan være en mulig flyplasstomt. Atkomsten fra ny riksvei (E69) vil eventuelt bli kort og anleggsteknisk enkel. Det er nylig igangsatt målinger for å fastslå om lokaliteten er værmessig egnet. Disse vil foregå over en toårs-periode. Deretter vil det bli tatt stiling til om prosjektet skal videreføres.

Narvik – Bjerkvik:

I NTP foreslo Regjeringen at Narvik lufthavn legges ned når nåværende anbudsperiode for regionale anbudsruiter går ut 31.03.2006. Som kompensasjon ble det foreslått vegprosjekter mellom Narvik og Evenes til 50 mill.kr. Stortinget avviste imidlertid dette forslaget. Statens vegvesen utreder nå E6-strekningen mellom Narvik og Bjerkvik. Avinor vil bistå i dette arbeidet med trafikk tall og samfunnsøkonomiske konsekvenser for flyreisende.

5. Økonomiske rammer

Tabellen nedenfor viser de økonomiske planleggingsrammene for region nord for postene trafikant og kjøretøy, riksveginvesteringer (øvrige riksveger) og rassikring. Det presiseres at riksveginvesteringene er eksklusive midler til stamveginvesteringer i regionen. Disse presenteres i eget handlingsprogram for stamvegnettet.

Tabell 5 Økonomiske planleggingsrammer til regionen

	2006–2009	2010-2015	2006-2015
Post 23 Trafikant og kjøretøy, drift og vedlikehold	4050	Ikke oppgitt	Ikke oppgitt
Post 30, inkl post 60 Riksveginvesteringer (øvrige riksveger)	950	1310	2260
Post 31 Rassikring	360	540	900
Sum statlige midler	5360	1850	3160
Forventet annen finansiering (bompenger/tilskudd/forskudd)	630	765	1395
Sum	5990	2615	4555

6. Hovedprioriteringer i regionen

Statens vegvesen ser det som en hovedutfordring i transportplanleggingen å sikre en infrastruktur som styrker grunnlaget for bosetting og næringsaktivitet i regionen.

Ved prioriteringen av ressurser vil det, innenfor gitte planrammer, være en målsetting å prioritere tiltak som kan bidra til å styrke eksportnæringenes konkurranseevne ved å motvirke avstandsulempene til markedet. Videre må det tas hensyn til å sikre transport av forbruksvarer og innsatsvarer til og internt i regionen. I tillegg må det sikres en basisstandard (lifelines) til små lokalsamfunn utenfor det sentrale vegnettet.

Bortsett fra tidsavgrensede perioder i byene, er det ikke registrert kapasitetsproblemer for personbiltrafikken på vegnettet. Det vil derfor være rimelig å legge godstransporten til grunn som ”dimensjonerende” faktor, ikke minst på stamvegnettet, i en prioritering av ressursinnsatsen. Standardutbedringer for framkommelighet bør derfor i stor grad tilpasses godstransportens behov.

6.1 Post 30 Riksveginvesteringer - regionale innsatser og prioriteringer

For Statens vegvesen region nord legges det til grunn en samlet planleggingsramme for statlige midler til riksveginvesteringer på 2260 mill. kr., eksklusiv stamvegmidler, i perioden 2006-2015, herav 950 mill i perioden 2006-2009.

Bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i enkelte av fylkene i tillegg til andre sentrale føringer for prioriteringene, reduserer fylkeskommunenes handlingsrom i første

fireårsperiode. I siste del av tiårsperioden vil handlingsrommet være større for å legge føringer for langsiktige satsinger og planlegging av aktuelle investeringsprosjekter. Bundne midler til refusjoner og fullføring av prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden utgjør 237 mill. kr. av de statlige midlene på det øvrige riksvegnettet.

6.1.1 Stamveger

Et effektivt stamvegnett er grunnleggende både for næringslivets transporter og for befolkningen i landsdelen. Det er på stamvegnettet store utfordringer knyttet til å avvikle trafikken mer sikkert og effektivt samt utjevne standardforskjeller. Statens vegvesen har i forslaget til prioriteringer lagt vekt på mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet. På strekninger med lav trafikk legges det opp til at utbyggingen hovedsakelig baseres på utbedring av eksisterende veg for å oppnå tilfredsstillende bredde og bæreevne samt bedret trafiksikkerhet. På strekninger med høy trafikk, fortrinnsvis inn mot de større byene, legges fullgod standard til grunn for utbyggingene. Med utgangspunkt i nullvisjonen for trafiksikkerhet legges det opp til å gjennomføre flere mindre investeringstiltak som gir bedret sikkerhet.

Innenfor en tiårsperiode vil den foreslåtte satsingen på stamvegnettet bety et stort, men nødvendig løft, for å bedre forholdene for vegtransporten i landsdelen og dermed bidra til å styrke Nord-norsk næringsliv. Denne satsingen vil bidra sterkt til å utvikle bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.

Nedenfor følger en kort gjennomgang av prioriteringene som foreslås innen transportkorridorer og stamvegruter.

Transportkorridor 7 – stamvegrute 3

I tillegg til fullføring av igangsatte prosjekter, prioriterer Statens vegvesen å utbedre strekninger på E6 i Nordland med lav standard.

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger.

Ruten er delt mellom region midt og region nord. I det videre omtales kun de prioriteringer som er gjort i region nord.

Ruten er foreslått med en samlet statlig planramme på 2130 mill. kr. i perioden 2006-2015 med henholdsvis 700 mill. kr. for perioden 2006-2009 og 1430 mill. kr. for perioden 2010-2015. I tillegg er det kalkulert med 330 mill. kr. i bompenger i første fireårsperiode og 1475 mill. kr. i siste seksårsperiode, totalt en bompengandel på 1805 mill. kr. for hele tiårsperioden.

Den delen av planrammen som er tildelt i region nord i første fireårsperiode vil hovedsakelig gå til ferdigstilling av tunnelen på E12 Umskaret i Rana kommune.

Nordland fylkeskommune har gitt sin tilslutning om delvis bompengefinansiering av utbedringene på E6 gjennom Helgeland. De berørte kommunene har i hovedsak stilt seg positive til en bompengefinansiering av prosjektet. Statens vegvesen arbeider nå med å planlegge "Vegpakke Helgeland" med sikte på å framlegge prosjektet for politisk behandling våren 2006. I Stortingets behandling av St. meld. nr 24 ble rammen til "Vegpakke Helgeland"

øket med 150 mill. kr.. I forslaget til handlingsprogram for stamvegnettet er midlene fordelt til perioden 2010-2015.

Statens vegvesen legger opp til å starte vegpakken med flere mindre utbedringer på E6 gjennom Helgeland i første fireårsperiode. Det legges opp til å finansiere tiltakene dels med statlige bevilgninger dels med bompenger.

I siste del av tiårsperioden forutsetter Statens vegvesen en videreføring av utbedringene på E6 gjennom Helgeland. Utbedringsprosjektene som inngår i "Vegpakke Helgeland" planlegges fullført i løpet av tiårsperioden.

Statens vegvesen ønsker også å prioritere oppstart av omlegging av rv 80 mellom Fauske og Bodø i første del av planperioden, kalt "Vegpakke Salten". Det er gitt lokal og fylkeskommunal prinsipiell tilslutning om delvis bompengefinansiering. I Stortingets behandling av St. meld. nr 24 ble rammen til "Vegpakke Salten" øket med 100 mill. kr. I forslaget til handlingsprogram for stamvegnettet er midlene fordelt til perioden 2010-2015. Prosjektet planlegges fullført i løpet av tiårsperioden.

Forslag til prioriteringer for strekningsvise investeringer og mindre investeringer for stamveggruten samt omtale av "Vegpakke Helgeland" og "Vegpakke Salten" er nærmere omtalt under de fylkesvise prioriteringene i kap. 10 nedenfor og i handlingsprogrammet for stamvegnettet.

Transportkorridor 8 – stamveggrute 4 og 5

Statens vegvesen vil i planperioden prioritere tiltak på E6 for å bedre regularitet og framkommelighet over fjellpartier som er særlig problematiske vinterstid samt å utbedre strekninger med svært dårlig standard.

Rute 4 : E6 Bodø – Nordkjosbotn med tilknytninger

Ruten er foreslått med en samlet statlig planramme på 1370 mill. kr i perioden 2006-2015 med henholdsvis 620 mill. kr for perioden 2006-2009 og 750 mill. kr for perioden 2010-2015.

I første fireårsperiode vil rammen i all hovedsak gå til å fullføre Lofast (Lofotens fastlandsforbindelse) på E10 med en investeringsramme på 520 mill. kr. Prosjektet planlegges ferdig i 2007.

I siste seksårsperiode er det aktuelt å prioritere omlegging av strekninger med framkommelighetsproblemer, spesielt vinterstid.

Statens vegvesen vurderer omlegging av E6 på den rasfarlige strekningen på nordsiden av Rombaksfjorden ved Narvik. I tillegg har strekningen dårlig standard og har svært stor betydning for godstransporten nord og vestover fra Narvik. I arbeidet med kommunedelplanen vurderes det to løsningsalternativer; opprusting av eksisterende veg rundt Rombaksfjorden eller bygging av ny bru over Rombaksfjorden, som vil gi en vesentlig innkorting av E6.

Samtidig er det behov for å utbedre trafikkforholdene gjennom Narvik. Statens vegvesen vil prioritere en omlegging av E6 gjennom Narvik sentrum. Det vil være hensiktsmessig å se planlegging og utbygging av disse prosjektene i sammenheng. Prosjektet foreslås realisert som en vegpakke, dels finansiert gjennom bompenger og dels statlige midler.

I Stortingets behandling av St. meld. nr. 24 ble rammen til vegutbedring i Narvikområdet påplussert 100 mill. kr. I forslaget til handlingsprogram for stamvegnettet er midlene fordelt til perioden 2010-2015. Statens vegvesen vurderer å forsere oppstart av utbyggingsarbeidene.

Forslag til prioriteringer for strekningsvise investeringer og mindre investeringer for stamveggruten samt omtale av "Vegpakke Ofoten" er nærmere omtalt under de fylkesvise prioriteringene i kap. 10 nedenfor og i handlingsprogrammet for stamvegnettet.

Rute 5 : E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Ruten er foreslått med en samlet statlig planramme på 880 mill. kr for hele tiårsperioden med henholdsvis 280 mill kr for perioden 2006-2009 og 600 mill. kr i 2010-2015.

I Stortingets behandling av St. meld. nr 24 ble rammen til prosjektet E6 vest for Alta øket med 150 mill. kr. I forslaget til handlingsprogram for stamvegnettet er midlene fordelt med 100 mill kr til første fireårsperiode og med 50 mill. kr. til perioden 2010-2015. Prosjektet vil ikke kunne fullføres i løpet av tiårsperioden innenfor de tilgjengelige planrammene.

I første fireårsperiode vil en vesentlig del av rammen gå til utbedring av E6 vest for Alta med en investeringsramme på 180 mill. kr. Det legges opp til oppstart av prosjektet i 2006 på strekningen fra Langnesbukta til Janselv, med planlagt ferdigstillelse i 2008. I 2008 planlegges oppstart av strekningen fra Janselv til Hansnes med ferdigstillelse i 2010. I siste seksårsperiode forutsetter Statens vegvesen å videreføre utbedringene på E6 vest for Alta samt at det kan være aktuelt å bygge ny bru på E6 over Tanaelva i Finnmark.

Forslag til prioriteringer for strekningsvise investeringer og mindre investeringer på stamveggruten er nærmere omtalt under de fylkesvise prioriteringene i kap 10 nedenfor og i handlingsprogrammet for stamvegnettet.

6.1.2 Øvrig riksvegnett

På det øvrige riksvegnettet har Statens vegvesen lagt opp til en strategi med formål å oppnå en akseptabel minstestandard på det eksisterende vegnettet. Innenfor rammene til øvrige riksveger foreslår Statens vegvesen å prioritere fjerning av flaskehals og mindre utbedringer på vegnettet for å løse framkommelighetsproblemer vinterstid og for å stoppe etterslepet i vegkapitalen. Det foreslås også en sterk prioritering til ulike tiltak for å bedre trafiksikkerheten. En mindre del av planrammen foreslås avsatt til miljø og kollektivtiltak.

For innretningen av innsatser og prioriteringer på det øvrige riksvegnettet anbefales det å legge opp til å prioritere det vegnettet som er viktig for næringstransporten, spesielt vegene fra kysten og inn mot stamvegnettet. Dette er en viktig forutsetning for å oppnå de ambisjonene og målene som samtlige tre fylkeskommuner legger til grunn for satsing på næringslivsutvikling langs kysten.

Det er innenfor rammen også lagt vekt på utbedringer av veier som har betydning for transporten mellom byer og omland og å bedre trafikkavvikling og sikkerhet i de største byene i landsdelen. Det foreslås samlet på øvrige riksveger satt av henholdsvis 180 mill. kr. til mindre utbedringer og 79 mill. kr. til trafiksikkerhetstiltak i første fireårsperiode.

Den planlagte styrkingen av vedlikeholdet vil bidra til å stoppe etterslepet i vegkapitalen og heve standarden på det øvrige riksvegnettet. Se nærmere omtale i kap. 7.4.

Forslag til prioriteringer av den fylkesfordelte rammen for strekningsvise investeringer og mindre investeringer på øvrige riksveger er nærmere omtalt i kap. 10 nedenfor.

6.1.3 Tunnelsikring og utskifting av utstyr i tunneler

Vegtunnelene i regionen er i all hovedsak trygge å ferdes i. Reell ulykkesrisiko er langt lavere i tunneler enn på det øvrige vegnettet. Tunnelulykkenes ofte dramatiske bilde har trolig en meget stor innvirkning på trygghetsfølelsen ved ferdsel i vegtunnelene.

Innenfor post 30 ble det i St. meld. 24 øremerket 1 700 mill. kr. til utbedring av eksisterende tunneler i tiårsperioden 2006-2015. Midlene skal benyttes til å følge opp det sentrale programmet for sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende tunneler fra forrige Nasjonal transportplan (2002-2011). I tillegg forutsettes midlene benyttet til utskifting og utbedring av gammelt tunnelutstyr og vann- og frostsikring samt oppfølging av EUs rådsdirektiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler på det transeuropeiske vegnettet.

Basert på innsendte opplysninger fra regionene er det utarbeidet en samlet plan for hvilke tunneler som skal prioriteres på landsbasis. For de første fire årene i perioden er region nord tildelt en planramme på totalt 74 mill kr.

Årlig fordeling av regional planramme til sikkerhetsoppgradering av tunneler. Mill. 2006 kr.

Region nord	2006	2007	2008	2009	2006-2009
	9	19	19	27	74

Prioritert oversikt over sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler

Region nord

PRI	VD	Region	Fylke	Veg	Navn	Lengde	ADT	Brannsikring av PE skum	Rømningslys i 1000 kr	Nødutgangskitt i 1000 kr	Nødtelefoner i 1000 kr	Brannslukkere i 1000 kr	Sikkerhets- utrustning, Nødtelefon, Brannslukker	Rødblinsk i 1000 kr	Bommer	ITV-Overvåking bommer i 1000 kr	ITV-overvåkning av tunnel i 1000 kr	Komm og radio i 1000 kr	Høydehinder i 1000 kr	Ventilasjon i 1000 kr	SRO	Annet, spesifiser i tekst under tabellen	Lys i 1000 kr	SUM TUNNEL 2006 NOK	År	Forklaring
54	NORD	18	EV 6	Kobbskaret	4457	1100	5700	2500											50				2200	8 608	2 006	
61	NORD	18	RV 17	Svartisen	7624	539	11000	4200		150	50							3300	50				3100	19 565	2 007	
57	NORD	18	RV 835	Steigen	8079	214	5200	4500											50				3200	10 174	2 008	
70	NORD	20	EV 69	Nordkapp	6875	320		3800		50	250								50					4 330	2 008	
79	NORD	18	EV 6	Fagernes	2069	7957		50		100	100													261	2 008	
86	NORD	19	EV 8	Tromsøysund	3500	4160		3900																4 069	2 008	
88	NORD	20	EV 75	Vardø	2890	1000	3500	1600				50						1900	50					7 408	2008 - 2009	Påbegynnes 2008
89	NORD	18	RV 76	Tosen	5857	241	5800	3250											50				2600	9 495	2 009	
92	NORD	18	EV 6	Kvænflåget	1747	2268	800	1000										1500	50	300				3 809	2 009	
98	NORD	19	RV 868	Pollfjellet	3230	500	2900	1850				50						2000					400	7 095	2 009	

Regionvegkontoret har videre vurdert behov for å gjennomføre ytterligere tiltak i tunnelene i første fireårsperiode. Det er derfor avsatt midler på post 23 og post 30 for å stoppe det vedlikeholdsmessig etterslepet i tunneler i regionen. Disse midlene planlegges benyttet til å skifte ut dårlig og utslitt sikkerhetsutstyr, sikringsarbeider samt annet vedlikehold og opprusting. Dette arbeidet omtales nærmere i kap 7.4.

6.1.4 Gang- og sykkelveger

Det foreslås avsatt samlet 26 mill til utbygging av gang- og sykkelveger på øvrige riksveger i perioden 2006 – 2009 som vil gi 13 km nye gang- og sykkelveger i regionen. Midlene foreslås prioritert mellom utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveger i byer/tettsteder med mer enn 5000 innbyggere, og gang- og sykkelveger i tettbebyggelse med høy skadegradstetthet og/eller langs skoleveg. For perioden 2010-2015 forutsettes det en vesentlig økning i midler til gang- og sykkelveger i regionen.

I region nord, er det bare Tromsø kommune som har en formelt vedtatt plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Denne planen brukes aktivt til prioritering av utbyggingstiltak for gang- og sykkelveg. I noen av de andre kommunene i regionen, dekkes deler av gang- og sykkelvegnettet opp av andre planer.

I de tre fylkene i regionen er det 17 tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. Noen av kommunene har signalisert interesser for slike planer, mens andre har konkrete mål om å gjennomføre slike planer. Det vil være en målsetting at 50 % av disse tettstedene skal ha en vedtatt plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett ved utgangen av 2009.

Arbeidet med nasjonale sykkelruter ble startet tidlig i 2005 og videreføres først i handlingsprogramperioden. Det er et mål å gjennomføre ruteplanlegging og skilting av nasjonale sykkelruter i landsdelen i løpet av første fireårsperiode.

6.1.5 Miljøtiltak

I handlingsprogrammet foreslås det på øvrige riksveger lagt opp til en behovstilpasset innsats for å redusere stedvise støyproblem samt utbedre problem i landskapet. Det legges videre opp til tiltak for å løse problemer med svevestøv i Tromsø. Det foreslås satt av 5 mill. kr. i første fireårsperiode.

Det er gitt en nærmere omtale av de fylkesvise investeringene til miljøtiltak i kap 10.4.2

6.1.6 Kollektivtrafikktiltak

I handlingsprogrammet foreslås det på øvrige riksveger lagt opp til utbygging av knutepunkter for kollektivtrafikken samt bygging av holdeplasser og bussterminaler i samarbeid med berørte kommuner og trafikksekselskap. Det skal her legges vekt på tilgjengelighet for alle

brukergrupper. Det foreslås satt av 20 mill. kr til formålene i første fireårsperiode, men det forutsettes prioritert en høyere innsats til kollektivtiltak i siste del av planperioden. Det er gitt en nærmere omtale av de fylkesvise investeringene til kollektivtiltak i kap 10.4.2

6.1.7 Tromsøpakke II

I St.prp. nr. 62 (2003-2004) vedtok Stortinget å videreføre ordningen med innkreving av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø. Finansieringsbidraget er ment å delfinansiere infrastrukturtiltak i Tromsø by. Det er lagt opp til avgiftsinnkreving over en fireårsperiode fra 2004 til 2008. Det legges til grunn en total investeringsramme for fireårsperioden på 150 mill. kr. (2004 kr.verdi), hvorav statlige midler utgjør 50 mill kr. (2004 kr.verdi).

Tromsøpakke II ble behandlet lokalt av Tromsø kommune 11. febr. 2004 og av Troms fylkeskommune 24. febr. 2004.

Gjennomføring av Tromsøpakke II vil gi bedret framkommelighet for kollektivtransporten og bedre tilgjengelighet for alle brukere av kollektiv transport. Bygging av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett vil gi både bedret framkommelighet og økt sikkerhet for gående og syklende samt bidra til å øke sykkelens attraktivitet som framkomstmiddel.

Omklassifisering og utbedring av Langnestunnelen vil gi et bedre tilbud for biltrafikken gjennom sentrum. Det har i planleggingen av Tromsøpakke II vært et nært samarbeid mellom Statens vegvesen og Tromsø kommune.

Tromsøpakke II er nærmere omtalt under den fylkesvise omtalen i kap. 10 nedenfor.

6.2 Post 31 Rassikring – regionale satsinger og prioriteringer

Den foreslåtte planrammen til rassikring gjør at det fortsatt vil være høy prioritet på dette området i hele tiårsperioden. For første fireårsperiode foreslår Statens vegvesen å bruke 360 mill kr. til rassikringsprosjekter i landsdelen. I alt 29 rasutsatte strekninger eller punkt planlegges utbedret i denne perioden. I tillegg er det foreslått avsatt midler over post 30 til prosjekter og tiltak som har rassikringseffekt.

Forslag til prioriteringer av rassikringsprosjekter er nærmere omtalt i kap. 9.2 og under de fylkesvise prioriteringene i kap. 10.

6.3 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold – regionale satsinger og prioriteringer

For å finansiere trafikktilsyn, drift og vedlikehold i region nord legges det til grunn en samlet planleggingsramme på 4050 mill kr for perioden 2006-2009.

I tillegg til denne planleggingsrammen forutsettes det en betydelig effektiviseringsgevinst i perioden som følge av konkurranseutsetting av drift og vedlikehold samt omorganisering og nedbemanning i etaten. For å nå den standarden og de målene som er beskrevet i handlingsprogrammet er det nødvendig at disse effektiviseringsgevinstene beholdes til drift og vedlikehold av vegnettet samt inngår i arbeidet med trafikksikkerhet.

6.3.1 Regionale satsinger/prioriteringer for drift og vedlikehold

Økt omfang av drift og vedlikehold som følge av økt trafikk, større vegnett og økte driftutgifter for tunneler

Det er i forslaget til bevilgningen til post 23 tatt høyde for å dekke økte kostnader ved at vegnettet i regionen både vil få økt trafikkbeltning og utvidet omfang og lengde i planperioden.

Økt innsats for å redusere utviklingen av det vedlikeholdsmessige etterslepet

Totalt etterslep i vedlikehold av riksvegene i regionen er beregnet til 2,5 mrd. kr. i 2003. Statens vegvesen vil iverksette tiltak for å forhindre at etterslepet utvikler seg slik at deler av vegnettet får en så dårlig tilstand at det går merkbart utover framkommeligheten og trafikksikkerheten. For å stoppe den uheldige utviklingen legges det opp til å styrke vedlikeholdet både gjennom økte bevilgninger og ved at det blir tatt ut effektiviseringsgevinster. Styrking av vedlikeholdet er nærmere omtalt i kap 7.4.

Drifts- og vedlikeholdstiltak for å redusere antallet ulykker

God skilting er en viktig forutsetning for at veg- og trafikkanleggene skal utnyttes på en mest mulig sikker, effektiv og økonomisk måte. Det er avdekket et stort behov for skiltfornyning av trafikkskilt. Statens vegvesen har derfor startet et skiltfornyingsprogram som planlegges å vare fram til 2010.

Statens vegvesen vil i planperioden intensivere arbeidet med trafikksikkerhetsrevisjoner av riksveger hvor det skjer mange og/eller alvorlige ulykker. Trafikkrevisjonene skal følges opp med enkle strakstiltak finansiert dels over post 23 og dels over post 30.

Forslag til prioriteringer for drift og vedlikehold er nærmere omtalt i kap. 7.4

6.3.2 Regionale satsinger/prioriteringer for trafikksikkerhet

Som beskrevet i kap. 3.6 skjer trafikkuulykkene i regionen spredt utover et langstrakt vegnett, og det blir derfor svært kostbart å investere seg bort fra ulykkene gjennom fysiske utbedrings-tiltak på vegnettet. Relativt sett rimeligere tiltak innenfor det trafikant- og kjøretøyrettede området er det som beregningsmessig gir best effekt når det gjelder reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Totalt sett viser effektberegninger at de tiltakene som iverksettes som følge av handlingsprogrammet 2006-2009 vil medføre en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 12 personer i 2010.

På utvalgte områder er mål og innsatser for trafikant/kjøretøy området for perioden 2006-2009 satt med bakgrunn i tilstandsundersøkelser utført i 2004.

Et av de beste tiltakene i forhold til nullvisjonen er å få flere trafikanter til å benytte bilbelte. Tiltaket påvirker i seg selv ikke antall ulykker, men reduserer alvorlighetsgraden når ei ulykke inntreffer. Innsatsen rettet mot økt bruk av bilbelte vil bli trappet opp i planperioden. Målet er å øke bruksprosenten som i sin tur vil ha effekt på antallet færre hardt skadde og drepte i perioden. Aktuelle tiltak vil være holdningskampanjer, økt kontroll og skjerpede reaksjoner ved manglende bruk av bilbelte.

Det vil også bli satset målrettet på å øke andelen tunge kjøretøy som tilfredsstillte tekniske krav av betydning for trafikksikkerheten. Tilstanden for overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene skal også bedres.

Arbeidet med formål å endre farlig og risikofylt adferd i trafikken vil fortsatt ha høy prioritet. Det vil bli satset videre på holdningsskapende og adferdsendrende tiltak i samarbeid med andre aktører.

Det er ved inngangen til planperioden gjort en vurdering av tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene. Samtidig skal det arbeides med økt tilgjengelighet til mange av tjenestene ved utvidet samarbeid med offentlige servicekontor i kommunene.

Mål og innsatser innenfor trafikkant og kjøretøy er nærmere omtalt i kap 7.3.

Andre trafikksikkerhetstiltak

Et viktig satsingsområde vil være å foreta en utvidelse av antall strekninger med automatisk trafikkontroll (ATK). Pr i dag har 10 ulike vegstrekninger slik fartsovervåkning i landsdelen, de fleste i Troms. Det tas sikte på å utvide dette med om lag 25 nye strekninger i løpet av en fireårsperiode. Med noen få unntak vil utbygging av ATK prioriteres til stamvegnettet. Halvparten av de nye strekningene vil komme i Nordland, hvor det tidligere er satset lite på dette tiltaket.

Arbeidet med trafikksikkerhetsrevisjoner av eksisterende vegnett med påfølgende strakstiltak vil bli videreført med økt styrke fra inneværende periode. I tillegg vil innsatsen til trafikksikkerhetsrevisjon av planer bli økt. For alle strekningsvise investeringer som gjennomføres i perioden 2006-2009 skal det være gjennomført slik revisjon på minst ett plannivå.

De fysiske trafikksikkerhetstiltakene skal primært gjennomføres på den delen av vegnettet hvor det i dag skjer særlig mange og/eller alvorlige ulykker. I tillegg til ATK og strakstiltak etter trafikksikkerhetsrevisjoner som nevnt ovenfor, er det foreslått avsatt midler over post 30 til utbedring av farlige kryss og kurver og oppsetting av rekkverk. Den forutsatte styrkingen av vedlikeholdet vil også ha positiv betydning for trafikksikkerheten.

7. Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger (post 23)

Tildelinger over post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold gis til regionen samlet. Innenfor rammen av den gitte tildelingen prioriteres tiltak i henhold til sentrale overordnede føringer. Fordeling av tildelingene innen regionen har som mål en mest mulig ensartet standard på drift av vegnettet og tjenestetilbud til kundene i hele regionen

I overkant av 85 % av tildelingen benyttes til drift- og vedlikehold av riksvegnettet. Her er det utviklet nasjonale standardkrav, som legger føringer for prioriteringene. Det legges særlig vekt på at standarden vinterstid skal følges. For øvrig er det et overordnet mål at vegkapitalen ikke skal forringes.

I trafikktilsyn ligger både trafikantrettede og kjøretøyrettede tiltak, som for eksempel tilsyn med kjøreskoler og bilverksteder, holdningsskapende arbeid og kontrollaktivitet. En liten andel av tildelingen (ca 2%) benyttes til overordnet planlegging.

Statens vegvesen innførte i 2004 nytt styringssystem (balansert målstyring) og som en del av dette gjennomføres det årlige brukerundersøkelser. Tilbakemeldinger om hvordan publikum opplever våre tjenester er med på å påvirke hvordan innsatsen på drift og vedlikehold prioriteres.

Tabellen nedenfor viser planlagt fordeling på underposter av rammen på post 23 pr. år i perioden 2006-2009 og samlet for fireårsperioden i region nord. Videre følger en nærmere omtale av de enkelte underpostene.

Tabell 7 Fordeling av rammen til post 23

	Mill. 2006-kr				
	2006	2007	2008	2009	2006 - 2009
Overordnet planlegging	21	21	21	21	84
Trafikantområdet	62	63	64	64	253
Kjøretøyområdet	62	61	60	60	243
Drift og vedlikehold av vegnettet	855	865	875	875	3470
Sum post 23	1000	1010	1020	1020	4050

7.1 Nærmere om overordnet planlegging

Posten overordnet planlegging brukes til å finansiere strategisk, langsiktig planlegging, som bl.a. Nasjonal transportplan, fylkeskommunale planer, utredninger/undersøkelser og deler av internasjonalt samarbeid. I tillegg finansieres overordnet ledelse på regionalt nivå over denne posten.

7.2 Nærmere om områdene trafikant og kjøretøy

Innsatsen innenfor områdene trafikant og kjøretøy skal ivareta pålagte forvaltningsmessige oppgaver og i tillegg bidra til å redusere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. For å

styrke arbeidet med trafikksikkerhet er det for trafikant og kjøretøyområdet lagt opp til en økning i innsatsen i første fireårsperiode i forhold til budsjettåret 2005.

Statens kontrollvirksomhet utføres ikke bare ut ifra trafikksikkerhetsmessige hensyn. Ulike deler av kontrollvirksomheten utføres også av hensyn til miljøet og for å bidra til like konkurransevilkår i transportnæringen. Kontrolltema som ivaretar disse behovene vil bli fulgt opp i perioden. Tilsyn med verksteder og kontrollorgan er også viktig for å sikre at kjøretøy holder en god trafikksikkerhetsmessig standard.

Nedenfor gis en kortfattet omtale av mål, tiltak og ressursbruk innenfor trafikant- og kjøretøyvirksomheten.

7.2.1 Effektivisering av tjenestetilbudet og tjenestestruktur innenfor områdene trafikant og kjøretøy

Statens vegvesen har de senere årene utviklet og tatt i bruk internett- og telefonbaserte systemer for å modernisere tjenestetilbudet. Et vesentlig fellestrekk ved disse systemene er at de reduserer behovet for personlig oppmøte ved våre trafikkstasjoner. Endringer i tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene og stasjonsstrukturen har tidligere vært politisk behandlet av fylkeskommunene i 2004.

Norge har gjennom EØS-avtalen forpliktet seg til å gjennomføre en ordning med pliktig periodisk kontroll av kjøretøy der Statens vegvesen bare er en av flere aktører i markedet. Tilgjengeligheten til tjenesten betinger ikke i seg selv et kontrolltilbud i regi av Statens vegvesen. Utbyggingen av servicekontorer i kommunene gir nye muligheter for å tilby tjenester lokalt. Gjennom avtaler med kommunene kan det gis tilbud om tjenester som er elektronisk tilgjengelig slik at behovet for personlig oppmøte på en trafikkstasjon ytterligere reduseres.

Trafikkstasjonene i Statens vegvesen region nord har i dag 19 trafikkstasjoner fra Kirkenes i øst til Brønnøysund i sør som, med få unntak, tilbyr hele bredden av trafikant- og kjøretøytenester. I perioden 2006 – 2009 vil tjenestetilbudet i større grad bli differensiert.

Statens vegvesens hovedoppgave i forhold til periodisk kjøretøykontroll er først og fremst å være myndighetsorgan med ansvar for godkjenning av og tilsyn med de som produserer pliktig, periodisk kjøretøykontroll. Tilbudet om periodisk kjøretøykontroll vil bli videreført ved en trafikkstasjon i hvert distrikt. Disse er Mosjøen i Helgeland distrikt, Fauske i Salten distrikt, Harstad i Midtre Hålogaland distrikt, Tromsø i Midt-Troms distrikt, Alta i Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt og Kirkenes i Øst-Finnmark distrikt.

Det vil bli lagt opp til en differensiering av forvaltingskontrollene slik at det fortsatt skal være et desentralisert tilbud av kontroller som det er stor etterspørsel etter. Øvrige forvaltningskontroller vil bli sentralisert til et fåtall stasjoner i regionen.

Målsettingen er at reisetiden for tilgang på førerkort- og registreringstjenester ikke skal overstige 2 timer (70 % av befolkningen) i region nord. Dagens tilbud videreføres. Unntatt herfra er likevel Stamsund der tilbudet legges ned i 2005. Tilbudet i Sandnessjøen vurderes nedlagt på sikt.

Førerprøven inngår som en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Kriteriene for lokaliseringen av praktiske førerprøver må først og fremst bestemmes ut fra hva som er forsvarlig sett i forhold til prøvens krav til trafikk- og vegmiljø. Ørnes, Andenes, Honningsvåg og Vardø legges ned som steder for praktisk førerprøve klasse B fra 1. januar 2005.

7.2.2 Tiltak for å oppnå bedret trafikksikkerhetsstandard innenfor trafikant og kjøretøy

Det er i arbeidet med handlingsprogrammet fastsatt tilstandsmål for trafikksikkerhet innen utvalgte områder :

		Dagens tilstand	Mål for 2010
Bruk av bilbelte	Prosent som bruker bilbelte i tettbygd strøk	81,5	92,0
	Prosent som bruker bilbelte utenfor tettbygd strøk	90,6	94,5
Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	Prosent som overholder døgnhvil	93,0	95,0
	Prosent som overholder daglig kjøretid	95,0	95,0
Tunge kjøretøy	Prosent kjøretøy med godkjente bremses	80,7	90,0

Økt kjøretrening før førerprøven

I 2004 hadde de ungdommene som ønsket førerkort som 18-åringer gjennomført 92 timer med privat øvelseskjøring før førerprøven. Målet for 2010 er at tallet på øvingstimer skal være 150. Aktuelle tiltak vil være informasjonsmøter gjennomført i samarbeid med trafikkskolene. Det vil være en oppgave å påvirke trafikkskolene slik at de skal kunne tilby opplæring som medfører økt mengdetrening fra fylte 16 år.

Økt bruk av bilbelte

Dagens tilstandsundersøkelser viser at 81 % bruker bilbelte innenfor tettbygd strøk og 90 % utenfor tettbygd strøk. Målet for 2010 er å øke disse andelen til henholdsvis 92 % og 94 %. Det legges opp til en økning av antall bilbeltekontroller fra dagens nivå på 75.000 til 110.000 kontroller årlig.

Økt innsats innbefatter også markedsføring og omtale i forkant av bilbeltekontrollene. Undersøkelser har vist at kombinert og samordnet satsing på kontroll- og informasjonstiltak gir en mereffekt i forhold til om tiltakene gjennomføres enkeltvis. Det vil også bli kjøpt inn en del utstyr til distriktene av typen "veltepetter" og "bråstopp" til bruk i holdningsskapende virksomhet innenfor dette tiltaksområdet.

Økt bruk av bilbelte er det tiltaket som beregningsmessig gir størst effekt av alle tiltak når det gjelder reduksjon av antall drepte og hardt skadde. I region nord er den forventede reduksjonen pga endret innsats i perioden 2006-09 beregnet til 7 færre drepte og hardt skadde.

Trafikksikker bruk av tunge kjøretøyer

I dag har om lag 80 % av alle kontrollerte tunge kjøretøy godkjent bremsevirkning. Målet for 2010 er å øke denne andelen til 90 %. For å få til dette satses det først og fremst på å øke kvaliteten på kontrollene. Vi ønsker å spre utekontrollene over døgnet slik at kontrollvirksomheten ikke blir så forutsigbar som ofte kan ha vært tilfelle. Det planlegges å gjennomføre omlag 25 % flere bremsekontroller i perioden sammenlignet med forrige periode.

Noen av dagens kontrollplasser vil bli oppgradert hovedsakelig for å tilrettelegge for bruk av bremseprøver. For å oppjustere utekontrollplassene er det totalt sett behov for 5 mill. kr for å forbedre infrastrukturen. I tillegg kommer nyinvesteringer på eksisterende bremseprøver og vekt m.m.

Økt overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

I dag overholder 93 % av sjåførene kravet om sammenhengende døgnhvil på over 8 timer og 95 % overholder kravet om mindre enn 11 timer daglig kjøretid. Denne beskrivelsen av dagens tilstand vurderes imidlertid som kunstig høy. Det avdekkes stadig flere tilfeller av uriktig bruk av diagramskive. Målet for 2010 er at begge de nevnte andelene skal være på 95 %.

Aktuelle tiltak er å utvide antallet samarbeidskontroller med Arbeidstilsynet, UP og tollvesenet. Det planlegges med døgnkontinuerlige kjøre- og hviletidskontroller (1-4 døgn) med større bruk av forskjøvet arbeidstid. Kontakt med transportbedriftene/-organisasjonene er viktig for å informere om regelverk og påvirke til korrekt atferd. Det vil også bli gjennomført interne kompetansehevende tiltak

Informasjonskampanjer

Innsatsen her vil bli styrt mot et begrenset antall nasjonale kampanjer. Disse vil bli fulgt opp og forsterket med lokale tiltak og vil ha prioritet framfor regionale/lokale kampanjer. Flg. nasjonale kampanjer er planlagt gjennomført i fireårsperioden:

- Kampanje mot søvnrelaterte ulykker
- Kampanje for økt bilbeltebruk
- Innsats for sikrere sykling (bruk av hjelm og bedre synlighet)
- Barn på skoleveg

Av regionale kampanjer har etaten etablert et samarbeid med de 4 fotballkretsene i Nord-Norge gjennom ”Bry dæ – i trafikken”. Det skal foretas en grundig evaluering av dette samarbeidet innen utgangen av 2005. Evalueringen skal danne grunnlag for vurdering av en eventuell videreføring av samarbeidet.

7.2.3 Øvrige tiltak innenfor føreropplæringen

Tilsyn med trafikkskolene

Nytt opplegg for føreropplæringen fra 1/1-2005 med et trinnvist opplæringsforløp skal gi en betydelig kvalitetsheving av føreropplæringen. For å kvalitetssikre det nye opplegget forutsetter det bl.a. at etaten øker tilsynsaktiviteten med trafikkskolene. Vi ønsker også å øke det formelle trafikkskoletilsynet, som har vært nedprioritert de senere åra.

Bilfører 65+

I dag deltar om lag 20 % av de 70-åringene som har førerkort på slike kurs. Dette tilstandsmålet opprettholder vi for perioden 2006-09. I tillegg har vi et ønske om å kunne tilby slike kurs i de fleste av kommunene i regionen.

Kvalitetssikring av førerprøven

Kvalitetssikring av personell for førerprøver, tilsyn og oppfølging av ny føreropplæring blir en viktig og krevende oppgave.

7.2.4 Øvrige tiltak innenfor kjøretøyområdet

Kontroll av lette kjøretøy

Det er ønskelig å øke tilstedeværelsen (økt synlighet) ute på veggen ved å øke ressursene til kontroll av lette kjøretøy. Det skal fokuseres på atferd og forskriften om bruk av kjøretøy i tillegg til enkel teknisk kontroll. Med bakgrunn i ulykkesbildet i regionen, bør en vesentlig større andel av slike kontroller legges til helger og kvelder enn tidligere. Kontrollene tenkes samkjørt med bilbeltekontroller og til å forsterke innholdet i pågående informasjonskampanjer.

7.3 Nærmere om drift av vegnettet

Fra 2006 vil samtlige kontrakter som omfatter drift av vegnettet være basert på håndbok 111 "Standard for drift og vedlikehold".

Om vinteren skal driften av vegnettet som hovedregel baseres på det som i standarden er kalt "Strategi vinterveg". Dette innebærer en normalsituasjon med snø og/eller isdekke. I klima- og værmessige overgangsperioder om våren og om høsten legges det opp til å benytte salt som friksjonsforbedrende tiltak. Slik salting kan også være aktuelt i perioder med hyppige værromslag ellers i året. I Harstad vurderes det satt i gang forsøk med vinterdrift etter "Strategi bar veg".

Drift av vegnettet er regulert gjennom funksjonskontrakter basert på beskrivelser av kvaliteten på driften. Opp i gjennom årene er det enkelte av de driftsmessige arbeidsoppgavene som av økonomiske årsaker er mangelfullt utført. Det har dermed oppstått et driftsmessig etterslep som må dras med over i de enkelte funksjonskontraktene. I enkelte tilfeller kan dette få betydning for selve drifta av veggen samtidig som det gjør oppfølgingen av kontraktene mer komplisert. Det er derfor et mål å få fjernet dette etterslepet snarest mulig.

For å ivareta trafikksikkerheten vil det bli lagt opp til en målrettet innsats på områder som siktrydding, tiltak for bedre å vise vegens forløp samt andre tiltak for å ivareta spesielle og lokale forhold.

7.4 Nærmere om vedlikehold av vegnettet.

Registreringer av tilstand og beregninger viser at vedlikeholdsinnsatsen de siste årene ikke har vært tilstrekkelig til å ta vare på den økonomiske verdien vegnettet representerer, dvs. vegkapitalen. De arbeidene som av økonomiske årsaker på denne måten er blitt utelatt, har over år bygd seg opp til å utgjøre et betydelig vedlikeholdsmessig etterslep. Dette ble i 2003 beregnet til ca. 2,5 mrd. kroner i regionen.

I handlingsprogrammet legges det derfor opp til en økning av midlene til vedlikehold av vegnettet. Grunnlaget for økt innsats bygger på en forutsetning om at gevinstene ved konkurranseutsetting av drift og vedlikehold av vegnettet beholdes i Statens vegvesen, og at disse midlene kan brukes til tiltak for å stoppe utviklingen av etterslepet. Vedlikeholdstiltakene er forutsatt prioritert slik at vegkapitalen ikke forringes ytterligere.

Statens vegvesen har utarbeidet en langsiktig plan for hvordan vedlikeholdet skal styrkes for å stoppe utviklingen av det vedlikeholdsmessige etterslepet knyttet opp mot tunneler, vegdekker/vegkropp, vegutstyr, bruer og kaier. Iverksetting av planene må knyttes til arbeidet med de årlige budsjettene og årsplaner.

I tillegg til økt vedlikeholdsinnsett over post 23 er det foreslått avsatt midler over post 30 Riksveginvesteringer til mindre utbedringer/forsterkning på det eksisterende vegnettet. Dette er også et bidrag for å begrense den sterkt negative utviklingen i vegkapitalen. Flere mindre utbedringsprosjekter er basert på dels finansiering over 23 og dels over post 30.

Tabellen under viser en samlet oversikt over planlagt styrket vedlikeholdsinnsett

Hovedprosesser (hpr.)	Dagens nivå* Forbruk i 2002 (2002-kr)	Planlagt innsats i 2006 (2006-kr)	Planlagt innsats i 2009 (2006-kr)
Tunneler (Hpr.3)	33	42	29
Vegkropp/vegdekker (inklusive drenering) (Hpr.4/6)	226	257	315
Vegutstyr (Hpr.7)	78	141	139
Bruer/ferjekaier (Hpr.8)	56	94	95

*) Pga. omstillingskostnader i 2003 og 2004 brukes forbruk i 2002 som uttrykk for dagens nivå

Nedenfor følger en nærmere omtale av den økte vedlikeholdsinnsetten.

7.4.1 Tunneler

Det vedlikeholdsmessige etterslepet i tunneler er beregnet til ca. 170 mill. kr i 2003 for hele region nord. For å kunne opprettholde standarden på drift og vedlikehold er det beregnet et årlig behov opp mot 40 mill.kr.

Det planlegges avsatt i alt 86 mill.kr til vedlikeholdstiltak i tunnelene i perioden 2006 - 2009. I 2006 foreslås det avsatt 30 mill til dette formålet. I forhold til sammenlikningsåret 2002 er dette en betydelig økning. Innsatsen vil gradvis reduseres utover i fireårsperioden til et nivå på rundt 20 mill.kr. Midlene skal benyttes til rensk, bolting og vann- og frostsikring. Sammen med midler til drift av tunneler i funksjonskontraktene (12 mill.kr pr. år), forventes den økte innsatsen å redusere utviklingstakten for etterslepet i tunnelene.

Størsteparten av etterslepet ligger i tunneler langs E6 og riksveg 17 i Nordland. Det planlegges derfor å prioritere disse tunnelene i første del av fireårsperioden. Arbeidet med å redusere etterslepet planlegges i sammenheng med andre tiltak. Disse finansieres over post 30 der det er et eget program for oppgradering av sikkerhetsutstyr og opprusting av tunneler. Det foreslås satt av midler til utskifting av dårlig og slitt sikkerhetsutstyr også til tunneler i Troms og Finnmark.

Den økte innsatsen for å redusere etterslepet i tunnelene forventes videreført for perioden 2010 - 2015.

7.4.2 Drenering og vegdekker/vegkropp

Drenering

Etterslepet på drenering ble i 2003 beregnet til rundt 175 mill kr. For å kunne opprettholde standarden på drift og vedlikehold er det beregnet et behov på ca. 50 mill.kr pr. år. Samlet beløp som er planlagt brukt i årene framover utgjør i gjennomsnitt noe over 40 mill.kr pr. år. Etterslepet vil derfor ikke kunne reduseres i perioden, men det vil derimot ikke øke i samme grad som tidligere år.

Dekkelegging

Etterslepet på vegdekker var beregnet til 560 mill. kr ved utgangen av 2002 og har nå økt til i overkant av 700 mill.kr. For å kunne opprettholde dagens dekketilstand på vegnettet anslås et behov for en årlig bevilgning på rundt 225 mill. kr. I perioden planlegges det en gradvis økning av innsatsen fra ca. 190 mill.kr pr. år i 2006 opp i mot 260 mill kr i 2009. Med en slik økning vil det være mulig å stoppe utviklingen av etterslepet samt ta inn mindre deler av dette.

Vegkropp

Over tid blir massene i selve vegkroppen knust ned som en følge av trafikkbelastningen i kombinasjon med påvirkning fra vann og frost. Disse skadene på fundamenteringen kan til slutt kan få store konsekvenser for vegens bæreevne og dermed framkommeligheten. Over tid har disse skadene bygd seg opp slik at de i 2003 ble beregnet til rundt 700 mill.kr i regionen.

Det legges opp til at det vedlikeholdsmessige etterslepet her skal dekkes over post 30 Riksveginvesteringer.

7.4.3 Vegutstyr (skilt, vegoppmerking, rekkverk, lyssignalanlegg m.m.)

Etterslepet på vegutstyr er beregnet til ca. 360 mill. kr i 2003.

Det foreslås avsatt totalt 284 mill kr til vedlikehold av vegutstyr i perioden 2006 - 2009. I 2006 utgjør den foreslåtte andelen til vegutstyr 66 mill.kr. I dette beløpet inngår midler til strakstiltak etter trafiksikkerhetsrevisjoner (TS-revisjoner) (10 mill.kr), strømutgifter (21 mill.kr), veg- oppmerking (27 mill.kr), eget program til fornying av skilt (5 mill.kr) samt økt antall punkter for automatisk trafikk kontroll (ATK-punkter) (3 mill.kr). I tillegg utgjør andelen til vegutstyr i funksjonskontraktene årlig rundt 75 mill kr. I forhold til sammenlikningsåret 2002 innebærer dette en økt innsats.

Det skal utarbeides konkrete planer for hvordan tiltakene nevnt ovenfor skal iverksettes utover i perioden 2006 - 2009.

7.4.4 Bruer og ferjekaier

Etterslepet for bruer og ferjekaier ble i 2003 beregnet til ca 540 mill kr. For å kunne holde dagens tilstand på disse konstruksjonene er det anslått et bevilgningsbehov på rundt 90 mill kr. pr. år.

For perioden 2006 - 2009 foreslås det avsatt totalt 365 mill kr til vedlikehold av bruer og ferjekaier, i gjennomsnitt ca. 90 mill.kr pr. år.

Fordi drift av alle ferjesamband skal konkurranseutsettes fra 2009 vil alle ferjekaier måtte være i stand til å kunne motta de nye båttypene. Dette er en stor oppgave som ikke lar seg finansiere fullt ut over post 30. Samlet sett vil det i løpet av perioden derfor ikke la seg gjøre å ta inn noe av det vedlikeholdsmessige etterslepet, men kun basere seg på å redusere videre utvikling av dette. I forhold til sammenligningsåret 2002 er innsatsen i 2006 økt.

Det skal utarbeides en egen plan for hvordan vedlikeholdstiltakene på bruer og ferjekaier skal iverksettes utover i perioden 2006 - 2009.

7.4.6 Skiltfornyingsprogram/tematiske revisjoner

I St.meld. nr 24 legges det opp til å gjennomføre en landsomfattende opprydding av trafikkskiltene langs europa- og riksveger. God trafikkskilting er en viktig forutsetning for at veg- og trafikkanleggene skal utnyttes på en mest mulig sikker, effektiv og økonomisk måte. Det er avdekket et stort behov for en landsomfattende ryddeaksjon for trafikkskilt.

Målsettingen med programmet er følgende:

- Bedre trafikksikkerheten
- Gjøre det lettere for trafikantene å orientere seg og å øke respekten for skilt
- Redusere kostnadene til drift og vedlikehold av skilt
- Forbedre estetikken

Siste gjennomførte opprydding i trafikkskiltene var i perioden 1970-75. Stadig mindre midler til skilting og skiltvedlikehold i de siste tiårene har etter hvert ført til et stort behov for å foreta en opprydding og fornying. Skiltfornyingsprogrammet startes i 2005, og videreføres i handlingsprogramperioden 2006 – 2009. Det foreslås avsatt inntil 8 millioner kr pr år til skiltfornyingsprogrammet i regionen. Med utgangspunkt i en gjennomsnittskostnad på kr. 25000 pr. km forventes det å kunne iverksette skiltfornyning på 320 km. veg pr år. Med en programperiode over seks år vil ambisjonen være å ha gjennomført skiltrevisjoner og fornying av skiltparken på 1920 km veg, tilsvarende 25 % av riks- og stamvegnettet i regionen. Innenfor den økonomiske planrammen vil programmet måtte begrenses til de deler av vegnettet der behovet er størst.

Tabell 4.9 Gjennomføring av skiltfornyingsprogrammet

	1/1-2006	1/1-2007	1/1 2010
Antall km riksveg der skiltfornyingsprogrammet er gjennomført	320	640	1600

Midlene til skiltfornyingsprogrammet vil tildeles distriktene gjennom de årlige budsjettfordelingene over post 23.

Sykkelveginspeksjoner

Det er pr i dag ca. 355 km gang- og sykkelveger i region nord. Regionen har som ambisjon å gjennomføre inspeksjoner på 25 % av gang- og sykkelvegene i løpet av perioden 2006-2009, dvs. ca 90 km. For å heve standarden på eksisterende sykkelveger, foreslås det avsatt inntil 9 mill kr. til strakstiltak i perioden 2006-2009. Strakstiltakene finansieres enten over post 23 eller post 30 avhengig av tiltakstype.

7.5 Marginalvurderinger

Nedenfor beskrives marginalvurderinger i henhold til føringene i retningslinjene.

7.5.1 Økning av rammen med inntil 5%

En økning på 5% utgjør ca. 50 mill.kr pr. år og det gjør at det i 2006 vil kunne brukes i overkant av 460 mill.kr til øvrige drifts- og vedlikeholdstiltak utenom funksjonskontraktene. I 2009 vil dette beløpet øke til ca. 520 mill.kr pr. år. For hele perioden blir økonomisk ramme ca. 2010 mill.kr.

Marginalliste ved økning av rammen for post 23 med inntil 5% (ca. 50 mill.kr pr. år)

Prioritering	Mill.kr pr. år	Konsekvenser for effekt-, tilstands- eller tiltaks mål	Andre konsekvenser
1	50	Hindre videre forfall av dekkene, oppnå noen flere av målene for spor og jamnhet	Forhindrer at de dårligste dekkene går i oppløsning

Etterslepet på vegdekkene er i overkant av 700 mill.kr, og av dette regnes en andel på ca. 400 mill.kr som kritisk. Det kreves videre ca. 225 mill.kr pr. år for å kunne stoppe forfallet på vegdekkene, og snu den negative trenden. Dette ansees som det optimale nivå på dekkeleggingen.

Undersøkelser som er gjennomført blant publikum viser alle at det som opptar folk flest er dekkestandard. Sett i lys av dette legges det opp til at hele marginalbeløpet settes av for hurtigst mulig å oppnå optimalt nivå på dekkeleggingen og starte reduksjonen av etterslepet.

7.5.2 Reduksjon av rammen med inntil 5%

En reduksjon på 5% gjør at det i 2006 vil kunne brukes i overkant av 360 mill.kr til øvrige drifts- og vedlikeholdstiltak utenom funksjonskontraktene. I 2009 vil dette beløpet øke til ca. 420 mill.kr. For hele perioden blir rammen dermed 1610 mill.kr.

Marginalliste ved reduksjon av rammen for post 23 med inntil 5% (ca. 50 mill.kr pr.år)

Prioritering	Mill.kr pr. år	Konsekvenser for effekt-, tilstands- eller tiltaks mål	Andre konsekvenser
1	15		Sommeroppgaver må tas ut av funksjonskontraktene, øvrige driftsoppgaver utenom funksjonskontraktene faller bort
2	10		Redusert regional satsing på tunnelvedlikehold
3	25		Bru- og fergekaivedlikeholdet reduseres

Situasjonen for vegdekkene er slik at det ikke kan forsvares å redusere innsatsen under det som er ansett som optimalt. Videre er grøfting og andre dreneringstiltak svært viktige for å hindre at det oppstår skader på vegdekkene og at selve vegkroppen brytes ned. Disse arbeidene bør derfor skjermes for ytterligere kutt.

Spesielle satsingsområder som trafikkikkerhetstiltak etter TS-revisjoner, eget program for nyskilting, m. m., skal også skjermes ved eventuelle reduksjoner på post 23.

Blant øvrige driftsoppgaver er det få som ikke har noen trafikkikkerhetsmessig betydning. Ved en reduksjon som foreslått må likevel trolig mye av renhold, grøntvedlikehold, drift av rasteplasser, toaletter, leskur, gjerder, snøskjermer, m.m. tas ut av funksjonskontraktene (halvparten av disse oppgavene utgjør i overkant av 18 mill.kr pr. år). Også en del andre oppgaver som ikke er med i funksjonskontraktene må muligens reduseres, slik som for eksempel rekkverksutbedringer og lignende.

Tunnelvedlikeholdet reduseres noe, men ikke i en slik utstrekning at det blir umulig å nyttiggjøre seg de investeringer som er tenkt gjort over post 30.

Vedlikeholdet av bruer og kaier vil generelt måtte reduseres til et nivå der det kun er mulig å gjennomføre løpende tilsyn og vedlikehold og akutte reparasjoner. Nivået i 2006 blir likevel noe høyere enn i 2005 fordi det må tas høyde for at det er fergekaier som må skiftes ut, og som ikke lar seg finansiere over post 30.

Trafikant- og kjøretøytekniske tiltak vil også berøres av en eventuell reduksjon.

8. Kjøp av riksvegferjetjenester (post 72)

I perioden 1996-2001 ble effektivisering i riksvegferjedriften prøvd ut gjennom forsøk med anbud på sju samband. Med utgangspunkt i de positive erfaringene med dette, legges det i St. meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 opp til at en vesentlig del av riksvegferjedriften konkurranseutsettes i de nærmeste årene. Yrkestransportloven hjemler bruk av anbud i riksvegferjedriften, og Statens vegvesen tar sikte på full konkurranseutsetting innen utgangen av 2009, kfr. St.prp nr 1 (2004-2005).

I handlingsprogrammet har Statens vegvesen lagt de økonomiske rammene fra Stortinget til grunn for forslaget om gjennomføring av konkurranseutsettingen.

Tabellen nedenfor viser hvordan konkurranseutsettingen tenkes gjennomført. Det legges opp til å utlyse grupper av samband og enkeltsamband. For oversiktens skyld har vi tatt med sambandene som ved inngangen til perioden vil være konkurranseutsatt. Det er stor usikkerhet forbundet med de økonomiske konsekvensene ved en konkurranseutsetting av riksvegferjedriften. Tempoet i anbudsutsettingen vil derfor bli vurdert i lys av de erfaringene vi etter hvert får. Det kan også underveis skje endringer i rekkefølgen.

Prioritet	Samband	År	Behov for økt kapasitet	Behov for ombygging av ferjeleier (i Hp 2006-2015)
1	Rv 882 Hasvik-Øksfjord-Tverrfjord	2004	Nei	-
1	Rv 17 Nesna-Levang	2004/05	Nei	-
2	Rv 17 Forøy-Ågskardet	2005	Ja	-
2	Rv 17 Jektvik-Kilboghamn	2005	Ja	10
2	Rv 827 Kjøpsvik-Drag	2005	Ja	-
2	Rv 848 Sørllollnes-Seljestad (Harstad)	2005	Ja	20
3	Rv 17 Vennesund-Holm	2006	Nei	-
3	Rv 839 Horn-Igerøy-Tjøtta	2006	Nei	-
3	Rv 863 Hansnes-Skåningsbukta	2006	Ja	-
3	Rv 867 Bjørnerå-Stornes	2006	Ja	20
4	Rv 83 Refsnes-Flesnes	2007	Nei	-
4	Rv 834 Festvåg-Misten	2007	Ja	3
4	Rv 836 Sandnessjøen-Stokkvågen-Træna	2007	Nei	-
4	Rv 858 Vikran-Larseng	Avventes (2007)	Ja	40
5	E 10 Melbu-Fiskebøl	2008	Nei	3
5	Rv 17 Horn-Andalsvåg	2008	Nei	-
5	Rv 809 Sandnessjøen-Dønna-Løkta	2008	Ja	-
5	Rv 828 Flostad-Søvik	2008	Ja	-
5	Rv 836 Stokkvågen-Lovund	2008	Ja	-
6	Rv 867 Bjarkøy-Grytøy	2009	Ja	30
6	Rv 869 Storstein (Skjervøy)-Lauksundskaret	2009	Ja	20
6	E 6 Bognes-Skarberget	2009	Nei	7
6	Rv 17 Tjøtta-Forvik	2009	Ja	11
6	Rv 80 Bodø-Værøy-Røst-Moskenes	2009	Ja	26
6	Rv 81 Svolvær-Skutvik	2009	Nei	-
6	Rv 85 Lødingen-Bognes	2009	Ja	7
6	Rv 91 Breivikeidet-Svendsby	2009	Nei	-
6	Rv 91 Lyngseidet-Olderdalen	2009	Ja	-
	Rv 808 Leirvika-Hemnesberget	Utgår	Nei	-
	Sum ferjekaiinvesteringer			197

Fra og med 2005 er ferjesambandet Botnhamn-Brensholmen (Senja-Kvaløya) i Troms omklassifisert til riksvegferjesamband. Dette er et sommersamband, og det er forutsatt at det skal drives på kommersielt grunnlag uten statlig tilskudd, og med fri takstsetting. Hvilken form som skal benyttes ved kjøp av ferjetjenesten er til vurdering.

Statens vegvesen tar sikte på å videreføre ferjetilbudet i de fleste samband som blir utlyst på anbud. I enkelte samband vil det være behov for økt rutetilbud.

En eventuell gevinst av konkurranseutsettingen vil kunne brukes til å øke tilbudet på enkelte samband. Samband hvor næringslivet har spesielle behov bør prioriteres. I tillegg vil aktuelt å

prioritere bynære samband siden nærhet til by/kommunesenter erfaringsmessig øker publikums behov for ferjetransport. Ut over dette må det settes inn økte ressurser i samband hvor for liten ferjekapasitet medfører kapasitetsproblemer. I region nord har vi store variasjoner mellom vinter- og sommertrafikk som gjør at det bør legges opp til sesongvise variasjoner i tjenestetilbudet. Gevinsten av konkurranseutsettingen kan eventuelt benyttes til å styrke dekkeleggingen for å ta igjen deler av etterslepet.

Konkurranseutsetting har videre påvirket den foreslåtte prioriteringen av midler over post 30 til øvrige riksveger i Troms og bruken av vedlikeholdsmidler over post 23.

Det er foreløpig ikke avklart hvilke løsninger som velges med hensyn til utbedring av kaier eller ferjeavløsning for sambandene Ryaforbindingen og Bjarkøyforbindingen i Troms. Det vil i første fireårsperiode måtte gjøres en avklaring på dette.

9. Riksveginvesteringer (post 30, inkl. post 31 og post 60)

9.1 Fylkesfordelte rammer (post 30, inkl. post 60)

Tabellen viser de fylkesfordelte rammene til investeringer i 10-årsperioden fordelt på ulike poster. Rammene er fastsatt av Stortinget under behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Tabell 9.1 Post 30, inkl. post 60 – fylkesvise planleggingsrammer til investeringer på øvrige riksveger i perioden 2006-2015

Mill 2006-kr

Fylke	Post 30 Mill. 2006-kr		
	2006-2009	2010-2015	2006 - 2015
Nordland	420	540	960
Troms	280	610	890
Finnmark	250	160	410
Sum	950	1 310	2260

9.2 Rassikring (post 31)

Arbeidet med rassikring av vegger skal fortsatt gis høy prioritet. I fylkeskommunenes strategiske notater til Nasjonal transportplan er rassikring et høyt prioritert område.

I Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 ble rammen til post 31 Rassikring fastsatt. Rammen til post 31 ble ikke fylkesfordelt i meldingen eller under behandlingen i Stortinget. Vegdirektoratet har ut fra en fordelingsnøkkel utarbeidet regionvise planrammer. De fylkesvise planrammene er forelagt Samferdselsdepartementet.

For region nord legges det til grunn en total ramme på 900 mill kr til rassikringstiltak i perioden 2006-2015. For første fireårsperiode er regionen tildelt en ramme på 360 mill kr.

Den regionale planrammen er videre fylkesfordelt bla. på bakgrunn av registreringer av rasutsatte punkt og strekninger. Midlene på post 31 kan benyttes både på riks- og fylkesveger.

Tabell 9.2 Fylkesvis fordeling av planleggingsrammen innenfor post 31.

Mill. 2006-kr			
Fylke	2006-2009	2010-2015	2006-2015
Nordland	110	200	310
Troms	180	200	380
Finnmark	70	140	210
Sum	360	540	900

Det er innenfor de fylkesvise rammene gjort en prioritering av konkrete rassikringstiltak basert på oppdatering av tidligere registreringer og vurderinger. Det er tidligere utarbeidet egne rassikringsplaner for Nordland og Troms fylker, men ikke for Finnmark. Statens vegvesen har nå under utarbeiding en rassikringsplan for hele regionen. Statens vegvesens forslag til prioriteringer av prosjekter har vært drøftet med fylkeskommunene under arbeidsprosessen.

I Nordland og Finnmark foreslås midlene brukt på stamveger og øvrige riksveger. I Troms er imidlertid behovet stort på fylkesvegene og flere prosjekt er aktuelle i perioden. De mest aktuelle prosjektene ligger i kommunene Harstad, Tromsø og Skjervøy. Statens vegvesen har derfor i samarbeid med fylkeskommunen og de nevnte kommunene utarbeidet et forslag til samfinansiering og utbyggingsstrategi for rassikringsprosjekter i Troms fylke.

I prioriteringen av prosjektene er det i tillegg tatt hensyn til om det finnes tilstrekkelig plandekning eller at planarbeidet er igangsatt. For prosjektene som foreslås startet i 2006 foreligger det enten ferdig planmateriale eller planarbeidet er igangsatt. Prosjektene som foreslås realisert seinere i fireårsperioden mangler plandekning.

Det er i tillegg foreslått avsatt midler til rassikringsprosjekter eller vegprosjekter med rassikringseffekt over post 30 Riksveginvesteringer.

Fordeling av planrammen og forslag til rassikringsprosjekter for det enkelte fylke er nærmere omtalt i kap 10.5.

10. Fylkesvis omtale av forslag til riksveginvesteringer i perioden 2006-2015

10.1 Spesielle utfordringer i fylket

I forslaget til prioritering for øvrige riksveger i Finnmark, er det lagt vekt på å fjerne flaskehalsar og utbedre vegstrekninger som er viktige for næringstransporten, og da særlig transport av ferskfisk ut av fylket. Viktige transportruter fra de største ilandføringsstedene for fisk langs kysten inn til stamvegnettet er særlig Rv 94 Skaidi-Hammerfest, Rv 888 Nordkynvegen, Rv 889 Havøysundvegen og Rv 890/891 til Berlevåg og Båtsfjord. Disse vegstrekningene må prioriteres i forhold til framkommelighet og bedret regularitet, særlig vinterstid. Fiskerinæringa er svært konkurransutsatt og bedret regularitet og framkommelighet på transportnettet vil kunne gi økt konkurransedyktighet i markedet.

Det er også lagt vekt på å følge opp regjeringens sterke prioritering av trafikksikkerhet i St. meld. nr. 24 Nasjonal transportplan. Dette innebærer at viktige områder i regjeringens transportpolitikk som miljø/service og kollektivtransport blir tilgodesett med svært beskjedne midler fordi store deler av rammen i perioden er bundet til fullføring av igangsatte prosjekter.

10.2 Stamvegnettet

Stamvegnettet over hele landet er delt inn i korridorer og ruter. Gjennom Finnmark fylke går stamvegrute 5; Stamvegrute 5 er E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger:

- Riksgrensen/Galgujavri (E8) Troms
- Riksgrensen/Kivilompolo (Rv 93)
- Nordkapp (Ev 69)
- Vardø og Riksgrensen/Utsjok (Ev 75)
- Riksgrensen/Storskog (Ev 105)

I St.meld. nr. 24 og behandlingen av denne i Stortinget er rammen til investeringar på stamvegnettet rutefordelt og større prosjekter er prioritert. Videre er prioriteringane for stamvegnettet nærmere beskrevet i handlingsprogrammet for stamvegnettet.

I tillegg til fullføring av igangsatte prosjekter, prioriteres tiltak på E6 for å bedre regularitet og framkommelighet på fjellstrekninger som er særlig problematiske vinterstid, samt utbedring av strekninger med svært dårlig standard. I Finnmark utbedres en strekning med svært dårlig standard.

På rute 5 prioriteres oppstart av prosjektet E6 Alta Vest. Det er to parseller som er aktuelle i perioden; Langnesbukta – Janselv og Janselv – Hansnes.

Det vil i tillegg bli utført en rekke mindre investeringstiltak; utbedringar av bruer, kurver, tunneler, gang-/sykkelveger, tiltak etter trafikksikkerhetsrevisjonar med mer på rutene.

10.3 Forslag til prioritering innenfor fylkesfordelt ramme til Finnmark fylke (post 30, inkl. post 60)

Oversikt over rammer til investeringer for Finnmark i perioden 2006-2009

Post	2006	2007	2008	2009	Sum
30.1 Stamveger					
<i>Strekningsvis</i>	20	60	40	60	180
<i>Mindre investeringstiltak</i>	24	31	33	34	122
30.2 Øvrige riksveger					
<i>Strekningsvis</i>	52	54	21	40	167
<i>Mindre investeringstiltak</i>	28	16	29	10	83
31 Rassikring	27	27		16	70
Tunnelsikring (Vegdir.)			4	7	11
Sum	151	188	127	167	633

Post 30.1 Stamveger gjelder i Finnmark forslag til tildelinger på stamvegtrute 5. Post 30.2 gjelder fordeling av ramme på øvrige riksveger til strekningsvise prosjekt og mindre investeringstiltak. Post 31 er midler øremerket til rassikring. Disse midlene kan brukes på stamveger, øvrige riksveger og fylkesveger. Midler til tunnelsikring er fordelt på år og fylke ut fra regional prosjektlister. Disse midlene kommer i tillegg til ordinær ramme og fordeles av Vegdirektoratet

10.3.1 Bindinger

Tabell 10.3.1 Statlige bindinger i perioden 2006-2015

	2006-2009	2010-2015
Fullføring av igangsatte prosjekter, inkl. mindre investeringstiltak	61	-
Avtalte refusjoner	-	-
Bundne refusjoner	-	-
Andre føringer (oppfølging av vedtatte bompengepakker mm)	-	-
Sum	61	-
		-

Parsellen Rv 888 Ørretvatn-Torskefjorddalen (Nordkynvegen) er under arbeid og skal fullføres med 28 mill i 2006. Gang-/sykkelveg langs Rv 94 Kvalsund er under bygging og skal fullføres i 2007. Dette gir til sammen en binding på 38 mill i perioden 2006-2009. De to neste parsellene på Rv 888 gir ikke binding pr. definisjon, men det ligger sterke føringer for at de skal gjennomføres slik at Rv 888 oppnår en standard som helårsveg. Øvrige igangsatte prosjekt som medfører binding er Rv 889 Havøysundvegen, Rv 94 Kvalsundelvb bru og Rv 890 Austertana. Handlefriheten i perioden er dermed sterkt begrenset.

10.3.2 Prioriteringer

Den tildelte planleggingsrammen for perioden 2006-2015, som skal brukes på øvrige riksveger, er liten sett i forhold til utfordringene som skal løses. Særlig gjelder dette perioden 2010-2015 der rammen er satt til 160 mill fordelt på 6 år. Det betyr at det ikke er mulig å løse alle hovedutfordringene fylket står overfor.

I det etterfølgende gis en omtale som viser tiltakene vi ser muligheten for å kunne gjennomføre innenfor gitt planleggingsramme for perioden 2006-2009, og det gis en generell omtale av utfordringene vi legger opp til å løse i perioden 2010-2015. De økonomiske rammene for siste 6-årsperiode skal vurderes nærmere ved neste revisjon av NTP. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til disse.

Den igangsatte utbedringen av Rv 890 Austertana-Tana bru vil være ferdig i løpet av 2006. Den totale strekningen er ca. 45 km lang og har varierende kvalitet med dårlig vegdekke. Lengre tids vedlikeholdsmessig etterslep er hovedårsaken til vegens tilstand. Tiltakene har omfattet grøfting/drenering, dekkelegging samt rassikringstiltak forbi Rv 890 Rødberget. Det vil videre bli vurdert å sette i verk tiltak for å ta igjen drifts- og vedlikeholdsmessig etterslep på strekningen Rv 890 Berlevåg-Gednje, primært dekkeleggingstiltak. Sammen vil dette gi bedre framkommelighet og sikkerhet for både næringstransport fra de viktige fiskeværene Båtsfjord og Berlevåg og til stamvegnettet samt for den lokale personbiltransporten.

Rv 94 Hammerfest-X E6 Skaidi er en sentral vegstrekning for næringstransport og kommunikasjon mellom de to største bo- og arbeidsmarkedsregionene i fylket. Det er grunn til å anta at denne betydningen vil bli styrket i tiden framover. Det er satsing på oppdrett og eksport av ferskfisk langs ruten. Utbyggingen av LNG-anlegget på Melkøya og positiv satsing på næringsutvikling i Hammerfest har medført trafikkvekst på Rv 94, særlig en merkbar økning i tungtransporten. Trafikkveksten vil ventelig fortsette utover i planperioden. Statens vegvesen har gjort en vurdering av riksvegstrekningen som konkluderer med behov for flere typer utbedringer, både med hensyn til framkommelighet og sikkerhet. Det foreslås derfor avsatt totalt 69 mill kr i første periode fordelt til trafikksikkerhetstiltak, mindre utbedringer/rassikring og sentrumsutvikling i Hammerfest. Det forutsettes av utbedringene av strekningen videreføres i perioden 2010-2015.

I vedtaket fra behandlingen av Handlingsprogram for 2002-2011 i Finnmark fylkesting juni 2001, prioriteres utbedring av Rv 889 Havøysundvegen til helårsveg etter ferdigstilling av Rv 888 Nordkynvegen. I Fylkesplanen for Finnmark 2002-2005 er utbedring av Rv 889 Havøysundvegen til helårsveg et høyt prioritert prosjekt. Det foreligger vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet fra 1999. Det vedtatte forslaget hadde en kostnadsramme på 292 mill kr. i 1999-kroner og omfattet lettere utbedringer av vegen, rassikringstiltak med 70 % sikringsgrad og bygging av tunnel. For å komme i gang med prosjektet ble det for perioden 2002-2005 utarbeidet en punktvis utbedringsplan, foreslått finansiert over post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift og post 30 Riksveginvesteringer. Dette arbeidet startet opp i 2004 med punktutbedringer på de vanskeligste strekningene, men stoppet opp grunnet manglende finansiering i 2005.

Med bakgrunn i den fylkesfordelte rammen for perioden 2006-2015 til øvrige riksveger i Finnmark, anbefales det at ambisjonsnivået for utbedring av Rv 889 Havøysundvegen justeres i forhold til de økonomiske rammene som foreligger. I Handlingsprogrammet for 2006-2009

foreslås det derfor å fullføre punktutbedringsplanen for høyfjellsstrekningene samt gjennomføre rassikringstiltak på de to rasutsatte områdene på vegen, Skjarvelandet og i Eiterfjorden. Tiltakene i punktutbedringsplanen forventes å gi en bedret regularitet. Statistikk for regulariteten over høyfjellsvegene viser at regulariteten på Rv 889 Havøysundvegen i de siste årene er relativt god sammenliknet med andre fjelloverganger i fylket. Denne satsingen vil gi befolkningen og næringslivet i Havøysund en veg med bedret regularitet og høyere sikkerhet mot ras innenfor en tidsramme på fire år. Alternativet vil kunne være at prosjektet må skyves ut i tid til 2015-2025 eller at andre viktige og nødvendige prosjekter og tiltak på det øvrige riksvegnettet ikke vil kunne realiseres.

I Fylkestingets behandling av Handlingsprogram for 2002-2011 ble det fattet vedtak om å utrede utbedring av Rv 98 over Ifjordfjellet til helårsveg. I den senere tid har også kommunene tatt opp denne saken med Statens vegvesen. Begrunnelsen for en utbedring til helårsveg ligger særlig i utfordringer innen fiskeindustrien på denne delen av Finnmarkskysten og endringer i transportstrukturen som følge av dette. Det arbeides aktivt med transportmessig samarbeid mellom fiskerimiljøene på Nordkyn og Båtsfjord/Berlevåg. Samtidig vil en vinteråpen veg forbedre den allmenne kontakt og kommunikasjon mellom kommunene på Nordkyn og øvrige kommuner i Øst-Finnmark. Det er hittil gjort grove vurderinger av mulighetene for vinteråpen veg over Ifjordfjellet. Det er allerede klart at en utbedring til helårsveg med fullgod standard vil ha en kostnadsramme på flere hundre millioner kroner. Innenfor de økonomiske planleggingsrammene som legges til grunn i handlingsprogrammet vil et slikt prosjekt ikke være mulig å realisere innen en tidsramme på 20-25 år. Det foreslås derfor at det legges opp til en strategi med å utbedre de driftsmessig mest problematiske punktene på strekningen. En vellykket punktutbedring vil gjøre det både enklere og rimeligere å holde vegen åpen vinterstid. Dette arbeidet kan tidligst starte opp mot slutten av første periode (2009) og avsluttes i perioden 2010-2015. Tiltakene vil i hovedsak dreie seg om utbedring av sideterreng (fjerne knauser), grøfteutvidelser og utslaking av skråninger og er kostnadsberegnet til rundt 60 mill. kr.

De foreslåtte prioriteringene vil i hovedsak gi positiv effekt i forhold til måleindikatorene S1.3 Forhold til planlagt leveransetidspunkt for næringstransport grunnet veg- og trafikkforhold og S1.4/S1.6 Antall drepte eller hardt skadde/Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak.

10.4 Nærmere om prioriteringene innenfor de enkelte under- og underunderposter

10.4.1 Strekningsvise investeringer

Rv 888 Nordkynvegen

I forslaget til prioriteringer av strekningsvise investeringer legges det opp til å ferdigstille Rv 888 Nordkynvegen innen 2008. Denne forseringen innebærer at anlegget blir ferdig 3 år tidligere enn forutsatt i handlingsprogrammet for 2002-2011.

Tiltak på Rv 94

Nedenfor gis en samlet oversikt over tiltakene som foreslås gjennomført på Rv 94 i perioden.

Skjåholmen bru/Skjåholmflåget vil være det største enkeltprosjektet på strekningen. Brua og området inntil er både et trafikk sikkerhets- og rasutsatt punkt. Brua ble bygget i 1959 og oppfyller ikke dagens krav til kurvatur og bredde. Det legges opp til en videre planprosess i første periode med planlagt byggestart tidligst i 2009.

Det legges opp til å ferdigstille de planlagte trafikksikkerhetstiltakene langs Rv 94 gjennom Kvalsund i løpet av perioden 2006-2009. Tiltakene starter opp i 2005 med planlagt ferdigstilling i 2007.

Det er registrert behov for mindre utbedringer på strekningen mellom Repparfjord bru og Skaidi. Dette gjelder bæreevne, vegbredde samt utretting av enkelte kurver og utskifting av mindre bruer. Tiltakene vil først og fremst føre til bedre trafikksikkerhet, men også påvirke framkommeligheten. Det foreslås at en starter med mindre utbedringer her i slutten av første fireårsperiode med forutsatt videreføring i neste periode.

Rv 98 Ifjordfjellet – punktutbedring

Punktutbedringen omfatter seks problemområder mellom Ifjord og Sjusjok. Arbeidene planlegges startet opp i 2009 med slutføring i 2012 med en foreløpig kostnadsberegning på 60 mill. kr. En konkret punktutbedringsplan skal utarbeides innen 2008.

Omtale av aktuelle prosjekter i perioden 2010-2015

Handlingsprogrammet skal for perioden 2010-2015 fungere som planleggingsprogram fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan. Det er derfor listet opp strekningsvise prosjekter som Statens vegvesen mener vil være aktuelle for perioden 2010-2015.

Statens vegvesen vil anbefale å fortsette strategien med å utbedre det eksisterende vegnettet fra kysten inn mot stamvegnettet. Dette vil være i tråd med fylkeskommunens ambisjoner og langsiktige strategier for bl.a. næringsutvikling i fylket; uttrykt i RUP (regional utviklingsplan), forslag til fylkesplan for Finnmark 2006-2009 og fylkeskommunens strateginotat til Nasjonal transportplan samt uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015.

Den fylkesfordelte planleggingsrammen til Finnmark for øvrige riksveger i perioden 2010-2015 er lav og gir derfor lite rom for å starte nye og kostnadskrevende vegprosjekter. Med utgangspunkt i planrammen legges det derfor først og fremst opp til å fullføre oppstartede prosjekter som utbedringer på Rv 94 og Rv 98 punktutbedring over Ifjordfjellet. I slutten av perioden vurderer Statens vegvesen det som aktuelt å starte utbedringer av kystriksvegene Rv 882 Øksfjordvegen og Rv 888 på strekningen Ifjord-Lebesby. Det er her behov for å utbedre eksisterende veg med hensyn til bæreevne, vegbredde/kurvatur og trafikksikkerhet.

Det er registrert flere rasutsatte punkt på strekningen, hvorav to er blitt sikret gjennom strakstiltak i 2004 etter større ras. En videreføring av rassikringstiltak på Rv 94 foreslås prioritert til perioden 2010-2015. Det vil her bl.a. være aktuelt å vurdere området Skjåholmen bru/Skjåholmflågene i sammenheng. Aktuelle punkter for permanente rassikringstiltak vil være Klinkastupet og Leirvikflågene.

Rv 92 Karasjok-X Rv 93 vurderes også som et aktuelt utbedringsprosjekt med hensyn til bæreevne og vegbredde/kurvatur. Veggen utgjør et viktig bindeledd mellom øst- og vestfylket samt er en viktig veg for næringstransporten øst-vest og transport ut av fylket.

Alle prosjekt som er listet opp som aktuelle i siste 6-årsperiode skal vurderes på nytt ved neste rullering av NTP. Det knytter seg derfor stor usikkerhet til disse prosjektene.

Prosjekter i Finnmark 2006-2015





Kartutsnittene viser foreslåtte strekningsvise prosjekter i Finnmark 2006-2015

10.4.2 Mindre investeringstiltak, planlegging, grunnerverv m.m.

Nedenfor følger en nærmere omtale av de enkelte underpostene under post 30 Riksveginvesteringer, med forslag til prioritering av konkrete prosjekt/tiltak for perioden 2006-2009 i Finnmark.

Mindre utbedringer

Det foreslås avsatt totalt 42 mill til mindre utbedringer på øvrig riksvegnett i perioden 2006-2009. Midlene planlegges fordelt på flere prosjekter:

Rv 889 Havøysundvegen

Det foreslås avsatt 10 mill for å slutføre punktutbedringsplanen. Planen omfatter utbedring av sideterreng og oppsett av snøskjermer. Punktene som skal utbedres utgjør i alt rundt 5 km. Disse utbedringene må sees i sammenheng med forslag til rassikringstiltak foreslått på post 31 Rassikring.

Tiltak på rv 94

Bygging av ny Kvalsundelv bru på Rv 94. Tiltaket inngår som del av reguleringsplanen for bedret trafiksikkerhet gjennom Kvalsund tettsted og må sees i sammenheng med byggingen av fortau/gang- og sykkelveg på begge sider av brua. Bygging av ny bru er kostnadsberegnet til rundt 10 mill kr og planlegges ferdigstilt i 2006. Videre planlegges det utskifting/bygging av to kulverter på strekningen Repparfjord-Skaidi som er kostnadsberegnet til 4 mill kroner.

Tiltak på Rv 890 Austertana-Tana bru

Utbedring av Rv 890 fra Tana bru til Austertana startet opp i 2004 og planlegges avsluttet i 2006. Det foreslås avsatt 3 mill over investeringsbudsjettet i 2006. Tiltakene vil omfatte drenering/forsterkning samt dekkelegging og er en samfinansiering med post 23 Drift- og vedlikehold.

Rv 882 Øksfjordtunnelen

Det foreslås avsatt i alt 15 mill til utbedringer av Rv 883 Øksfjordtunnelen. Tiltakene vil omfatte spyling/rensk, oppstramming av kjørebane/møteplasser, vann/frostsikring samt brannsikring med sprøytebetong. Øksfjordtunnelen er en enfelts tunnel med møteplasser, bygget i 1986. Tunnelen har en lengde på 4252 m med fartsgrense 50 km/t og en oppgitt ÅDT på 200. Det er ikke foretatt ombygginger eller endringer i tunnelen. Det er installert brannslukkere og nødtelefoner i tunnelen. De foreslåtte tiltakene er basert på befaring/rapport utarbeidet høsten 2004 og vil gi bedret sikkerhet samt enklere drift av tunnelen. Oppgraderingen av Øksfjordtunnelen er i samsvar med oppgraderingsprogrammet for tunneler i regionen.

Gang – og sykkelveger

Det foreslås avsatt totalt 10 mill til bygging av gang- og sykkelveger i perioden 2006-2009.

Midlene planlegges nyttet til bygging av gang- og sykkelveg/fortau på Rv 94 Kvalsundelv bru-Kvalsund bru, 1,4 km, til en kostnad på rundt 10 mill. Det planlegges oppstart av prosjektet i 2006 med slutføring i 2007. Strekningen er skoleveg. Med dette tiltaket vil samtlige av tiltakene som inngår i reguleringsplanen for å bedre trafiksikkerheten på Rv 94 gjennom Kvalsund tettsted være gjennomført.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås avsatt totalt 27 mill. til ulike trafikksikkerhetstiltak i perioden 2006-2009.

I samband med Båtsfjord kommunes planer om sentrumsutvikling, vil Statens vegvesen bidra med midler til ulike trafikksikkerhetstiltak (utbedring/bygging av fortau samt oppstramming av gatekryss). Det foreslås avsatt 3 mill. kr. som en foreløpig ramme til trafikksikkerhetstiltak.

Hammerfest kommune har startet planlegging for sentrumsutvikling i Hammerfest sentrum. Statens vegvesen vil i denne sammenheng bidra med trafikksikkerhetstiltak med en foreløpig økonomisk ramme på 15 mill kr. Tiltakene omfatter gateområdet langs Rv 94 gjennom Hammerfest sentrum fra Krutthusgaten til Storelva, totalt om lag 1,2 km. Strekningen er ulykkesbelastet og har flere uoversiktlige og utflytende gatekryss. Trafikksituasjonen er tett med mye bil- og fotgjengertrafikk samt gjennomgangstrafikk til industriområde. Arbeidet med reguleringsplan vil skje i nært samarbeid med Hammerfest kommune.

Det foreslås avsatt henholdsvis 5 mill kr til trafikksikkerhetsrevisjoner med oppfølging av strakstiltak og 2 mill kr. til andre temarevisjoner/URF(ulykkesrisikofaktor)-analyser med strakstiltak, totalt 7 mill kr. Gjennomføring av disse tiltakene planlegges i slutten av første fireårsperiode. Strakstiltakene vil være en samfinansiering der et tilsvarende beløp stilles til disposisjon over post 23 (drift og vedlikeholdsmidler).

Miljø- og servicetiltak

Det foreslås ikke midler til miljø- og servicetiltak på øvrige riksveger i fylket i perioden 2006-2009.

Kollektivtrafikktiltak, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler

Det foreslås avsatt 2 mill til kollektivtiltak på det øvrige riksvegnettet i fylket i perioden 2006-2009. Midlene planlegges nyttet som bidrag i utvikling av kollektivknutepunkt i Alta og Tana.

Planlegging, grunnerverv m.m.

For øvrige riksveger foreslås det avsatt totalt 4 mill. kr. til planlegging i perioden 2006-2009, fordelt med 1 mill pr år. Det legges opp til en stram økonomisk ramme for planlegging. Bevilgningen skal dekke kostnader til planlegging på kommunedel- og reguleringsplannivå.

Det settes ikke av penger til grunnervev utenom prosjektbevilgningene i Finnmark.

10.4.3 Omtale av bompengepakker

Finnmark har ingen planlagte bompengepakker.

10.5 Rassikring (post 31)

Det er satt av 70 mill til rassikring i Finnmark i perioden 2006-2009. Hele rammen fordeles på prosjekter på stamveger og øvrige riksveger. Prosjektene som er foreslått er Rv 889 Eiterfjorden, Rv 889 Bakfjorddalen, Rv 39 Kløfta, Ev 69 Ytre Sortevik, Rv 894 Oksvåg - Sandfjordvatn og E 69 Vesterelv v/Skarvberg.

10.6 Plandekning

2006

Alle prioriterte prosjekt i 2006 har godkjent reguleringsplan. Foreslåtte parseller på Rv 888 Nordkynvegen skal byggeplanlegges.

2007-2009

Plandekning

Det er ikke avklart planbehov for de prosjektene som er foreslått i denne perioden. Flere av tiltakene kan utføres innenfor eksisterende vegareal, men noen steder vil det være aktuelt med omlegginger. De arbeides derfor med å vurdere planbehov for disse prosjektene.

Planlegging av sammenhengende sykkelvegnett

Ambisjonene for planlegging av sammenhengende gang- sykkelvegnett vil være knyttet til tettsteder med mer enn 5000 innbyggere slik Nasjonal sykkelstrategi legger opp til. Ingen byer eller tettsteder i Finnmark har formelt vedtatte planer for sammenhengende gang-sykkelvegnett. I regionen har vi 17 tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. Målsettingen er at innen 2009 skal 50% av disse ha slike planer.

10.7 Marginalvurderinger

Perioden 2006-2009

Rammeøkning 25 %

Dersom det blir en rammeøkning på inntil 25 % foreslås rammeøkningen brukt på følgende prosjekt:

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Rv 98 Ifjordfjellet (punktutbedring) | 37,0 mill. kr. |
| 2. Rv 94 Skjåholmen bru/Kargenes | <u>25,5 mill. kr</u> |
| | 62,5 mill. kr. |

En forsering av punktutbedring på Rv 98 Ifjordfjellet vil medføre at de problematiske punktene utbedres tidligere enn foreslått etter gitt ramme, og effekten vil kunne tas ut i planperioden 2006-2009. Utbedringen vil medføre at det blir enklere og billigere å holde vegen åpen vinterstid.

Rv 94 Skjåholmen bru/Kargenes startes opp i første planperiode og kan dermed fullføres tidligere. Det vil ikke ha noen konsekvenser for måloppnåelsen i planperiode 2006-2009.

Rammereduksjon 25 %

Dersom det blir en rammereduksjon på inntil 25 % foreslås rammereduksjonen tatt på følgende prosjekt:

1. Rv 98 Ifjordfjellet (punktutbedring)	23,0 mill. kr.
2. Rv 888 Bekkarfjord – Ørretvatn	21,0 mill. kr.
3. Kollektivtiltak	2,0 mill. kr.
4. Mindre utbedringer	13,0 mill. kr.
5. Trafikksikkerhetstiltak	<u>3,5 mill. kr</u>
	62,5 mill. kr.

Dersom Rv 98 Ifjordfjellet tas ut, vil det medføre at prosjektet ikke påbegynnes før planperioden 2010-2015. Det vil ikke ha noen konsekvenser for måloppnåelsen i planperiode 2006-2009, da ferdigstilling er i 2011 i forslaget innenfor gitt ramme.

Hvis Rv 888 Bekkarfjord – Ørretvatn tas ut vil det medføre at prosjektet verken vil bli påbegynt eller slutført i planperioden 2006-2009, slik som foreslått innenfor gitt ramme. Effekten av prosjektet vil derfor ikke komme før i påfølgende planperiode.

Å ta ut kollektivtiltak vil medføre at det ikke vil bli gitt bidrag til utvikling av kollektivknutepunkt i Alta og Tana. Det vil ikke ha noen innvirkning på måltallene i planperioden.

Tas mindre utbedringer ut vil dette medføre at siste del av utbedring Rv 882 Øksfjordtunnelen må utsettes og at planlagt utskifting/bygging av to kulverter på Rv 94 Repparfjord-Skaidi ikke blir utført i planperioden. Konsekvensen blir utsatt ferdigstilling.

Dersom trafikksikkerhetstiltak tas ut, vil det medføre at det ikke vil kunne utføres planlagte trafikksikkerhetsrevisjoner med påfølgende strakstiltak, samt URF-analyser med strakstiltak i samme omfang som foreslått innenfor gitt ramme. Konsekvensen er at færre ulykkesutsatte punkt og strekninger blir utbedret og redusert måloppnåelse i forhold til reduksjon i antall drepte og skadde.

2006

Tabell 10.7.a Marginalliste ved økning av den fylkesfordelte planleggingsrammen (post 30 og evt. post 60) med inntil 25 pst i 2006

Mill. 2006-kr

Prioritet	Post/ under/ underpost	Rv nr - anleggsparsell	Tiltakstype	Mill. kr	Konsekvens for mål 2006	Binding i 2007 (mill. kr)
1	30.2	Rv 888 Ørretvatn – Torskefjorddalen	Vegutbedring (helårsveg)	17,0	Ingen konsekvens for mål i 2006, men kan ferdigstilles 1 år tidligere.	0,0
2	30.2	Rv 888 Smielvdal – Hopseidet	Vegutbedring (helårsveg)	3,0	Ingen	34,0
Sum				20,0		

Tabell 10.7.b Marginalliste ved reduksjon av den fylkesfordelte planleggingsrammen (post 30 og evt. post 60) med inntil 25 pst i 2006

Mill. 2006-kr

Prioritet	Post/ under/ underpost	Rv nr - anleggsparsell	Tiltakstype	Mill. kr	Konsekvens for mål 2006
1	30.2	Rv 888 Smielvdal – Hopseidet	Vegutbedring (helårsveg)	20,0	Ingen
Sum				20,0	

Marginallister for ulike deltemaer

Tabell 10.7.c Prosjekter/tiltak med trafiksikkerhetsgevinst (post 30 og evt. post 60)

Mill. 2006-kr

Prioritet	Post/ under/ underpost	Rv nr - anleggsparsell	Tiltakstype	Mill. kr	Konsekvens for mål 2006	Binding i 2007 (mill. kr)
1	30.3.3	Rv 891 Båtsfjord - Sentrumsutvikling	Oppstramming	3,0	Effekten kan tas ut i 2006	0,0
2	30.3.3	Flere	trafiksikkerhets revisjoner + strakstiltak	2,0	Effekten kan tas ut i 2006	0,0
3	30.3.3	Flere	URF-tiltak/ rekkverk	1,0	Effekten kan tas ut i 2006	0,0
Sum				6,0		

Tabell 10.7.d Kollektivtrafikktiltak (post 30 og evt. post 60)

Regionen har ingen marginalprosjekt i Finnmark på kollektivtiltak.

Tabell 10.7.e Prosjekter/tiltak med rassikringsgevinst (post 30, post 31 og evt. post 60)

Mill. 2006-kr

Prioritet	Post/ under/ underpost	Rv nr - anleggsparsell	Mill. kr	Konsekvens for mål 2006	Binding i 2007 (mill. kr)
1	31	Rv 889 Eiterfjorden	13,0	Prosjektet kan ferdigstilles, antall punkt/strekninger økes	0,0
2	31	Rv 889 Bakfjorddalen	10,0	Prosjektet kan ferdigstilles, antall punkt/strekninger økes	0,0
Sum			23,0		

Tabell 10.7.f Gang- og sykkelvegprosjekter (post 30 og evt. post 60)

Mill. 2006-kr

Prioritet	Post/ under/ underpost	Rv nr - anleggsparsell	Mill. kr	Konsekvens for mål 2006	Binding i 2007 (mill. kr)
1	30.3.2	Rv 94 G/S-veg Kvalsund	7,0	2,31 km mer G/S-veg ferdigstilles	0,0
Sum			7,0		

11. Mål og virkninger

Tabell 11.2 Virkninger av investeringer i perioden 2006-2009 i Finnmark

De sentrale måleparametrene i NTP	Beregnete virkninger på stamvegnettet	Beregnete virkninger på øvrig riksvegnett
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer	-46,3	-578
Endringer i samfunnets transportkostnader		33,7
Endringer i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet		21,7
Endringer i samfunnets transportkostnader for distriktene		33,7
Endringer i antall drepte eller hardt skadde	0,4	0,1
Støyplageindeks (SPI)	0	0
Antall personer bosatt i områder med overskridelse av en eller flere av de nasjonale målene for luftkvalitet NO2 PM10	0	0
Km registrert riksveg med belastning i problemområde 2 og 3 for landskap	0	0

Tabell 11.3 Øvrige virkninger av investeringer i Finnmark

	2006	2006-2009
Antall rasutsatte strekninger og punkter som skal utbedres	1 4	1 6
Antall km veg tilrettelagt for gående og syklende	0	1,4
Antall km midtrekkverk på to og trefeltsveger	0	0

Nasjonal verneplan

Statens vegvesen har laget en nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Planen inneholder 270 objekter, hvorav 53 i region nord. Disse er å anse som vernet, og det er igangsatt en prosess for å sikre at dette ivaretas på en tilfredsstillende måte i kommende handlingsplanperiode.

Vedlegg til regionvegkontorenes handlingsprogram

Følgende skal følge som vedlegg til handlingsprogrammene:

- Forslag til fordeling av fylkesfordelt ramme (tabell 10.3.2.a)
- Strekningsvise prosjekter (tabell 10.4.1)
- Omtale av enkeltprosjekter og bompengepakker
- Skjema 11
- Mindre utbedringer (tabell 10.4.2.a)
- Gang og sykkelveger (tabell 10.4.2.b)
- Trafikksikkerhetstiltak (tabell 10.4.2.c)
- Miljø og servicetiltak (tabell 10.4.2.d)
- Kollektivtrafikktiltak (tabell 10.4.2.e)
- Rassikring (tabell 10.5)

Tabell 10.3.2.a Post 30 inkl post 60 for fylkesforsøkene - forslag til fordeling av fylkesfordelt ramme

Fylke:Finnmark.....

Mill 2006-kr

Prosjekt	2006		2007		2008		2009		2006-2009		2010-2015		2006-2015	
	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans
2 Øvrige riksveger	52		54		21		40		167		130		297	
3 Mindre investeringsiltak:														
3.1 <i>Mindre utbedringer</i>	24		5		9		4		42		10		52	
3.2 <i>Gang- og sykkelveger</i>	3		7						10		4		14	
3.3 <i>Trafikksikkerhetiltak</i>			3		18		4		25		10		35	
3.4 <i>Miljø- og serviceiltak</i>														
3.5 <i>Kollektivtrafikkiltak</i>					1		1		2		2		4	
3.6 <i>Rassikringsiltak</i>														
5 Alternativ bruk av riksmidler														
6 Planlegging	1		1		1		1		4		4		8	
7 Grunnerverv mm														
Sum mindre investeringsiltak mm	28		16		29		10		83		30		113	
8 Tiltak utenfor statens ansvarsområde:														
8.1 <i>Fylkesveger</i>														
8.2 <i>Kommunale veger</i>														
8.3 <i>Drift av kollektivtransport</i>														
Sum tiltak utenfor statens ansvarsområde														
Sum	80		70		50		50		250		160		410	

Tabell 10.4.1 Forslag til strekningsvise prosjekter - post 30/60 inkl refusjoner

Fylke: Finnmark.....

Mill 2006-kr

Prosjekt	Post 30./ 60.2	Kostnad/ fordeling statlig/annen finans		Restbehov pr 1.1.2006		2006		2007		2008		2009		2006-2009		2010-2015		2006-2015	
		Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans
Rv 888 Ørretvann-Torskefjorddalen	30.2	71		28		28								28				28	
Rv 888 Smievdalen-Hopseidet	30.2	78		78		24		54						78				78	
Rv 888 Bekkarfjord-Ørretvann	30.2	21		21			21							21				21	
Rv 98 Ifjordfjellet (punktutbedr.)	30.2	60		60					10					10				60	
Rv 94 Skjåholmen bru/Kargenes	30.2	50		50					30					30				50	
Rv 88.2 Øksfjordvegen - utbedr.	30.2	15		15														15	
Rv 888 Ifjord-Lebesby	30.2	15		15														15	
Rv 92 Karasjok-X Rv 93	30.2	30		30														30	
Sum		340		297		52		54		21		40		167		130		297	

Omtale av strekningsvise prosjekter

RV 888 Bekkarfjord – Hopseidet (Nordkynvegen)

Bygging/ ombygging av eksisterende enfelts sommerveg med møteplasser til såkalt helårsveg på strekningen Rv-888 mellom Bekkarfjord og Hopseidet (Nordkynvegen) startet opp sommeren år 2000. Nordkynprosjektet som altså omfatter utbygging av Rv-888 , Bekkarfjord – Hopseidet til 2 felts veg, standardklasse H1, også kalt Nordkynvegen er inndelt i følgende 5 parseller:

Parsell 1	Bekkarfjord – Ørretvann	6210	meter
Parsell 2	Ørretvann – Torskefjorddalen	8875	meter
Parsell 3	Torskefjorddalen – Reinoksevann	8700	meter
Parsell 4	Reinoksevann – Smielvdalen	7500	meter
Parsell 5	Smielvdalen - Hopseidet	6720	meter

Utbyggingssterkningen (Nordkynvegen) har en total lengde på 37. 755 meter og skal bygges opp etter følgende standard:

Vegstandardklasse	H1
ÅDT	100
Aksellast	10 tonn (helårs)
V-dim	80 km/time
Veglengde	37,755 km
Total vegbredde	6,5 meter
Skulderbredde	2 x 0,5 meter.

**Veg nr og prosjektnavn: Rv 888 Nordkynvegen,
Parsell 03, Torskefjorddalen –Reinoksevann**

Tidligere omtale:

St meld nr 46 (1999-2000), side 262

St prp nr 1 (2002-2003), side 108

St prp nr 1 (2000-2001), side 113

St prp nr 1 (2003-2004), side 102

Kostnadsoverslag (alle beløp i mill 2006-kr):

- Gjeldende kostnadsoverslag: 72 mill kr
- Overslag i St meld 24(2003-2004)
- Opprinnelig overslag: 111 mill kr År: 2002
- Endring ift opprinnelig overslag: -13,7 mill kr Pst: -35,1
- Anleggstart (mnd/år): 06/2003
- Åpning for trafikk (mnd/år): 09/2005

- Endringen i kostnadsoverslaget skyldes lavere enhetspriser i inngått kontrakt i forhold til kostnadsoverslag (Anslag)

Prosjektomtale:

Parsellen er den tredje parsellen på helårsvegprosjektet til Nordkyn, og har andre prioritet med hensyn på utbygging. Parsellen er på 8,7 km og strekker seg fra Torskefjorddalen til Reinoksevang på høyfjellet.

Riksvegnr og prosjektnavn: RV 888 Nordkynvegen
Parsell 02 : Ørretvatn – Torskefjorddalen.

Tidligere omtale:

St meld nr 46 (1999-2000), side 262

St prp nr 1 (2003-2004), side 102

Evt tidligere St meld og/eller St prp (nr/år/side): Handlingsprogram 2002 – 2011 side 26. Strekningsvise investeringer.

Kostnadsoverslag (alle beløp i mill 2006-kr):

- | | | |
|-------------------------------------|------------|------------|
| • Gjeldende kostnadsoverslag: | | 71 mill kr |
| • Opprinnelig overslag: | 88 mill kr | År: 2002 |
| • Endring ift opprinnelig overslag: | 17 mill kr | Pst: 19,3 |
| • Anleggstart (mnd/år): | 08/2004 | |
| • Åpning for trafikk (mnd/år): | 10/2006 | |
- Parsellen er forlenget med 2,5 km i forhold til opprinnelig. Naboparsellen blir således tilsvarende 2,5 km kortere.
 - Endringene i kostnadsoverslaget skyldes lavere enhetspriser og gunstig drift ved at det har vært mulig og samordne driften på en effektiv måte med øvrige parseller. I tillegg er oppbyggingen av vegen noe forenklet ved at det benyttes mekanisk stabilisert bærelag.

Prosjektomtale:

Parsellen er den andre parsellen på helårsvegprosjektet til Nordkyn, og har tredje prioritet med hensyn på utbygging. Parsellen er på 8,625 km og strekker seg fra Ørretvatn til Torskefjorddalen.

Riksvegnr og prosjektnavn: RV 888 Nordkynvegen
Parsell 05 : Smielvdalen – Hopseidet

Tidligere omtale:

St meld nr 46 (1999-2000), side 262

St prp nr 1 (2003-2004), side 102

Evt tidligere St meld og/eller St prp (nr/år/side): Handlingsprogram 2002 – 2011 side 26. Strekningsvise investeringer.

Kostnadsoverslag (alle beløp i mill 2006-kr):

- Gjeldende kostnadsoverslag: 78 mill kr
- Opprinnelig overslag: 115 mill kr År: 2002
- Endring ift opprinnelig overslag: 37 mill kr Pst: -32,2%
- Anleggstart (mnd/år): 05/2005
- Åpning for trafikk (mnd/år): 12/2006

- Parsellens lengde er 6720 meter.
- Endringene i kostnadsoverslaget skyldes lavere enhetspriser og gunstig drift ved at det har vært mulig og samordne driften på en effektiv måte med øvrige parseller. I tillegg er oppbyggingen av vegen noe forenklet ved at det benyttes mekanisk stabilisert bærelag.

Prosjektomtale

Ca 50 % av parsellengden får veg i ny trase. En del av strekningen er utsatt for snøras her bygges vegen med sikring mot snøras. Vegen får 4 elvekryssinger som forseres med 4 småbruer.

SKJEMA 11

(strekningsvis)

Budsjettforslag 2006

Fylke: Finnmark

Vegnr	Strekning	Str.nr.
	Øvrige fylkesveger	

Dato: 19.01.05

1	2	3	4	5	6	7	8				9				10	11			12			
							Prosjektet's samlede elementlengder i meter				P år	Opprinnelig overslag				Siste overslag	Endringer			Total overslag inklusive rente		
Prosj. nr	Fra - til (sekkepost)	Veg- bredde m	Veg- funksjon	Anl. start	Traf. åpning	Bygge tid	Langde hovedveg m	G/S veg	Andre veger	Bruer		Tunnel	Kollektiv felt	P år	Ty		Kr.	År	06-kr.		06-kr.	06-kr.
500036	R888 Torskfjorddalen-Reinoksevåtn	6.5	B3E	306	509	28	8700			18			P2002	R	101,0	2002	111,0	72,0				
	R888 Torskfjorddalen-Reinoksevåtn		P33										P2005	R	80,0	2002	88,0	71,0				
	R888 Øretvåtn-Torskfjorddalen	6.5	B3E	408	610	27	8875						P2005	R	105,0	2002	115,0	78,0				
	R888 Smielvdalen-Hopsetdet	6.5	B3E	505	612	19	6720															
R999	Mindre utbedringer		C4U																			
R999	Gang- og sykkelveger		C4G																			
R999	Trafikksikkerhetstiltak		C4T																			
R999	Miljø- og servicetiltak		C4M																			
R999	Kolektivtrafikktiltak		C4K																			
R999	Særskilte rassikringstiltak		C4X																			
R999	Planlegging		C4P																			
R999	Grunnerverk		C4D																			
R999	Store fylkesveganelegg		C3F																			
SUM				306	612												314,0	221,0				-93,0

Tabell 10.4.2.a Mindre utbedringer

Fylke: Finnmark

Mill 2006-kr

Prosjekt	2006		2007		2008		2009		2006-2009	
	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans
Post 30.3.1/60.3.1 Fylkesforsøkene:										
Rv 889 Havøysundvegen(punktutbedr)		5							10	0
Rv 94 ny Kvalsundelv bru	10								10	0
Rv 890 Austertana – utbedring	3								3	0
Rv 882 Øksfjordtunnelen – utbedr.	6				9				15	0
Rv 94 Repparfjord-Skaidi-kulverter							4		4	0
									0	0
									0	0
Sum post 30.3.1/60.3.1 Fylkesforsøkene	24	0	5	0	9	0	4	0	42	0
Post 60.3.1 Byforsøkene:										
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
Sum post 60.3.1 Byforsøkene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum post 30.3.1 og 60.3.1	24	0	5	0	9	0	4	0	42	0

1	13		14		15		16		17		18		19		20				21	
	Prosj. nr	Forbruk tom 2004		Overført fra 2004		Finansiering 2005		Totalt disp. 2005		Rest å finansiere pr 1.1.06		Budsjettforslag 2006		Annen finans. 06-kr.		Langtidsbudsjett (06-kr)		Merknader		
		Akk. 06-kr.	Statsbudsjett	Kap.1320 +/- 06-kr.	Ann.fin. +/- 06-kr.	Ord. bevilgn.	06-kr. Annen finans.	06-kr.	06-kr.	06-kr.	06-kr.	Kap. 1320 06-kr.	Annen finans. 06-kr.	Kap. 1320 2007	Annen finans. 2007	Kap. 1320 2008	Annen finans. 2008	Kap. 1320 2009	Annen finans. 2009	
500036	47,1		6,3		19,5		25,8													
	16,4																			
	12,4		-12,4		26,1		13,7		44,9		28,0									
									78,0		24,0									
R999			7,5		5,1		12,6				24,0									
R999			1,0		11,3		12,3				3,0									
R999			5,9		10,3		16,2													
R999			3,5				3,5													
R999																				
R999			2,7		2,6		5,3													
R999			0,2		10,3		10,1				1,0									
R999																				
R999																				
R999																				
	75,9		14,7		85,2		99,5		122,9		80,0									

(1 % prod.gev. Beregnet frem til og med for år 2000)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0,6	1,1	2,0	3,8	3,1	2,2	3,3	2,0	1,8	2,5	

Tabell 10.4.2.b Gang- og sykkelveger

Fylke: Finnmark

Mill 2006-kr

Prosjekt	2006		2007		2008		2009		2006-2009	
	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans
Post 30.3.2/60.3.2 Fylkesforsøkene:										
Rv 94 Kvalsund	3		7						10	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
Sum post 30.3.2/60.3.2 Fylkesforsøkene	3	0	7	0	0	0	0	0	10	0
Post 60.3.2 Byforsøkene:										
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
Sum post 60.3.2 Byforsøkene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum post 30.3.2 og 60.3.2	3	0	7	0	0	0	0	0	10	0

Tabell 10.4.2.c Trafikksikkerhetstiltak

Fylke: Finnmark.

Mill 2006-kr

Prosjekt	2006		2007		2008		2009		2006-2009	
	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans	Statlig finans	Annen finans
Post 30.3.3/60.3.3 Fylkesforsøkene:										
Rv 891 Båtsfjord (sentrumsutvikling)			3						3	0
Rv 94 Hammerfest (sentrumsutvikling)					15				15	0
Oppfølging TS-revisjoner					2	3			2	3
Rekkverk					1	1			1	1
									0	0
									0	0
									0	0
Sum post 30.3.3/60.3.3 Fylkesforsøkene	0	0	3	0	18	4	0	0	21	4
Post 60.3.3 Byforsøkene:										
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
									0	0
Sum post 60.3.3 Byforsøkene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum post 30.3.3 og 60.3.3	0	0	3	0	18	4	0	0	21	4

Tabell 10.4.2.e Kollektivtrafikktiltak, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler

Fylke: Finnmark.

Prosjekt	F/K/A	S/U	2006		2007		2008		2009		2006-2009	
			Stadlig finans	Annens finans	Stadlig finans	Annens finans	Stadlig finans	Annens finans	Stadlig finans	Annens finans	Stadlig finans	Annens finans
Post 30.3.5/60.3.5 Fylkesforsøk og post 30.5/60.5 Fylkesforsøk:												
Øvrige riksveg							1		1			2
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
Sum post 30.3.5/60.3.5 Fylkesforsøk og 30.5/60.5 Fylkesforsøk			0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Post 60.3.5 Byforsøkene/60.5 Byforsøkene:												
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
												0
Sum post 60.3.5 Byforsøkene/60.5 Byforsøkene			0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Sum post 30.3.5/60.3.5 og 30.5/60.5			0	0	0	0	1	0	1	0	0	4

Type tiltak F/K/A:
 Framkommelighetstiltak: F
 Knutepunktstiltak: K
 Andre tiltak: A

S/U:
 Innenfor storbyområdet: S
 Utenfor storbyområdet: U

Milj. 2006-kr

