

SAK 42/09 UTTALE - FORSLAG TIL HANDLINGSPROGRAM FOR EKSISTERANDE OG NYE FYLKESVEGAR 2010 – 2013

SAKSOPPLYSNING

1. Innleiing

Buskerud fylkeskommune har invitert kommunar og interesseorganisasjonar til å utale seg om forslag til:

- Handlingsprogram for eksisterande fylkesvegar 2010 – 2013, vedlegg 2
- Handlingsprogram for nye fylkesvegar 2010 – 2013, vedlegg 3

Det er lagt opp til felles prosess for dei to planane.

Høringsfrist er 30.9.2009.

Buskerud fylkeskommune vil handsame saka på grunnlag av m.a. dei uttaler som blir gjeve.



2.1 Handlingsprogram for eksisterande fylkesvegar 2010 – 2013

Statens vegvesen Region sør forvaltar fylkesvegane på vegne av Buskerud fylkeskommune. Handlingsprogrammet for perioden 2010 -2013 skal danne grunnlag for strategiar for forvaltning og utvikling av fylkesvegane og vera basis for budsjett og gjennomføring av prosjekt.

Ved tidlegare handlingsprogram har fylkesvegnettet vore inndelt etter kategoriane svært viktige -, viktige – og øvrige fylkesvegar. Dei svært viktige og viktige fylkesvegane var prioritert høgt. Etter kvart har det synt seg at forfallet også på øvrige fylkesvegar aukar, slik at det no er nødvendig med eit meir heilskapleg grep. I forslag til handlingsprogram er den gamle kategoriseringa tona ned.

Det er eit overordna mål å prioritere forfall og trafikktryggleik. I prioriteringane som er gjort er det lagt vekt på følgjande:

- Vegen sin forbindelsesfunksjon og rutevise betydning.
- Trafikkmengde i ÅDT.
- Betydning for tungtransport og kollektivtrafikk.

Dei økonomiske rammene som er lagt til grunn for handlingsprogrammet er gjeve av Buskerud Fylkeskommune.

Hovudutvalet for samferdselssektoren i Buskerud godkjente i møte 28. oktober 2008 forslag til prosess for arbeidet med ein ny plan for eksisterande fylkesvegar for perioden 2010 – 2013, med bakgrunn i eit utfordringsnotat utarbeida av Statens vegvesen. Kommunane i Buskerud har vore invitert til å koma med innspel til arbeidet med handlingsprogrammet. 12 av 21 kommunar har svara.

Statens vegvesen sitt utfordringsnotat vart handsama av hovudutvalet for samferdselssektoren

3. mars 2009, med følgjande einstemmige vedtak:

1. *Midler til fylkesvegane i perioden 2010 – 2013 fordeles mellom drift og vedlikehold og investeringar på ein slik måte at man prioriterer midler til drift og vedlikehold.*
2. *De økonomiske bindingene på investeringsbudsjettet (refusjoner og slutføring av igangsatte prosjekter) beskrevet i kapittel 5.1 oppfylles.*
3. *Fylkeskommunen støtter anbefalt profil fra Statens vegvesen beskrevet i kapittel 6 i utfordringsnotatet. Hovedsatsing er vedlikehold og trafiksikkerhetstiltak.*
4. *Det henvises for øvrig til behandling av budsjett 2010 og fylkeskommunens handlingsprogram 2010 – 2013 for å avklare økonomiske rammer til fylkesvegnettet i planperioden*

2.2 Utfordringar på eksisterande fylkesvegnett

Eit fylkesvegnett som skal dekke samfunnet sitt behov for effektive, trafiksikre og forutsigbare transportløyser på ein god måte, føreset at to hovudpunkt må vera oppfylt:

- På den eine sida er det avgjerande med eit investeringsvolum av ein slik storleik at utviklinga av fylkesvegane kan ha ein rimeleg progresjon sett i forhold til utbetnings- og utbyggingsbehovet.

- På den andre sida er det avgjerande med ein drifts- og vedlikehaldsinnsats som gjev tilfredsstillende regularitet og framkomst, samtidig som vedlikehaldsforfallet blir teke att.

Statens vegvesen driftar og held vedlike vegnettet ut frå nasjonal fastlagte krav i håndbøker. Tildelingane av drift- og vedlikehaldsmidlar har over mange år vore (ca 30 %) lågare enn behovet, noko som har skapt eit stort forfall på vegnettet.

Vedlikehaldsforfallet på fylkesvegane i Buskerud er berekna til 1460 mill. kr eks. mva. Det største forfallet er på vegkroppen. Forfallet går ut over både trafikktryggleik og framkomst og gjer driftssituasjonen kostbar og vanskeleg. Det blir peikt på at det er ei stor utfordring å prioritere tilstrekkelege midlar til drift- og vedlikehald av vegnettet, slik at forfallet ikkje aukar ytterlegare. Forfallet fordeler seg over heile fylkesvegnettet, men det er på dei lågtrafikkerte vegane det er dei største skadane på vegfundament og vegdekke.

Statens vegvesen rår til at fylkeskommunen fordeler midlar mellom investeringar og drift- og vedlikehald på fylkesvegnettet på ein måte som gjer at det blir sikra nødvendige midlar til drift og vedlikehald, slik at forfallet ikkje aukar ytterlegare.

2.3 Økonomiske rammer, investering

Rammene til investeringstiltak på eksisterande fylkesvegar i perioden 2010 - 2012 er på 44 mill. kr årleg, med bakgrunn i fylkeskommunen sin vedtekne økonomiplan. Til samanlikning kan det nemnast at årleg investeringsramme i perioden 2002 – 2005 var ca. 45 mill. 2001-kr. Omrekna til 2009-kr utgjer dette ca. 63 mill. kr.

Dette betyr at den foreslegne ramma på 44 mill. kr for perioden 2010 - 2013 fører til ein reduksjon på omlag 30 % i forhold til investeringsnivået i åra 2002 – 2005. Og som Statens vegvesen skriv: *Sett i forhold til det meget store investeringsbehovet på fylkesvegane, vil det med en ramme på 44 mill. kr årlig kun bli gjennomført et svært begrenset antall tiltak etter streng prioritering.*

Vegvesenet rår til at hovudprioriteringane bør vera tiltak for å innhente forfallet på vegnettet og tiltak for å betre trafikktryggleik. Dette er også i tråd med nasjonale målsettingar. Men berekningane syner at nivået på samla løyvingar til tiltak på fylkesvegane er for låge, noko som fører til at det ikkje er rom for å utvikle eit betre vegnett gjennom investeringstiltak.

I forslag til handlingsprogram for eksisterande fylkesvegar er det prioritert midlar på følgjande kategoriar:

Mindre utbetringar, totalt 96 mill.

Hallingdal:

- Fv 246 Øvre Ålsveg, Ål, 6 mill, Refusjon av forskoterte midlar
- Fv 246 Søndre jernbaneundergang, Ål, 4,5 mill i 2013
- Fv 202 Gulsvik – Veterenl, 1,5 mill i 2013,

Gang- og sykkelvegar, totalt 35 mill.

Hallingdal, ingenting

Trafikktryggleikstiltak , totalt 29 mill

Hallingdal, mogeleg tilskot til trafikktryggleik, tot. 18 mill

Kollektivtiltak og universell utforming, 6 mill

Hallingdal, mogeleg tilskot til opprustning av haldeplassar, tot. 6 mill.

Grunnerverv og planlegging, tot. 10 mill

Midlar skal nyttast til reguleringsplanlegging osv. av tiltak som er prioritert i handlingsprogrammet

Statens vegvesen har og laga ei marginalliste, dersom rammene for investeringar aukar.

Prosjekta er ført opp etter same prioriteringskriteria som i handlingsprogrammet. Totalt beløp er 111 mill., der det ikkje er eit einaste prosjekt som er prioritert i Hallingdal.

2.4 Økonomiske rammer, drift og vedlikehold

Rammene til drift og vedlikehald er på ca. 80 mill. kr årleg. Med ei slik ramme vil det ikkje vera mogeleg å stanse forfallet på fylkesvegnettet, der det er rekna eit basisbehov på 111 mill. pr. år. Statens vegvesen seier at fylkesvegane i Buskerud har eit betydeleg vedlikehaldsforfall. Dagens tilstand på fylkesvegane i Buskerud ligg svært langt under den standarden som bør kunne krevjast av dette vegnettet. Forfallet er akkumulert over år med utilstrekkelege budsjettrammer til drift og vedlikehald. Dette har gjeve seg utslag i eit nedsliti fylkesvegnett som langt frå fyller krava til den funksjonalitet som blir forventa i 2009.

3.1 Handlingsprogram for nye fylkesvegar 2010 – 2013

Med bakgrunn i forvaltningsreforma skal fylkeskommunane overta ansvaret for deler av dagens øvrige riksvegnett frå 1.1.2010. Det er bestemt at 610 km av dagens øvrige riksvegnett på 692 km i Buskerud blir fylkesvegar.

I Hallingdal vil følgjande riksvegar bli nye fylkesvegar:

- Rv 40 Vestfold grense, Geilo x rv 7
- Rv 50 Hagafoss x rv 7, Sogn og Fjordane/Geiteryggen
- Rv 51 Gol sentrum x rv 52, Oppland/Langehaugsætra

Dei resterande øvrige riksvegstrekingane blir saman med dagens stamvegnett det framtidige riksvegnettet.

I februar 2009 utarbeida Statens vegvesen eit utfordringsnotat for øvrige riksvegar i Buskerud. Føremålet med utfordringsnotatet var å:

- Beskrive tilstand, status og utfordringar innanfor ulike tema på det øvrige riksvegnettet i Buskerud.
- Gi bakgrunn og anbefaling for val av profil. Valt profil vil danne grunnlag for prioritering av enkelttiltak i handlingsprogrammet.

Utfordringsnotatet vart handsama av hovudutvalet for samferdsel den 3.3.09, sak 14/09 med følgjande einstemmige vedtak:

1. *Midler til øvrig riksvegnett i perioden 2010-13 fordeles mellom drift, vedlikehold og investeringar på en slik måte at man i hovedsak prioriterer drift og vedlikehold. De statlige rammene som er antydnet synes ikke å muliggjøre annen prioritering.*

2. *Fylkeskommunen legger til grunn de økonomiske bindingene (refusjoner og slutføring av igangsatte prosjekter) som er beskrevet i kapittel 5.1 når detaljert handlingsprogram skal utarbeides.*
3. *Fylkeskommunen støtter anbefalt investeringsprofil fra Statens vegvesen beskrevet i kapittel 6 i utfordringsnotatet.*
4. *Det prioriteres ytterligere midler til sykkelbyen Kongsberg, men det tas sikte på en oppstart av sykkelbyen Hønefoss i løpet av handlingsprogramperioden.*
5. *Buskerud fylkeskommune tar ansvar, med faglig støtte fra Statens vegvesen, for å komme fram til en endelig avklaring på bruk av Kjellstadmidlene. Avklaringen gjøres som et ledd i arbeidet med handlingsprogrammet.*
6. *Fylkeskommunen vil følge opp initiativene når det gjelder utbygging av Rv 319 (Svelvikveien) og tidligere innspill knyttet til Rv 167 Asker – Røyken.*

Utfordringsnotatet for øvrige riksvegar, kan hentast her:

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/2786

Tildelingane av drift- og vedlikeholdsmidlar har over mange år vore for låge i forhold til behovet, noko som har skapt eit stort vedlikehaldsforfall på vegnettet. Vedlikehaldsforfallet på det nye fylkesvegnettet i Buskerud er rekna til ca.1 mrd. kr.

Forfallet går ut over både trafikktryggleik og framkomst og gjer driftssituasjonen kostbar og vanskeleg. Trafikktryggleikssituasjonen på det nye fylkesvegnettet er sagt at er bekymringsfull.

På nytt fylkesvegnett er det behov for fleire nye store vegprosjekt/vegutbetringar og prosjekta er kostbare. Statens vegvesen ser derfor ikkje at det er mogeleg å realisere desse prosjekta med berre fylkeskommunale midlar. For å få gjennomført prosjekta må det vurderast spleiselag og/eller alternativ finansiering.

3.2 Økonomiske rammer

St.prp.nr 68, kommuneproposisjonen 2010, som vart lagt fram 15.5.2009 gir fylkesfordeling av midlar til investeringar, drift og vedlikehald av det nye fylkesvegnettet for 2010.

• Drift og vedlikehald	118
• Investeringar	116
• Vekst i frie inntekter (veg)	<u>44</u>
Sum	<u>278</u>

Fylkesrådmannen har teke utgangspunkt i tildelinga i kommuneproposisjonen og lagt til grunn ei samla økonomisk ramme til drift/vedlikehald og investeringar på det nye fylkesvegnettet på 278 mill kr pr. år i perioden 2010-2013.

Statens vegvesen har fått i oppdrag av fylkesrådmannen å foreslå ei fordeling av den økonomiske ramma på 278 mill.kr pr år mellom drift/vedlikehold og investering.

Grunnlaget for fordeling av ramma er utfordringsnotatet og hovudutvalet sitt vedtak.

Berekna behov for midlar til drift og vedlikehald av nye fylkesvegar er 133 mill kr pr. år.

Berekningane tek utgangspunkt i kostnadane for å oppretthalde vedlikehalds- og

driftsstandard på vegnettet i "en gitt, god standard". Det blir sagt at "midlene vil føre til at det i stor grad vil være mulig å bremse den negative utviklingen av vedlikeholdsforfallet."

Statens vegvesen har derfor lagt til grunn ei ramme på 133 mill kr pr. år til drift og vedlikehold. Investeringsramma blir 145 mill kr pr. år. Til saman blir dette 278 mill.kr. pr. år. Bindingar til prosjekt som er påbegynt, men ikkje fullført er på totalt 314,8 mill.kr, der Øvre Sund bru utgjør 222 mill.kr. I tillegg var det pr. 31.12.08 totalt 133,6 mill. kr i restmidlar frå Kjellstadbommen. Statens vegvesen rår til at restmidlane vert nytta til finansiering Øvre Sund bru. Ei slik løysing vil føre til at slutføring av Øvre Sund bru vil belaste dei økonomiske rammene noko mindre, og det blir meir midlar til tiltak også i andre deler av fylke.

Foreslått investeringsprogram har ei mengde mindre investeringstiltak innanfor alle programområda. Tiltaka er fordelt på mange vegar. Vegvesenet meiner ein slik profil er rett ut frå at det ikkje har vore økonomisk mogeleg å prioritere viktige tiltak (trafikktryggleik, forfall, flaskehalser osv.) på store deler av vegnettet i Buskerud, med bakgrunn i at størsteparten av løyvingane til desse vegane i over ti (15?) år i all hovudsak har gått til store prosjekt i Drammen.

I forslag til handlingsprogram for nye fylkesvegar er det prioritert midlar på følgjande kategoriar (utdrag med vekt på Hallingdal):

Strekingsvise investeringar

Strekingsvise investeringar omfattar større investeringar i vegnettet. Her er det berre Rv.283 Øvre Sund bru som er prioritert. Bygginga av Øvre Sund bru er sett i gang, og må fullførast. Dette blir sett på som eit bunde prosjekt. For å fullføre prosjektet står det att investering på 145 mill.kr (2009-kr) pr. 1/1-2010, Pluss refusjon av lån på 77 mill.kr, og dette må finansierast i perioden 2010-2013.

Mindre utbetringar

For vegar med direkte tilknytning til Hallingdal er det foreslått midlar til:

- Rv51, totalt kr. 7,0 mill i 2012
- Rv40, totalt kr. 10,0 mill i 2012
- Rv.50, Geiteryggen tunnel, totalt kr. 27,0 mill i 2010, 2011

Gang- og sykkelvegar

Av total pott på 67 mill. kroner er det ikkje foreslått midlar til Hallingdal.

Trafikktryggleikstiltak

Av total pott på 96 mill. kroner er det ikkje foreslått midlar til konkrete tiltak i Hallingdal.

Miljø- og servicetiltak

Av total pott på 11 mill. kroner er det ikkje foreslått midlar til Hallingdal.

Kollektivtiltak og universell utforming

Av total pott på 22 mill. kroner er det sett av 2 mill kr. til div.tiltak på Rv. 40 Hvittingfoss – Geilo.

Grunnerverv og planlegging

Midlane skal nyttast til utarbeiding av planar for tiltak som er prioritert i handlingsprogrammet

VURDERING

Handlingsprogrammet for eksisterande fylkesvegar

Handlingsprogrammet for eksisterande fylkesvegar er ikkje lystig lesing. Berekningane syner at nivået på samla løyvingar til tiltak på fylkesvegane er for låge, noko som fører til at det ikkje er rom for å utvikle eit betre vegnett gjennom investeringstiltak.

Handlingsprogrammet for eksisterande fylkesvegar er ikkje tilstrekkeleg for å demme opp for auka forfall på fylkesvegnettet. Det er prioritert midlar til drift/vedlikehald for å stanse noko av forfallet, men som det er vist er det langt frå nok. Vidare er det prioritert tiltak innan kategorien mindre utbetningsprosjekt i eit forsøk på å ta att noko av forfallet som har skuldast manglande vedlikehald i tidligare periodar.

Dagleg leiar har ikkje detaljkunnskap om dei einskilte fylkesvegane i Hallingdal, men har god grunn til å tru at forfallet på vegane i Hallingdal ikkje er noko mindre enn i resten av fylket. Dersom ikkje vegfundament og vegdekke blir utbetra på dei dårlegaste strekningane, vil dette føre til svært alvorlege konsekvensar både for framkomst og trafikktryggleik. Det er og ei kjennsgjerning at kostnadane med å ta at ein nedkøyrte veg, er ein dårleg strategi ut frå eit samfunnsøkonomis og bedriftsøkonomisk synspunkt. For dagleg leiar er det eit mysterium at eit av verdas rikaste land ikkje har eit system, der det meir eller mindre er ein automatikk i at investert vegkapital blir vedlikehelde etter ein fast norm og standard.

Regionrådet for Hallingdal har det siste året registrert ein massiv kritikk over vegstandarden og dette er etter Regionrådet sitt syn på sin plass. Enkelte strekningar har fått utvikle seg til ein standard som er svært bekymringsfull. Skal Hallingdal nå målet om ei halvering av talet på alvorlege ulykker, kan me ikkje leva med eit vegdekke som gjer bilførarane sjanselause. Me treng eit vegdekke med forsvarleg standard, og me treng det no.

Handlingsprogrammet for nye fylkesvegar

Handlingsprogrammet gjev auka midlar til drift- og vedlikehald av nye fylkesvegar sett i forhold til kva løyvingane til øvrig riksvegnett har vore i seinare tid. Rammene i handlingsprogrammet samsvarer med vegvesenets berekningar av behov for å kunne drifte og vedlikehalde dette vegnettet på ein forsvarleg måte. Det kan her vera på sin plass å peike på at utgangspunktet for reknestykka er at vegnettet har god standard, noko som faktisk ikkje er tilfelle. Vegnettet i Buskerud har ikkje ein så god standard som berekningane legg til grunn. Fagfolka i Vegvesenet meiner likevel at vi bør kunne stoppe forfallet med ei tildeling på 133 mill kr, men det ligg ei usikkerheit i dette. Vedlikehaldsforfallet på nye fylkesvegar er ca 1 mrd kr. Rammene i handlingsprogrammet er langt frå tilstrekkeleg til å ta igjen dette forfallet.

Prioriteringane i handlingsprogrammet fører til at det ikkje er midlar til nye store investeringsprosjekt eller større utbetningsprosjekt.

Trafikktryggleikssituasjonen på nytt fylkesvegnett er bekymringsfull. Handlingsprogrammet prioriterer tiltak for å betre trafikktryggleiken høgt innanfor dei økonomiske rammer som er lagt til grunn. Det er likevel i liten grad funne rom for å prioritere tiltak for å hindre møteulykker ved å etablere barrierar mellom køyreretningane.

FORSLAG TIL VEDTAK

Regionrådet for Hallingdal vil med dette gje ei meir generell uttale til handlingsprogrammet for eksisterande fylkesvegar 2010 – 2013 og handlingsprogrammet for nye fylkesvegar 2010 – 2013. I tillegg vil dei einskilte kommunane i Hallingdal gje sine uttaler som også tek for seg problemstillingar i forhold til konkrete vegstrekningar.

1. Regionrådet for Hallingdal vil utrykke ei sterk bekymring for utviklinga av vedlikehaldet både på eksisterande og nye fylkesvegar. Etter Regionrådet sitt syn må det setjast i verk ein opptrappingsplan slik at eksisterande fylkesvegar har ein standard og eit vedlikehald etter fastsette normer. Med ei økonomisk ramme som ligg minst 30% under det som må til for å stanse forfallet, seier det seg sjølv at dette ikkje er ei forsvarleg forvaltning av eksisterande vegkapital.
2. Det er ikkje akseptabelt at investeringsramma til eksisterande fylkesvegar reelt blir redusert med om lag 30% i forhold til investeringsnivået i åra 2002 – 2005, ut frå det store investeringsbehovet som er for fylkesvegane.
3. Vedlikehaldsforfallet på nye fylkesvegar er ca 1 mrd kr. Rammene i handlingsprogrammet er langt frå tilstrekkeleg til å ta igjen dette forfallet. Det er etter Regionrådet sitt syn ikkje akseptabelt.
4. Regionrådet for Hallingdal meiner at restmidlane frå Kjellstadbommen må nyttast til prosjektet Øvre Sund bru. Regionrådet er og av den formeining at det ikkje kan akseptrast ei vidare utviding av dei økonomiske rammene til "Vegpakke Drammen", utan at dette blir sett i ein samanheng der planlagde investeringar i resten av fylket har venta i snart 15 år.

Ål 25.8.2009

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg 1: Brev frå Buskerud fylkeskommune, dat. 2.7.2009

Vedlegg 2: Handlingsprogram for eksisterande fylkesvegar 2010 – 2013

Vedlegg 3: Handlingsprogram for nye fylkesvegar 2010 – 2013



**Buskerud
fylkeskommune**

Spesialstaben

Vår saksbehandler
Runar Stustad, tlf 32808687

Vår dato
02.07.2009

Deres dato
«REFDATO»

Vår referanse
2008/12 - 25
812

Deres referanse
«REF»

«MOTTAKERNAVN»
«KONTAKT»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»
«UTLANDSADRESSE»

Høring - Forslag til Handlingsprogram for nye fylkesveier (øvrige riksveier) 2010 - 13

Statens vegvesen region sør har utarbeidet forslag til handlingsprogram for eksisterende fylkesveier (fylkesvegplan) for perioden 2010 – 13.

Plandokumentet er utlagt på vår hjemmeside med følgende lenke:

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/3105

Plandokumentet omtaler også avtalen om Vegpakke Drammen, som finnes på følgende lenke:

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/3103

Vi inviterer hermed kommuner og interesseorganisasjoner til å uttale seg om forslaget.

Uttalelser sendes til

- Buskerud fylkeskommune, Haugesgt 89, 3020
- **innen 30. september.**

Planen og innkomne uttalelser vil bli lagt fram for behandling i hovedutvalget for samferdsel den 24.11.09 og i fylkestingets samling den 15.- 16.12.09.

Vi presiserer at fylkeskommunen ikke har tatt stilling til de forslag som fremmes av Statens vegvesen. Fylkeskommunen vil behandle saken på grunnlag bl.a. de uttalelser som gis fra høringspartene.

Med hilsen


Runar Stustad e.f.
samferdselsrådgiver

Vedlegg:

- Plandokumentet på vår hjemmeside med følgende lenke:

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/3105

POST ADRESSERES IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset
N-3020 Drammen

Besøksadresse
E-postadresse
Postmottak@bfk.no

Telefon
32 80 85 00
Internett
www.bfk.no

Telefaks
32 80 85 0832 80 85 08

Bankkonto
2200.07.13523
Forretningsregist
NO 964 951 373



**Buskerud
fylkeskommune**

Spesialstaben

Vår saksbehandler
Runar Stustad, tlf 32808687

Vår dato
02.07.2009

Deres dato
«REFDATO»

Vår referanse
2008/12 - 23
812

Deres referanse
«REF»

1 av 1

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»
«UTLANDSADRESSE»

Høring - Forslag til Handlingsprogram for eksisterende fylkesveier 2010 - 13

Statens vegvesen region sør har utarbeidet forslag til handlingsprogram for eksisterende fylkesveier (fylkesvegplan) for perioden 2010 – 13.

Plandokumentet er utlagt på vår hjemmeside med følgende lenke:
http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/3104

Vi inviterer hermed kommuner og interesseorganisasjoner til å uttale seg om forslaget.

Uttalelser sendes til

- Buskerud fylkeskommune, Haugesgt 89, 3020
- **innen 30. september.**

Planen og innkomne uttalelser vil bli lagt fram for behandling i hovedutvalget for samferdsel den 24.11.09 og i fylkestingets samling den 15.- 16.12.09.

Vi presiserer at fylkeskommunen ikke har tatt stilling til de forslag som fremmes av Statens vegvesen. Fylkeskommunen vil behandle saken på grunnlag bl.a. de uttalelser som gis fra høringspartene.

Med hilsen

Runar Stustad e.f.
Samferdselsrådgiver

Vedlegg:

- Plandokumentet på vår hjemmeside med følgende lenke:
http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/3104

POST ADRESSERES TIL AVDELINGEN - IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset
N-3020 Drammen

Besøksadresse

E-postadresse
Postmottak@bfk.no

Telefon
32 80 85 00
Internett
www.bfk.no

Telefaks
32 80 85 08

Bankkonto
2200.07.13523
Foretaksregist
NO 964 951 373



Statens vegvesen

FORSLAG TIL HANDLINGSPROGRAM 2010-2013

Eksisterende fylkesveger i Buskerud



1. juli 2009

1. INNLEDNING	2
2. OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER	3
2.1 Stortingsmelding nr. 16 Nasjonal transportplan 2010-2019	3
2.2 Utfordringsnotat, fylkesveger i Buskerud	3
2.3 Handlingsprogrammet for eksisterende fylkesveger	4
3. UTFORDRINGER PÅ EKSISTERENDE FYLKESVEGNETT	5
4. ØKONOMISKE RAMMER	7
4.1 Fylkeskommunens økonomiske rammer	7
4.2 Fordeling av økonomiske rammer mellom drift/vedlikehold og investering	7
4.3 Økonomiske bindinger	8
5. DRIFT OG VEDLIKEHOLD	9
5.1 Drift og vedlikehold på eksisterende fylkesveger	9
5.2 Forfall i vegkapitalen	11
6. INVESTERINGER I PERIODEN 2010-2013	12
6.1 Hovedprioriteringer.	12
6.2 Programområde "Strekningsvise investeringer".	12
6.3 Programområde "Mindre utbedringer".	13
6.4 Programområde "Gang- og sykkelveger".	14
6.5 Programområde "Trafikksikkerhetstiltak".	14
6.6 Programområde "Miljø- og servicetiltak".	15
6.7 Programområde "Kollektivtiltak og universell utforming".	15
6.8 Grunnerverv og planlegging.	16
7. MARGINALVURDERINGER	17
7.1 Marginalvurderinger Investering	17
8. OPPSUMMERING AV HANDLINGSPROGRAMMET	18
9. VEDLEGG	19
9.1 Vedlegg A. Innspill fra kommunene	19

1. Innledning

Hovedutvalget for samferdselssektoren i Buskerud godkjente i møte 28. oktober 2008 forslag til prosess for arbeidet med en ny plan for eksisterende fylkesveger for perioden 2010 – 2013. Samtidig ble hovedutvalget orientert om mulig prosess knyttet til den delen av riksvegnettet (dagens ”øvrige riksveger”) som i henhold til forvaltningsreformen er forutsatt overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2010. Det er avtalt med fylkeskommunens ledelse at det skal utarbeides et eget forslag til handlingsprogram for disse vegene parallelt med handlingsprogrammet for eksisterende fylkesveger.

På bakgrunn av dette, har Statens vegvesen utarbeidet et forslag til handlingsprogram for eksisterende fylkesveger for perioden 2010 -2013. Som et forarbeid til handlingsprogrammet utarbeidet Vegvesenet et utfordringsnotat for å gi en oversikt over dagens tilstand på fylkesvegene og for å skissere hvilke utfordringer og problemstillinger Statens vegvesen ser når det gjelder forvaltning og utvikling av fylkesvegnettet. På bakgrunn av dette er det foreslått hva slags profil og prioriteringer som bør legges til grunn for årene 2010 – 2013.

Kommunene i Buskerud har vært invitert til å komme med innspill til arbeidet med handlingsprogrammet. 12 av 21 kommuner har svart. Kommunenes svar tar i hovedsak for seg enkeltprosjekter og vil bli vurdert på bakgrunn av hvilke økonomiske rammer som blir vedtatt i sammenheng med arbeidet med endelig handlingsprogram for perioden 2010 – 2013.

Utfordringsnotatet ble behandlet av hovedutvalget for samferdselssektoren 3. mars. I vedtaket som er gjengitt under kapittel 3.2, ”Utfordringsnotat, fylkesveger i Buskerud”, støtter hovedutvalget Vegvesenets anbefaling.

Handlingsprogram for eksisterende og nye fylkesveger utarbeides som to separate dokumenter. Dette dokumentet omhandler handlingsprogram for eksisterende fylkesveger. Det er lagt opp til felles prosess for de to planene.

Proessen er som følger:

Forslag til handlingsprogram oversendes fylkeskommunen:	1. juli
Handlingsprogrammet sendes på høring:	10. juli
Høringsfrist for kommuner og interesseorganisasjoner:	30. september
Endelig forslag til handlingsprogram:	1. november
Behandling i hovedutvalg for samferdsel:	24. november
Behandling i fylkesutvalg:	2. desember
Behandling i fylkesting:	15. - 16. desember

Det forutsettes at vedtatt handlingsprogram trykkes opp.

Handlingsprogrammet er utarbeidet i samarbeid med administrasjonen i fylkeskommunen. Som en del av prosessen ble det i februar 2009 lagt fram et utfordringsnotat om fylkesvegnettet. Utfordringsnotatet er nærmere omtalt i kapittel 2.2 og 3.

2. Overordnede mål og føringer

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Dette er nedfelt i de fire hovedpunktene i kapittel 2, "Nasjonale mål og føringer".

Formålet med handlingsprogrammet er å avveie transportpolitikken mot regionale mål og utfordringer for fylkesvegene.

2.1 Stortingsmelding nr. 16 Nasjonal transportplan 2010-2019

Regjeringen la fram stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) den 13. mars 2009. Regjeringen oppsummerte prioriteringene innen vegsektoren slik:

- En betydelig økning i vedlikeholdet.
- Et løft i satsingen på store riksveginvesteringer.
- En ny rentestøtteordning til transporttiltak i fylkene.
- Økt satsing til rassikringstiltak både på riksvegene og fylkesvegene.
- Bedre ferjetilbud.
- En betydelig økning i programområdene for veg. *Programområdene* er et nytt samlebegrep for utbedringer, trafiksikkerhet, gang- og sykkelveger, miljø m.v.

Det overordnede målet for statens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Dette er de nasjonale hovedmålene:

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

2.2 Utfordringsnotat, fylkesveger i Buskerud

Statens vegvesens utfordringsnotat ble behandlet av hovedutvalget for samferdselssektoren 3. mars med følgende enstemmige vedtak:

1. *Midler til fylkesvegene i perioden 2010 – 2013 fordeles mellom drift og vedlikehold og investeringer på en slik måte at man prioriterer midler til drift og vedlikehold.*

2. *De økonomiske bindingene på investeringsbudsjettet (refusjoner og slutføring av igangsatte prosjekter) beskrevet i kapittel 5.1 oppfylles.*
3. *Fylkeskommunen støtter anbefalt profil fra Statens vegvesen beskrevet i kapittel i utfordringsnotatet. Hovedsatsing er vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak.*
4. *Det henvises for øvrig til behandling av budsjett 2010 og fylkeskommunens handlingsprogram 2010 – 2013 for å avklare økonomiske rammer til fylkesvegnettet i planperioden.*

2.3 Handlingsprogrammet for eksisterende fylkesveger

Statens vegvesen Region sør forvalter fylkesvegene på vegne av Buskerud fylkeskommune.

Handlingsprogrammet for fylkesvegene revideres hvert 4. år og det foreliggende forslaget gjelder perioden 2010 – 2013.

Handlingsprogrammet for perioden 2010 -2013 skal danne grunnlag for strategier for forvaltning og utvikling av fylkesvegene og være basis for budsjetter og gjennomføring av prosjekter.

Ved tidligere utarbeidede handlingsprogram var fylkesvegnettet inndelt etter kategoriene svært viktige -, viktige – og øvrige fylkesveger. De svært viktige og viktige fylkesvegene var prioritert høyt. Etter hvert har det vist seg at forfallet også på øvrige fylkesveger øker, slik at det nå er nødvendig med et mer helhetlig grep. I foreliggende plan er den gamle kategoriseringen tonet ned.

Det er et overordnet mål å prioritere forfall og trafikksikkerhet. Ny prioritering vil derfor kunne avvike noe fra tidligere. Men i prioriteringene som er gjort er det også nå lagt vekt på følgende:

- Vegens forbindelsesfunksjon og rutevise betydning.
- Trafikkmengde i ÅDT.
- Betydning for tungtransport og kollektivtrafikk.

De økonomiske rammene som er lagt til grunn for Handlingsprogrammet er gitt av Buskerud Fylkeskommune.

Formålet med handlingsprogrammet er å avveie den nasjonale transportpolitikken mot regionalpolitiske mål og regionale utfordringer for fylkesvegnettet og prioritere tiltak i henhold til dette.

3. utfordringer på eksisterende fylkesvegnett

Et fylkesvegnett som kan dekke samfunnets behov for effektive, trafikksikre og forutsigbare transportløsninger på en tilfredsstillende måte krever at to hovedforutsetninger må oppfylles:

- På den ene siden er det påkrevet med et investeringsvolum av en slik størrelse at utviklingen at fylkesvegene kan ha en rimelig progresjon sett i forhold til utbedrings- og utbyggingsbehovet.
- På den andre siden er det avgjørende nødvendig med en drifts- og vedlikeholdsinnsett som gir tilfredsstillende regularitet og framkommelighet, samtidig som vedlikeholdsforfallet tas igjen.

Selv om tilleggsbevilgningen på 100 mill. kr til investeringstiltak i årene 2006 – 2009 bidro til et godt løft for mange fylkesvegstreknings, gjenstår mange uløste oppgaver før fylkesvegstandarden kan sies å være tilfredsstillende. For lav tillatt aksellast på mange strekninger og flaskehalser i form av lave og smale bruer og underganger er til hinder for nyttetraffikken som ofte må benytte til dels lange omkjøringer. En økning av rammene til investeringer og dermed en økning av utbyggingstakten er den eneste måten å bedre situasjonen på.

Statens vegvesen drifter og vedlikeholder vegnettet ut fra nasjonal fastlagte krav i håndbøker. Tildelingene av drift- og vedlikeholdsmidler har over mange år vært (ca 30 %) lavere enn behovet, noe som har skapt et stort vedlikeholdsforfall på vegnettet. Dette forholdet har Vegvesenet påpekt i de årlige budsjettinnspillene.

Vedlikeholdsforfallet på fylkesvegene i Buskerud er beregnet til 1460 mill. kr eks. merverdiavgift og fordeler seg på drens-system, vegutstyr, bruer, tunneler og gang-/sykkelveger. Det største forfallet på fylkesvegene i Buskerud er imidlertid på vegkroppen. Forfallet går ut over både trafikk- sikkerhet og framkommelighet på vegnettet og gjør driftssituasjonen kostbar og vanskelig. Det er en stor utfordring å prioritere tilstrekkelige midler til drift- og vedlikehold av vegnettet slik at forfallet ikke øker ytterligere.

Hvert år blir 3 - 5 personer drept eller hardt skadd på dette vegnettet i Buskerud. Den positive utviklingen fra begynnelsen av 1990-tallet er i ferd med å stagnere. Det er viktig å videreføre satsingen og forsterke kjente tiltakstyper som fortsatt har stort potensial.

Det er et mål å få mer trafikk over til kollektiv i byene. Bussene har framkommelighetsproblemer i rushtida i byområdene. Problemene skaper behov for framkommelighetstiltak for kollektivtraffikken i disse områdene. Det er satset på å utvikle sykkelnett i byene. Likevel er det store behov for tiltak som fremmer sykling i byene og tettstedene i Buskerud. Utenom tettstedene er det behov for å ruste opp/flytte bussholdeplasser.

Et annet mål er å oppnå mer gange og sykling i særlig i byene. Ved inngangen til 2010 vil det være ca. 90 km med gang-/sykkelveger langs fylkesvegene i Buskerud. Utbyggingstakten for tiltak for gående og syklende langs fylkesvegene står ikke i forhold til det store behovet for slike tiltak. De tilgjengelige økonomiske rammene har gjort det nødvendig med en streng prioritering av hvilke tiltak som kan gjennomføres innenfor alle prosjektgrupper.

I utfordringsnotatet foreslår Statens vegvesen at det gjøres en vurdering av rammefordelingen mellom investeringer og drift og vedlikehold. Ved å se rammene samlet kan det legges til grunn en fordeling av midlene som primært sikrer nødvendige midler til drift og vedlikehold slik at vegkapitalen ikke forringes ytterligere.

I forhold til de overordnede nasjonale målene som er omtalt i kapittel 2 vil:

- Innhenting av forfall være i tråd med målet om å *”Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.”*
- Satsing på trafiksikkerhet vil være i tråd med målet om å *”Bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren.”*

Stansing av forfallet på fylkesvegene vil primært gjøres gjennom økt innsats og prioritering av drift og vedlikehold av vegnettet.

Innhenting av forfallet vil gjøres gjennom investeringer på vegnettet, d.v.s. tyngre vedlikeholdstiltak over strekninger. Det er da av stor betydning at dette gjøres på en kvalitetsmessig god måte.

Det er også viktig for framkommeligheten at prosjekter som er utsatt fra perioden 2006 - 2009 innenfor brurehabilitering prioriteres. I tillegg bør det settes av noe midler til gang-/sykkelveger og kollektivtiltak.

4. Økonomiske rammer

4.1 Fylkeskommunens økonomiske rammer

Rammene til investeringstiltak på eksisterende fylkesveger i perioden 2010 - 2012 er på 44 mill. kr årlig i henhold til fylkeskommunens vedtatte økonomiplan.

Midlene er vist i tabellen nedenfor.

	2010	2011	2012	2013 *	Sum
Investeringer	44,0	44,0	44,0	44,0	176,0
Drift og vedlikehold	80,0	80,0	80,0	80,0	320,0
Samlet ramme	124,0	124,0	124,0	124,0	496,0

Tabell 4.1: Fylkeskommunens økonomiske rammer. Tall i mill. 2009-kr

* Forutsetter videreføring av bevilgningsnivået i årene 2010 - 2012

4.2 Fordeling av økonomiske rammer mellom drift/vedlikehold og investering

Rammene til drift og vedlikehold er på ca. 75 mill. kr årlig + 5 % MVA. Statens vegvesen foreslår å se disse rammene samlet i arbeidet med handlingsprogrammet for 2010 – 2013.

I henhold til økonomiplanen for årene 2010 - 2012 kan det disponeres ca. 44 mill. kr årlig til investeringstiltak på fylkesvegene. Til sammenlikning kan det nevnes at årlig investeringsramme i perioden 2002 – 2005 var ca. 45 mill. 2001-kr. Omregnet til 2009-kr utgjør dette ca. 63 mill. kr.

Dette betyr at den foreslåtte rammen på 44 mill. kr for perioden 2010 - 2013 innebærer en reduksjon på omlag 30 % i forhold til investeringsnivået i årene 2002 – 2005. Sett i forhold til det meget store investeringsbehovet på fylkesvegene, vil det med en ramme på 44 mill. kr årlig kun bli gjennomført et svært begrenset antall tiltak etter streng prioritering.

Vegvesenet anbefaler at hoved- prioriteringene bør være tiltak for å innhente forfallet på vegnettet og tiltak for å bedre trafikk- sikkerheten. Dette er i tråd med nasjonale målsettinger.

Med de begrensede midlene som er synliggjort , og med hensyn til bindingene, mener Statens vegvesen at det er viktig å holde fast ved at tiltak i henhold til de to prikkpunktene i kapittel 3 må være hovedprioriteringene.

Beregninger viser at nivået på samlet bevilgning til tiltak på fylkesvegene er for lavt, noe som fører til at det ikke er rom for å utvikle et bedre vegnett gjennom investeringstiltak.

Statens vegvesen vil anbefale at fylkeskommunen fordeler midler mellom investeringer og drift- og vedlikehold på fylkesvegnettet på en måte som gjør at det sikres nødvendige midler til drift og vedlikehold slik at forfallet ikke øker ytterligere.

Jfr. Vedtak i HUS, pkt 1:

Midler til fylkesvegene i perioden 2010 – 2013 fordeles mellom drift og vedlikehold og investeringer på en slik måte at man prioriterer midler til drift og vedlikehold.

4.3 Økonomiske bindinger

På investeringsbudsjettet er det bindinger relatert til to forhold.

Dette gjelder henholdsvis tilbakebetaling av forskutterte prosjekter og fullføring av prosjekter som er påbegynt i perioden 2006 – 2009:

Fylkesveg F-88, Banevegen, refusjon til Kongsberg kommune 2010-2012:	17,0 mill. kr
Fylkesveg F-246, Øvre Ålsvegen, refusjon til Ål kommune 2010-2013:	6,0 mill. kr
Fylkesveg F-156, Åsa bru, fullføring:	2,5 mill. kr
Fylkesveg F-202, Gulsvik – Veteren, forsterkning, fullføring:	<u>1,5 mill. kr</u>
Sum bindinger:	27,0 mill. kr

Hovedårsaken til at prosjekter som var forutsatt ferdigstilt perioden 2006 – 2009 må fullføres og restfinansieres i kommende planperiode er at det har vært nødvendig å omdisponere midler til hasteprosjekter utenom handlingsprogrammet i tråd med politiske vedtak.

Vegvesenets forslag til disponering midlene er omtalt i kapittel 6, ”Investeringer i perioden 2010 - 2013”.

5. Drift og vedlikehold

5.1 Drift og vedlikehold på eksisterende fylkesveger

Med drift av det eksisterende fylkesvegnettet forstås tiltak og aktiviteter som ivaretar framkommelighet og sikkerhet for trafikantene. Dette omfatter blant annet snøbrøyting, strøing, salting, oppmerkning, renhold av skilt og veger, grasklipping og kantrydding. Reduksjon av disse aktivitetene får sjelden store, varige konsekvenser, men har en negativ virkning på framkommelighet og trafiksikkerhet.

Med vedlikehold av det eksisterende fylkesvegnettet forstås tiltak og aktiviteter som skal ivareta den kapitalen dette vegnettet representerer. Dette omfatter blant annet vedlikehold og fornying av vegdekker (asfaltlegging), drens-systemer og bruer. Reduksjon av disse aktivitetene fører til en varig reduksjon av vegstandarden som må tas igjen med langt større kostnader senere.

For drift og vedlikehold av fylkesvegnettet er Statens vegvesens håndbok 111, ”Standard for drift og vedlikehold” lagt til grunn. Dette er den samme standarden som legges til grunn for de nye fylkesvegene, og det er de trafikkmengdene som vegene avviker som er systematisk styrende for drifts- og vedlikeholdsinnsatsen. Optimalt nivå for drift og vedlikehold innebærer ideelt sett, at de løsningene som gir lavest mulig totale kostnader for samfunnet over tid (levetidskostnader). En nøyaktig beregning av den optimale standarden er vanskelig, hovedsakelig fordi man ikke kjenner nivået på alle inngangsparametrene godt nok, men også fordi parametrene ikke er konstante, men varierer både over tid og fra vegstrekning til vegstrekning.

Drifts- og vedlikeholdstiltak har framkommelighet og vegkapitalbevaring som hovedformål og har vesentlig betydning for om vegnettet fremstår som trafiksikkert, universelt tilgjengelig og effektivt.

For lave økonomiske rammer til drift og vedlikehold kan gjøre det nødvendig å saldere tiltak som det er mulig å skyve ut i tid uten at det ville få umiddelbare konsekvenser. Slike tiltak kan være reasfaltering, utbedring av dårlige eller ødelagte vegrekkverk, skiltofornyelse, utskifting av stikkrenner og tungt vedlikehold av vegkroppen, bruer og drens-systemer. Dette vil gi seg utslag i et enda mer nedslitt fylkesvegnett som langt fra fyller kravene til den funksjonaliteten som er nødvendig for å kunne tilby trafikantene et transporttilbud med god og forutsigbar regularitet og framkommelighet.

Ekstreme nedbørsmengder som dem man så sommeren 2007 fører til skader på fylkesveg- nettet. Uten tilstrekkelig økonomiske rammer vil utbedring av slike skader medføre reduksjon av andre vedlikeholdsoppgaver.

Drift og vedlikehold utføres gjennom konkurranseutsatte funksjonskontrakter som innebærer at en kontraktør påtar seg dette arbeidet for et avgrenset geografisk område til en fastsatt pris. Kostnadene for funksjonskontraktene har økt sterkt de siste årene. Nye funksjonskontrakter som er inngått de siste årene i Region sør viser en kostnadsøkning på mellom 30-50 %. Det må forventes en økning også for kontrakter som skal forhandles de nærmeste årene.

Følgende fem funksjonskontrakter dekker til sammen hele Buskerud fylke:

- Funksjonskontrakt "Ringerike" ble fornyet i 2008.
- Funksjonskontraktene "Kongsberg" og "Hallingdal" skal fornyes i 2009.
- Funksjonskontrakt "Drammen" skal fornyes i 2010.
- Funksjonskontrakt "Numedal" skal fornyes i 2013.

De siste par årene har det vært en kostnadsøkning på ca. 20 % på asfalt. Dette betyr at med uendrete rammer vil færre km fylkesveg få fornyet asfaltdekket dersom prisnivået ikke reduseres. Det er også behov for økte ressurser til å følge opp funksjonskontraktene. Dette vil kunne bidra til å holde kostnadene nede, i tillegg til å redusere skader og mangler som oppstår på vegnettet.

Slike flerårige kontrakter binder altså opp budsjettene i noen år fremover. Ut fra vegholder- og trafikantøkonomiske grunner (trafiksikkerhet, fremkommelighet) er det også helt nødvendig å avsette midler til dekkelegging, bruvedlikehold og vegoppmerkingkjøp med mer hvert år. Strømleveranser inngår som flerårige kontrakter. For eksisterende fylkesveger i Buskerud er kontraktsforpliktelsene pr. 1. januar 2009 på 48,1 mill. 2009-kr.

Tabellen nedenfor viser hva anslått tildelingsbehov er pr. 2009 til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Kostnadsmodellen Motiv, er benyttet for anslå behovet under punkt 1) og 2) i tabellen. Når det gjelder punkt 3), vedlikehold av faste vegdekker er det gjort egne overordnede anslag av ressursbehovet. Mindre utskiftninger av utstyr i tunnel inngår i behovstallet, men ikke rehabilitering av tunneler. Kostnadene til byggherreaktiviteten dekkes av sams vegadministrasjon.

Tabellen under viser en betydelig underdekning av tildeling av drifts- og vedlikeholdsmidler i perioden 2010 - 2013.

Fylkesveger i Buskerud	Mill. 2009-kr
1) Motivberegning hovedprosess 3, 4, 6, 7 og 9*	75,0
2) Motivberegning hovedprosess 8, bruvedlikehold	6,0
3) Vedlikehold av faste dekker, hovedprosess 6	30,0
Sum beregnet basisbehov 2008	111
Årlig ramme 2010 – 2013 **	80,0
Avvik fra beregnet basisbehov	31,0

Tabell 5.1: Beregnet basisbehov for drift og vedlikehold av fylkesveger

* Hovedprosess 3 omhandler tunneler, hovedprosess 4 grøfter, kummer og rør, hovedprosess 6 vegfundament, hovedprosess 7 vegutstyr og miljøtiltak, hovedprosess 9 vintervedlikehold.

** Netto ramme pluss antatt mva-kompensasjon 5 mill. kr

Det settes av 1,0 mill.kr pr år til drift av FTU.

Med en ramme på 80 mill.kr pr. år vil det ikke være mulig å stanse forfallet på fylkesvegnettet.

5.2 Forfall i vegkapitalen

Dagens tilstand på fylkesvegene i Buskerud ligger svært langt under den standarden som bør kunne kreves av dette vegnettet. Fylkesvegene i Buskerud har et betydelig vedlikeholdsforfall. Forfallet er akkumulert over år med utilstrekkelige budsjетtrammer til drift og vedlikehold. Dette har gitt seg utslag i et nedslitt fylkesvegnett som langt fra fyller kravene til den funksjonaliteten som er nødvendig for å kunne tilby trafikantene et transporttilbud med god og forutsigbar regularitet og framkommelighet. Denne situasjonen er et nasjonalt problem, men størrelsen på vedlikeholds- forfallet varierer fra fylke til fylke.

I utfordringsnotatet er vedlikeholdsforfallet gjennomgått og beregnet. Denne beregningen viser at forfallet pr. januar 2009 er på ca. 1460 mill. kr eks. merverdiavgift. Av totalsummen utgjør forfallet på vegkropp og vegdekker den største delen. Øvrige store forfallsposter er bruer, skilt, rekkverk, trafikkdelere og rydding av vegetasjon langs vegene.

	Mill. 2009-kr	%-vis fordeling
Vegfundament og vegdekke	1200	82
Skilt, oppmerking, veglys og signalanlegg	30	2
Bruer	30	2
Rekkverk, bommer, gjerder, skjermmer og voller	125	9
Vegetasjonsrydding	70	5
Annet	5	-
Sum	1460	100

Tabell 5.2: Vedlikeholdsforfall på fylkesvegene i Buskerud.

Forfallet fordeler seg over hele fylkesvegnettet. Det er imidlertid på de lavtrafikkerte vegene man finner de største skadene på vegfundament og vegdekke. Manglende eller skadet rekkverk finnes på så og si alle fylkesvegstreknings. Det samme gjelder forfallet på skilt, vegoppmerking og vegetasjonsrydding.

Behovet for økt vedlikeholdsinnsats er altså betydelig. Dersom ikke vegfundament og vegdekker utbedres på de dårligste strekningene, kan dette raskt føre til svært alvorlige konsekvenser for framkommeligheten. Det er også flere fylkesvegbruer som er i en så dårlig stand at det må innføres restriksjoner av aksellast dersom ingen ting gjøres.

Rekkverk, skilt og oppmerking er viktig for trafiksikkerheten. Dersom disse elementene mangler eller er utilstrekkelige, kan det i verste fall føre til ulykker. Også vegetasjonsrydding langs fylkesvegene har stor betydning for trafiksikkerheten. Manglende sikt har en negativ effekt på trafiksikkerheten.

6. Investeringer i perioden 2010-2013

6.1 Hovedprioriteringer.

Tidligere Handlingsprogram tok utgangspunkt i kategorisering av fylkesvegnettet i svært viktige, viktige og øvrige fylkesveger. I foreliggende Handlingsprogram tas det utgangspunkt i utfordringsdokumentet og hovedutvalgets behandling av dette. Det innebærer en prioritering av det som er vedtatt:

- Reduksjon i forfall, og
- Trafikksikkerhet

Innenfor denne prioriteringen tas det hensyn til vegenes funksjon, trafikkbelastning og forhold for kollektivtransport og næringslivets behov.

Det prioriteres midler på følgende kategorier:

- Mindre utbedringer; forfall vegkropp, utbedring av bruer og flaskehalser.
- Gang/syssel; bygging av gang- og sykkelveger og tilskudd til Sykkelbyen Kongsberg.
- Trafikksikkerhetstiltak; tilskudd til trafikksikkerhet (før kalt "Aksjon skoleveg"), mindre trafikksikkerhetstiltak, trafikksikkerhetsinspeksjoner (rekkverk, sideterreng) og forhold knyttet til myke trafikanter.
- Miljøtiltak; miljørettede prosjekter.
- Kollektivtrafikk; utbedringer knyttet til forbedringer og tilrettelegging for kollektivtrafikk, holdeplasser og lehus, universell utforming.
- Grunnerverv og planlegging; kostnader til erverv av grunn og planleggingskostnader for tiltak.

Refusjon av forskutterte midler er ført opp under de respektive programområdene.

Hovedvekten på tiltakene er lagt til kategorien mindre utbedringer. Dette er utbedringstiltak for å ta igjen forfallet på noen vegstrekninger.

Mill.2009-kr

Programområde	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Mindre utbedringer	22,5	23,5	21,0	29,0	96,0
Gang- og sykkelveger	9,0	9,0	12,5	4,5	35,0
Trafikksikkerhetstiltak	8,0	7,0	7,0	7,0	29,0
Kollektivtiltak og universell utforming	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
Grunnerverv og planlegging	3,0	3,0	2,0	2,0	10,0
Sum	44,0	44,0	44,0	44,0	176,0

Tabell 6.1 Fordeling av total investeringsramme.

6.2 Programområde "Strekningssvisse investeringer".

Strekningssvisse investeringer omfatter større investeringer på vegnettet. Det er ikke funnet rom for å prioritere store, strekningssvisse investeringsprosjekter i perioden.

6.3 Programområde ”Mindre utbedringer”.

Programområdet ”Mindre utbedringer” omfatter som navnet sier mindre investeringstiltak på vegnettet. Slike tiltak vil typisk kunne være innhenting av forfall (forsterkning av vegkropp og bruer, drenering, utskifting av rekkverk, fornyelse av skiltpark og signalanlegg etc.), breddeutvidelse, utbedring av flaskehalser med mer. Under mindre utbedringer er også rassikringsprosjekter.

Det er et stort behov for utbedringer på fylkesvegnettet. Det er særlig prioritert tiltak for å stoppe forfallet. I tillegg er det et stort behov for utbedringer/ombygginger av bruer og jernbaneunderganger. Dette er tiltak for å sikre fremkommelighet for store kjøretøyer.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Lengde, km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Bindinger, refusjon av forskottering:						
<i>Fv 156 Åsa bru, fullføring</i>		2,5				2,5
<i>Fv 246 Øvre Ålsveg, Ål</i>		2,5	2,5	1,0		6,0
<i>Fv 202 Gulsvik - Veterenl</i>					1,5	1,5
Forfall vegkropp:						
<i>Fv 107 Størnes – Veggli, Rollag</i>	Parseller	3,5	3,5			7,0
<i>Fv 116 Kravikfjord – Åsbøgrend, Nore og Uvdal</i>	Parseller			4,5	4,5	9,0
<i>Fv 81 Efteløt – Hvitvingfoss, Kongsberg</i>	17,8		6,5	7,0		13,5
<i>Fv 192 Bjøre – Haslerud, Krødsherad</i>	2,5	3,5				3,5
<i>Fv 99 Låg – Jerpeton, Flesberg</i>	6,6			3,5	9,0	12,5
<i>Fv 141 Ruud – London, Modum</i>	1,6	3,5				3,5
<i>Fv 116 Kravikfjorden bru – Norefjord stasjon, N og U</i>	8,6					4,0
<i>Fv 31 Nordbyveien – Lolland, Drammen</i>	1,9		4,5		4,0	4,5
<i>Fv 87 Gomsrudveien, rassikring, Kongsberg</i>						1,0
<i>Fv 3 Grimsrudveien, rassikring, Røyken</i>			0,5	1,0	1,0	1,5
Forfall vegutstyr:						
<i>Fornyelse skilt, rekkverk mm</i>		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Forfall bruer (forsterkning):						
<i>Fv 98 Torkjetryken bru, Flesberg</i>		3,0				3,0
<i>Fv 98 Torkjetryken jernbaneundergang, Flesberg</i>		1,2				1,2
<i>Fv 64 Svartbekk bru, Øvre Eiker</i>		1,3				1,3
<i>Fv 116 Rustgård bru, Nore og Uvdal</i>			3,5			3,5
<i>Fv 175 Veme jernbaneundergang, Ringerike</i>					4,0	4,0
<i>Fv 246 Sundre jernbaneundergang, Ål</i>					4,5	4,5
Flaskehalser:						
<i>Fv 122 Rolfs bru, ny bru, Nore og Uvdal</i>			3,0	3,5		6,5
Sum						96,0

Tabell 6.2 Fordeling av investeringsramme ”Mindre utbedringsarbeider”.

6.4 Programområde "Gang- og sykkelveger".

Programområdet "Gang- og sykkelveger" omfatter tiltak for gående og syklende. Slike tiltak vil i første rekke være tiltak for å tilrettelegge for sykkelbruk i byer samt å sikre skoleveger i mer spredt bebygde områder. Det har over flere år vært satset på "Sykkelbyen Kongsberg". Det foreslås en fortsatt satsing på dette. Det er også avsatt penger til Hønefoss.

P.g.a. begrensede totale midler og bindinger fra forrige periode, er det kun prioritert to andre prosjekter i denne kategorien.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Lengde km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Bindinger, refusjon av forskottering: <i>Fv 88 Baneveien, Kongsberg</i>		3,0	3,0	11,0		17,0
Sykkelvegtiltak i by: <i>Kongsberg</i>		2,5	2,5			5,0
<i>Hønefoss</i>					3,0	3,0
Gang- og sykkelveger: <i>Fv 31 Norbyveien, Drammen</i>				1,5	1,5	3,0
<i>Fv 62 Skotselv bygdegate, Øvre Eiker</i>		3,5	3,5			7,0
Sum						35,0

Tabell 6.3 Fordeling av investeringsramme programområde "Gang- og sykkelveger".

6.5 Programområde "Trafikksikkerhetstiltak".

Programområdet "Trafikksikkerhet" omfatter fysiske investeringstiltak på eksisterende vegnett i den hensikt å bedre sikkerheten. I tråd med "null-visjonen" - som innebærer at trafikksikkerhetsarbeidet baseres på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken – rettes de fysiske trafikksikkerhetstiltakene mot de mest alvorlige ulykkestypene, nemlig møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker hvor myke trafikanter er involvert. Tiltak mot møteulykker er i liten grad aktuelt på fylkesvegnettet fordi dette er veger som ofte har lav trafikk og ikke kommer inn under prioriteringskravene for tiltak.

Tiltak mot utforkjøringsulykker vil typisk være å redusere alvorlighetsgraden ved utforkjøringer ved tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Gode slike tiltak vil eksempelvis være oppsetting av rekkverk, mykgjøring av sideterreng, fjerning av farlige sidehindre (fjellknauser, trær osv.) med mer.

Utbedring og sikring av fotgjengerkryssinger vil være eksempel på tiltak for å sikre myke trafikanter. Mindre fortaus- og gang- og sykkelvegstreknings som sikrer helhet og fremkommelighet for gående og syklende tas også inn her.

Det er prioritert tilskudd til trafikksikkerhet. Dette er tiltak som tidligere gikk under betegnelsen "Aksjon skoleveg". Videre er det foreslått enkelte tiltak som særlig dreier seg om å bedre forholdene for gående og syklende.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Lengde, km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Tilskudd til trafikksikkerhet		4,5	4,5	4,5	4,5	18,0
Tiltak rettet mot myke trafikanter: <i>TS-inspeksjoner, fotgjengerkryssinger</i>		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Annet/diverse tiltak: <i>TS-inspeksjoner, rekkverk - sideterreng</i> <i>Fv 11 Sætre sentrum, Hurum</i> <i>Fv 36, Konnerudbakken, Drammen</i> <i>Fv 16, Lierskogen, Lier</i> <i>Fv 23, Engene, Drammen</i> <i>Fv 88 Kongsberg</i>			0,5	1,5	1,5	3,0
		1,5				0,5
			1,0			1,5
		0,5				1,0
		0,5				0,5
						0,5
Sum:						29,0

Tabell 6.4 Fordeling av investeringsramme programområde "Trafikksikkerhetstiltak".**6.6 Programområde "Miljø- og servicetiltak".**

Dette programområde omfatter bl.a. tiltak for å oppfylle krav fastlagt i lov og/eller forskrift. Dette gjelder bl.a krav til innendørs støy i boliger og institusjoner. Gjeldende forskrift setter begrensning til 42dB(A) innendørs støy. Denne forskriften er i det alt vesentlige oppfylt ved tidligere gjennomførte tiltak. Programområdet omfatter også ivaretagelse av forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) som legger til rette for den norske gjennomføringen av EU's rammedirektiv for vann (vanndirektivet).

Det er ikke foreslått tiltak under dette programområdet i perioden.

6.7 Programområde "Kollektivtiltak og universell utforming".

Programområdet omfatter primært tiltak for tilrettelegging for busstrafikk og passasjerer. Foruten stopplasser for busser omfatter tiltakene tilrettelegging for passasjerer i form av venteareal, leskur og universell utforming. Det vesentligste av midlene foreslås til opprustning av eksisterende, mangelfullt utforma busstopp i form av opparbeidelse av tilstrekkelig stopp- og ventearealer, leskur og at holdeplassene gis universell utforming.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Stipulert antall	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Opprustning av holdeplasser:		0,5	1,5	1,5	1,5	5,0
Annet: <i>Handlingsplan linje 10, Modum</i>		1,0				1,0
Sum:						6,0

Tabell 6,5 Fordeling av investeringsramme programområde "Kollektivtiltak og universell utforming".

6.8 Grunnerverv og planlegging.

Som en del av handlingsprogrammet må det avsettes midler til grunnerverv og planlegging. Med grunnerverv menes her kostnader for erverv av grunn som ikke omfattes av tiltak innen tiltak eller programområdene. Erfaringsmessig oppstår det i løpet av handlingsprogramperiodene situasjoner hvor eiendommer og/eller arealer med stor fordel bør erverves, enten av hensyn til trafikksikkerhet eller for å lette driften av vegnettet.

Midler til planlegging skal dekke kostnadene med utarbeidelse av planer etter Plan- og bygningsloven. Det er i denne kategorien satt av penger til planlegging av gang- og sykkelveg på strekningen Fv 158 Gusgården – Helgelandsmoen. Dette er i henhold til avtale i meklingsmøtet.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Planlegging: <i>Planlegging div. tiltak</i>	3,0	3,0	2,0	2,0	10,0
Sum:					10,0

Tabell 6.6 Fordeling av investeringsramme til grunnerverv og planlegging.

7. Marginalvurderinger

7.1 Marginalvurderinger Investering

Nedenfor følger marginalliste dersom rammene for investeringer øker. Prosjektene er ført opp etter samme prioriteringskriterier som i handlingsprogrammet.

Mill.2009-kr

Programområde	Rv. nr	Tiltak	Kostnad	Prio
Mindre utbedringer	Fv 142	Ruud kapell – Nakkerud, Modum/Ringerike	16,5	1
Mindre utbedringer	Fv 169	Hønefoss Jernbanestasjon bru, Ringerike	8,0	2
Mindre utbedringer	Fv 118	Gvammen – Vrenne, Nore og Uvdal	2,5	3
Gang-/sykkelveger	Div	Sykkelveginspeksjoner	3,0	4
Mindre utbedringer	Fv 177	Barnås bru – Verkens bru, Ringerike	12,0	5
Gang-/sykkelveger	Fv 163	Overmannssund bru, Ringerike	7,0	6
Kollektivtiltak	Div	Holdeplasser	3,0	7
Mindre utbedringer	Fv 157	Steinsletta – Kalkverket, Ringerike	6,5	8
Gang-/sykkelveger	Fv 21	Bergflødtveien – Linjeveien, Lier	10,5	9
Mindre utbedringer	Fv 63	Brutangen – Letmolia, Øvre Eiker/Kongsberg	13,5	10
Mindre utbedringer	Fv 165	Hvalsmoen – Viul, Ringerike	6,0	11
Gang- og sykkelveger	Fv 158	Gusgården – Helgelandsmoen, Hole	22,5	12

Tabell 7.1 Marginalliste investeringer

8. Oppsummering av handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet for eksisterende fylkesveger er ikke tilstrekkelig for å demme opp for økt forfall på fylkesvegnettet. Det er prioritert midler til drift/vedlikehold for å stanse noe av forfallet, men som det er vist er det langt fra nok. Videre er det prioritert tiltak innen kategorien ”mindre utvedringsprosjekter” med hensikt å ta igjen noe av forfallet som har skyldes manglende vedlikehold i tidligere perioder.

Tiltakene er fordelt på mange små strekninger, der behovet er størst.

Innen kategorien gang- og sykkelveger er det tatt inn tilbakebetaling av en stor sum knyttet til forskuttering av Baneveien Kongsberg. I tillegg prioriteres satsingen på sykkelbyprosjektene i Kongsberg og Hønefoss. Det er derfor lite midler til øvrige gang- og sykkelvegprosjekter. Dette til tross for at tilbakemeldingene fra mange av kommunene har gang- og sykkelveger i sine prioriteringer.

Trafikksikkerhetssituasjonen på det eksisterende fylkesvegnettet er av en slik karakter at det er vanskelig å peke på ulykkespunkter eller -strekninger. De alvorlige ulykkene domineres av utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter i tettbygde strøk. Systematisk utbedring av sideterreng/rekkverk er sannsynligvis den beste veien å gå for å sikre seg mot alvorlige konsekvenser ved utforkjøringer. Det er kun funnet rom for små tiltak innen denne kategorien.

Det er som tidligere prioritert midler til trafikksikkerhetstiltak (”Aksjon skoleveg”) og sikring av myke trafikanter i byer og tettsteder.

For tilrettelegging for økt bruk av kollektive reisemidler prioriteres opprustning av bussholdeplasser.

9. Vedlegg

9.1 Vedlegg A. Innspill fra kommunene

Hole kommune

Kommunen fremmer følgende innspill i prioritert rekkefølge:

1. **Fylkesveg 158**, ny gang og sykkelveg fra Gusgården (Norderhov kirke) til Helgelandsmoen, ca. 2,9 km. (Jfr. rekkefølgebestemmelser til reguleringsplan for Helgelandsmoen næringspark som omtales under.)
2. **Fylkesveg 158**, ny gang og sykkelveg fra Sandby til Helgelandsmoen, ca. 1,1 km. (Jfr. rekkefølgebestemmelser til reguleringsplan for Helgelandsmoen næringspark som omtales under.)
3. **Fylkesveg 160**. Opprusting av vegen på strekningen fra Elstøen gartneri til Svendsrud, ca. 5,3 km.
4. **Fylkesveg 155**, ny gang og sykkelveg fra Elstangen til Tyrifjorden brygge, ca. 1,5 km.
5. **Fylkesveg 158**. Opprusting til standard H2 når trafikkmengden overstiger 3000 ÅDT. (Jfr. rekkefølgebestemmelser til reguleringsplan for Helgelandsmoen næringspark som omtales under.)

I rekkefølgebestemmelsene til reguleringsplan for Helgelandsmoen næringspark har Statens vegvesen krevd at de gang og sykkelvegene som omtalt i punktene 1 og 2 over må være ferdig bygget før de arealene de er forutsatt å betjene kan tas i bruk.

Vegvesenet har også krevd at fylkesveg 158 rustes opp til en vegstandard tilsvarende H2 i håndbok 017, vegnormalene, når trafikken overstiger 3000 ÅDT. Det forutsettes årlige trafikktellinger. Når trafikkmengden overstiger 3000 ÅDT, kan det ikke gis rammetillatelse til videre utbygging av reguleringsplanens byggeområder før utbedring av fylkesveg 158 er ferdigstilt og godkjent av Statens vegvesen.

Hemsedal kommune

Kommunen fremmer til følgende innspill:

1. **Fylkesveg 233**, ny parsell fra Fiskum til kryss med riksveg 52. Dette tiltaket vil være positivt for trafikksikkerheten i Trøim sentrum og videre utvikling av utbygging av boligområder i Trøim sør.
2. **Fylkesveg 231**, ny gang og sykkelveg langs fylkesveg 231 fra riksveg 52 i Ulsåk til Ålstveit.

Flå kommune

Kommunen ber om at følgende innspill blir tatt med i det videre arbeidet:

1. **Fylkesveg 203.** Statens vegvesen har informert kommunen om at Austvoll bru etter hvert vil bli stengt for biltrafikk, men vil bli opprettholdt som gang og sykkelveg. Dette skyldes at brua er i svært dårlig stand, og med de økonomiske rammene som forutsettes stillet til disposisjon, finner ikke Vegvesenet å kunne utbedre brua. Kommunen ber om at dette blir vurdert på nytt da brua er sentral i infrastrukturen i kommunen. En utskifting av brua vil medføre at fylkesveg 2003 kunne benyttes som omkjøring i tilfelle stenging av riksveg 7. Ønsker også ny gang og sykkelveg langs fylkesveg 203 fra Flå stasjon til Hei fordi dette er en parsell med mye trafikk som er trafikkfarlig for gående og syklende.
2. **Fylkesveg 202.** Etter kommunens syn er parsellen fra kryss med riksveg 7 til Høgevarde svært smal og har dårlig kapasitet. Kommunen ønsker å legge ut arealer til bolig- og næringsformål i området og hevder at dette bør tilsi at standarden på strekningen økes.
3. **Fylkesveg 211.** Strekningen gjennom Flå kommune mellom Trøgaset og Flatvollen har etter hvert fått en svært dårlig dekkestandard. Med bakgrunn i den relativt store trafikken bør dekkestandarden forbedres.
4. **Generelt.** Kommunen forutsetter at det blir lagt opp til et vedlikeholdsnivå som vil hindre at forfallet på fylkesvegene ikke fortsetter. Fylkesvegnettet bør bringes opp til en tilfredsstillende standard.

Flesberg kommune

Kommunen ber om at følgende innspill blir tatt til følge:

1. **Fylkesveg 99.** Strekningen fra Låg til Ingeburud trenger oppgradering til 10 tonn tillatt aksellast. Det er behov for en total opprusting med nytt bærelag, ny asfalt, opprusting av grøfter og stikkrenner og bygging av møteplasser.
2. **Fylkesveg 96.** Strekningen fra kryss med fylkesveg 88 over Ulland trenger også en total opprusting som nevnt over. Kommunen mener dette er nødvendige tiltak for framkommelighet og trafiksikkerhet.
3. **Fylkesveg 64.** Fønsetvegen er en flaskehals for både turist- og næringstransport. Det mangler både møteplasser og snuplasser. Vegen benyttes av så vel tømmertransport som skolebusser, selv om stigningsforholdene er svært ugunstige. Kommunen foreslår en total opprusting og delvis omlegging.
4. **Fylkesveg 98.** Strekningsvis behov for ny asfalt fra Grettefoss bru til Toskjekrysset.
5. **Fylkesveg 63.** Strekningen fra Letmolia til Sigdal grense har behov for generelt vedlikehold og ny asfalt.
6. **Fylkesveg 88 og 134.** Det er viktig at det bygges gang og sykkelveger fra Øya til Svene sentrum og i Lyngdal

Lier kommune

Kommunen ønsker følgende tiltak:

1. **Fylkesveg 23.** Fortau fra Årkvislavegen til Nøstevegen 91 som avlastning for en gang og sykkelveg som er vanskelig å brøyte.
2. **Fylkesveg 23.** Ny gang og sykkelveg fra Sandaker til Gluggen

3. **Fylkesveg 23.** Ny busslomme i kjøreretning mot Lierbyen ved Sandakerkrysset
4. **Fylkesveg 22.** Fjerning av nedlagt jernbaneundergang i Kjellstadvegen.

Røyken kommune

Kommunen peker på følgende tiltak:

1. **Fylkesveg 3.** Krysset mellom fylkesveg 3 og riksveg 23 på Lahell er problematisk og må utbedres. I rushtider kan det være opp til en halv times ventetid for å kjøre inn på riksveg 23 fra fylkesvegen.
2. **Fylkesveg 6.** Langs Sundbyvegen er det behov for gang og sykkelveg og belysning fra Lyngvegen til Grevlingvegen (Morbergtoppen).
3. **Fylkesveg 8.** Langs Bøvegen er det behov for gang og sykkelveg. Krysset med riksveg 165 må utbedres.
4. **Fylkesveg 6.** Langs Sundbyvegen ved Nærnes er det behov for fortau fra Snarvegen til butikken.
5. **Andre tiltak:** gang og sykkelveg langs hele fylkesveg 6, Sundbyvegen, fartsreduksjon på fylkesveg 3, gjennom Hyggen, sikring av utkjøring fra Røyken stasjon på fylkesveg 10. Dårlig vintervedlikehold på fylkesvegene.

Nore og Uvdal kommune

Kommunen ber om at følgende innspill blir tatt til følge:

1. **Fylkesveg 122.** Det forventes at utbedring av Øvre Rolvs bru blir gjennomført senest i 2010, og at det etableres en løsning for gangtrafikk. I tillegg er det behov for å utbedre en farlig sving ved Uvdal stavkirke. Dette tiltaket bør samordnes med utbedring av brua og det må settes opp rekkverk. Krysset mellom fylkesveg 122 og riksveg 40 er uoversiktlig og har stor stigning. Krysset bør flyttes vestover.
2. **Fylkesveg 120.** Mellom Rødberg og Tunhovd er det flere trafikkfarlige strekninger. Vegen må legges om ved NSB-bygningene og ved tidligere Statkrafts messebygning. Det er også behov for gangveg på disse stedene. En fjellskjæring ved Øygardsgrend er ikke tilstrekkelig sikret mot ras. I Tunhovd er det behov for utslakking av en bratt bakke ovenfor kirken, og i tillegg gangveg mellom boligfelt og skole.
3. **Fylkesveg 116.** På strekningen Åsly – Åsbøgrend gjenstår utbedring og reasfaltering på deler av vegen. Gjenstående arbeider ønskes gjennomført så tidlig som mulig i perioden 2010 – 2013. Norefjord bru er planlagt utbygd med gangbane. Dette er ikke på plass og ønskes prioritert.
4. **Fylkesveg 123.** Krysset med riksveg 40 er farlig og må utbedres.
5. **Fylkesveg 117.** På fylkesvegen er det et kryss med riksveg 40 like etter en undergang. Krysset må flyttes så langt sydover som mulig. Det er også stort behov for busslommer i området. Mellom Rustand og Guterud må vegen breddeutvides for å gi plass til tømmerbiler.
6. **Annet.** Dekkestandarden må opprettholdes eller bedres i perioden 2010 – 2013. Det behov for vegrekkverk flere steder og vegetasjonsrydding må følges opp, og ryddingsbredden økes.

Nes kommune

Av framkommelighetshensyn ønsker kommunen at det satses sterkere på forsterkning og vedlikehold av fylkesvegene i kommunen. Statens vegvesen bør også vurdere størrelse og tilstand på stikkrenner med tanke på klimaendringer.

Konkrete tiltak i prioritert rekkefølge:

1. **Fylkesveg 213.** Det er behov for opprusting og asfaltering på strekningen Nesbyen – Svenkerud.
2. **Fylkesveg 214.** Det er behov for gangveg fram til skolen, gangfelt og skilting til Halandsvegen, oppmerking og skilting ved gangvegen til Rimi.
3. **Fylkesveg 213.** Gangveg fram til ”Friskussen” barnehage.
4. **Fylkesveg 213.** Gangveg ned fra bru over Hallingdalselva.

Kongsberg kommune

Kommunen ber om at følgende vektlegges og innarbeides i fylkesvegplanen:

1. **Fylkesveg 88.** Forskuttet beløp på 17 mill. kr til Banevegen ønskes tilbakebetalt i 2010.
2. **Sykkebyen Kongsberg.** Videreutvikling gir et behov på 15 mill. kr i perioden 2010 - 2013 fra fylkeskommunen.
3. **Fylkesveg 88.** Det er behov for ombygging av Dyrmyrgata og etablering av forbindelse med E134 ved sykehuset. Anslått kostnad 10 – 15 mill. kr i perioden 2010 – 2013.
4. **Annet.** Det er behov for sikring av skoleveger langs fylkesvegene.

Drammen kommune

Kommunen ønsker følgende satsingsområder prioritert:

- Framkommelighet for kollektivtrafikken
- Trafikksikkerhet for myke trafikanter
- Investering i sykkelanlegg
- Trafikksikkerhetsinspeksjoner av fylkesveger i Drammen
- Økt drifts- og vedlikeholdsstandard
- Samkjøring av kommunens og Vegvesenets driftsstandard i bystrøk,
- Avklaring av ansvarsfordeling for vegbelysning

Når det gjelder konkrete tiltak presenterer kommunen en liste med 21 strekninger som har behov for gang og sykkelveg og en liste som angir 21 strekninger som har behov for rehabilitering. I tillegg påpekes det er en rekke flaskehalser for kollektivtrafikken på fylkesvegnettet i Drammen. Dette hindrer framkommeligheten.

Hurum kommune

Kommunen ønsker følgende tiltak prioritert:

1. **Fylkesveg 1.** Etablering av gang og sykkelveg ved barneskolen i Kana.

2. **Fylkesveg 2.** Trafikksikkerhetstiltak på strekningen fra bensinstasjonen til rundkjøringen i Sætre.
3. **Annet.** Opprusting av bussholdeplasser langs fylkesvegene.

Ringerike kommune

Kommunen har vedtatt følgende prioritering:

1. Gang og sykkelveg langs **fylkesveg 169** mellom meieriet og jernbanestasjonen fullføres
2. Generell forsterkning av fylkesveger som har redusert tillatt aksellast på 6 tonn i teleløsningen.
3. Fylkets andel til prosjekter langs fylkesveger i forbindelse med "Aksjon skoleveg" gjenopprettes
4. **Fylkesveg 158**, Gusgården/Botilrud – Hole grense trafikksikres med gang og sykkelveg.
5. Undergangen på **fylkesveg 165** ved Hval stasjon utbedres.
6. **Fylkesveg 165** fra Viul forlenges til riksveg 35 ved Eggemoen

I tillegg mener kommunen at tiltak for økt fri høyde under Hønefoss jernbanestasjon bru på **fylkesveg 169** tas ut av handlingsprogrammet fordi løsningen av teknisk vanskelig og kostbar da tiltak kommer i konflikt med brufundamentene.

Statens vegvesens kommentarer

Som et forarbeid til handlingsprogrammet for dagens fylkesveger for årene 2010 – 2013, har Statens vegvesen utarbeidet et utfordringsnotat som beskriver hvilke utfordringer og problemstillinger etaten ser for seg når det gjelder forvaltning og utvikling av fylkesvegnettet. Utfordringsnotatet ble behandlet av hovedutvalget for samferdselssektoren 3. mars og et enstemmig vedtak støttet Vegvesenets syn som i hovedsak går ut på rammene til henholdsvis investeringer og drift/vedlikehold ses samlet og fordeles slik at drift og vedlikehold prioriteres. I tillegg til drift og vedlikehold skal trafikksikkerhetstiltak prioriteres.

I praksis kan dette bety en omdisponering av midler fra investeringer til drift og vedlikehold. Dersom Buskerud fylkeskommunes økonomiplan for årene 2010 – 2013 legges til grunn, vil så å si hele den samlede rammen til fylkesvegene gå til drift og vedlikehold. Kun et svært begrenset fåtall mindre investeringsprosjekter kan påregnes gjennomført.

Med økt, samlet ramme til fylkesvegene, kan mer midler disponeres til investeringstiltak. De økonomiske rammene til fylkesvegformål i perioden 2010 - 2013 vil bli behandlet av fylkestinget i desember 2009. Før fylkestingets vedtak foreligger er det ikke mulig å si noe om hvilke investeringstiltak som kan gjennomføres eller hvorvidt det vil være mulig å ta hensyn til kommunenes ønsker.



Statens vegvesen

FORSLAG TIL HANDLINGSPROGRAM 2010-2013

Nye fylkesveger Buskerud



1. juli 2009

Innhold

INNHold	1
1. INNLEDNING.....	2
2. OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER	4
2.1 Stortingsmelding nr. 16 Nasjonal transportplan 2010-2019	4
2.2 Utfordringsnotat, øvrige riksveger i Buskerud.....	4
2.3 Sams vegadministrasjon.....	5
3. UTFORDRINGER PÅ DET NYE FYLKESVEGNETTET	6
4. ØKONOMISKE RAMMER	7
4.1 Statens overføring til fylkeskommunen	7
4.2 Fordeling av økonomiske rammer mellom drift/vedlikehold og investering.....	7
4.3 Økonomiske bindinger på investeringsmidler.....	8
4.4 Restmidler fra Kjellstadbommen	8
4.5 Økonomiske rammer i perioden 2010-2013.....	10
5. DRIFT OG VEDLIKEHOLD M.V.	11
5.1 Standard på drift og vedlikehold av nye fylkesveger	11
5.2 Funksjonskontraktene.....	12
5.3 Behovsberegninger og økonomisk ramme	13
6. INVESTERINGER I PERIODEN 2010-2013	14
6.1 Hovedprioriteringer	14
6.2 Strekningsvise investeringer	15
6.3 Programområde "Mindre utbedringer"	15
6.4 Programområde "Gang- og sykkelveger"	17
6.5 Programområde "Trafikksikkerhetstiltak"	17
6.6 Programområde "Miljø- og servicetiltak"	18
6.7 Programområde "Kollektivtiltak og universell utforming"	19
6.8 Grunnerverv og planlegging.....	19
7 MARGINALVURDERINGER.....	21
7.1 Fordeling mellom drift/vedlikehold og investeringer	21
7.2 Marginalvurderinger drift og vedlikehold.....	21
7.3 Marginalvurderinger investering.....	22
8. OPPSUMMERING AV HANDLINGSPROGRAMMET	24

1. Innledning

Med bakgrunn i forvaltningsreformen skal fylkeskommunene overta ansvaret for deler av dagens øvrige riksvegnett fra 1.1.2010. I Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det foreslått hvor stor andel av det øvrige riksvegnettet som skal overtas av fylkeskommunene. I St.prp.nr 68, kommuneproposisjonen 2010 er det besluttet at 610 km av dagens øvrige riksvegnett på 692 km i Buskerud blir fylkesveger. Videre i dette dokumentet er disse vegene benevnt som ”nye fylkesveger”. Dette for å skille disse fylkesvegene fra dagens fylkesveger. De benevnes i dette dokumentet som eksisterende fylkesveger.

I Buskerud vil følgende riksveger bli ”nye fylkesveger”:

Rv 32	Buskerud/Mossåsen	Hvittingfoss x rv 40
Rv 35	Vestfold grense/Tyterud	Langebru x E134
Rv 35	Hønefoss sentrum	
Rv 37	Telemark grense	Stengelsrud x rv 40
Rv 40	Vestfold grense	Geilo x rv 7
Rv 50	Hagafoss x rv 7	Sogn og Fjordane/Geiteryggen
Rv 51	Gol sentrum x rv 52	Oppland/Langehaugsætra
Rv 165	Bjørnstad x rv 23	Akershus/Bjerkås
Rv 167	Brynsholm x rv 165	Akershus/Stokkerskogen
Rv 241	Hønen x E16	Oppland/Gjørud
Rv 243	Nes x E16	Oppland/Bråtan
Rv 280	Vikersund nord x rv 35	Hamremoen x rv 7
Rv 281	Verpen x rv 23	Ugstad x rv 289/fv 3
Rv 282	Brakerøya x E18	Lyngås x rv 285
Rv 282	Bangeløkka	Kobbervikdalen
Rv 282	Telthusgata	Øvre Sund bru
Rv 283	Brakerøya x E18	Lerberg x rv 35
Rv 284	Enger x rv 285	Vikersund vest x rv 35
Rv 285	Kjellstad x E18/rv 23	Fjellstua x E16
Rv 286	Damåsen x E134	Skollenborg x rv 40
Rv 287	Åmot sør x rv 35	Pletan x fv 211
Rv 289	Verket ferjekai	Mørk nedre x rv 23
Rv 319	Rundtom x rv 282	Vestfold/Tørkopp

De resterende øvrige riksvegstrekingene blir sammen med dagens stamvegnett det framtidige riksvegnettet.

Siste side i rapporten viser kart over framtidige riksveger, nye fylkesveger og eksisterende fylkesveger i Buskerud.

Statens vegvesen har fått i oppdrag av fylkeskommunen å utarbeide forslag til handlingsprogram for nye fylkesveger for perioden 2010-2013 og handlingsprogram for eksisterende fylkesveger for perioden 2010-2013. Planene utarbeides som to separate dokumenter. Dette dokumentet omhandler handlingsprogram for nye fylkesveger.

Det er lagt opp til felles prosess for de to planene. Prosessen er som følger:

Forslag til handlingsprogram oversendes fylkeskommunen	1.juli
Handlingsprogrammet sendes på høring innen	10.juli
Høringsfrist for kommuner og interesseorganisasjoner	30.september
Endelig forslag til handlingsprogram	1.november
Behandling i hovedutvalg for samferdsel	24.november
Behandling i fylkesutvalg	2.desember
Behandling i fylkesting	15.-16. desember

Det forutsettes at vedtatt handlingsprogram trykkes opp og legges ut på fylkeskommunens internettside.

Handlingsprogrammet er utarbeidet i samarbeid med administrasjonen i fylkeskommunen. Som en del av prosessen ble det i februar 2009 lagt fram et utfordringsnotat om det øvrige riksvegnettet. Dette ble behandlet i hovedutvalg for samferdsel 3.mars 2009. Utfordringsnotatet er nærmere omtalt i kapittel 2.2 og 3. Det er viktig at dette handlingsprogrammet leses i sammenheng med utfordringsnotatet.

2. Overordnede mål og føringer

2.1 Stortingsmelding nr. 16 Nasjonal transportplan 2010-2019

Regjeringen la fram Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) den 13. mars 2009. Denne ble behandlet av Stortinget i juni 2009. Regjeringen oppsummerte prioriteringene innen vegsektoren slik:

- En betydelig økning i drift- og vedlikeholdet.
- Et løft i satsingen på store riksveginvesteringer.
- En ny rentestøtteordning til transporttiltak i fylkene (nye og eksisterende fylkesveger).
- Økt satsing til rassikringstiltak både på riksvegene og fylkesvegene.
- Bedre ferjetilbud.
- En betydelig økning i programområdene for veg. *Programområdene* er et nytt samlebegrep for utbedringer, trafikk sikkerhet, gang- og sykkelveger, miljø m.v.

Det overordnede målet for statens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

De nasjonale hovedmålene er som følger:

1. Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
2. Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren (0-visjonen).
3. Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
4. Transportsystemet skal være universelt utformet.

Med bakgrunn i St.meld. om NTP har Statens vegvesen utarbeidet et handlingsprogram for riksvegene (tidligere stamveger) for perioden 2010-2013. Handlingsprogrammet har vært til høring i fylkeskommunene og vil bli stadfestet 1.oktober 2009.

2.2 Utfordringsnotat, øvrige riksveger i Buskerud

I februar 2009 utarbeidet Statens vegvesen et utfordringsnotat for øvrige riksveger i Buskerud. Hensikten med utfordringsnotatet var å:

- Beskrive tilstand, status og utfordringer innenfor ulike tema på det øvrige riksvegnettet i Buskerud.
- Gi bakgrunn og anbefaling for valg av profil. Valgt profil vil danne grunnlag for prioritering av enkelttiltak i handlingsprogrammet.

Utfordringsnotatet ble behandlet av hovedutvalg for samferdsel den 3.3.09, sak 14/09 med følgende enstemmige vedtak:

1.

Midler til øvrig riksvegnett i perioden 2010-13 fordeles mellom drift, vedlikehold og investeringer på en slik måte at man i hovedsak prioriterer drift og vedlikehold. De statlige rammene som er antydnet synes ikke å muliggjøre annen prioritering.

2.

Fylkeskommunen legger til grunn de økonomiske bindingene (refusjoner og slutføring av igangsatte prosjekter) som er beskrevet i kapittel 5.1 når detaljert handlingsprogram skal utarbeides.

3.

Fylkeskommunen støtter anbefalt investeringsprofil fra Statens vegvesen beskrevet i kapittel 6 i utfordringsnotatet.

4.

Det prioriteres ytterligere midler til sykkelbyen Kongsberg, men det tas sikte på en oppstart av sykkelbyen Hønefoss i løpet av handlingsprogramperioden.

5.

Buskerud fylkeskommune tar ansvar, med faglig støtte fra Statens vegvesen, for å komme fram til en endelig avklaring på bruk av Kjellstadmidlene. Avklaringen gjøres som et ledd i arbeidet med handlingsprogrammet.

6.

Fylkeskommunen vil følge opp initiativene når det gjelder utbygging av Rv 319 (Svelvikveien) og tidligere innspill knyttet til Rv 167 Asker – Røyken.

2.3 Sams vegadministrasjon

I henhold til veglovens bestemmelser skal utgifter til den felles vegadministrasjonen (sams vegadministrasjon) både for riks- og fylkesveger dekkes av Statens vegvesen. Felles vegadministrasjon er knyttet til vegforvaltning og administrasjon av riks- og fylkesvegnettet og består av et bredt spekter av oppgaver, blant annet:

- saksbehandling av byggegrenser, avkjørsler, skilt og trafikkregulering
- registrering i nasjonale databaser
- vegtrafikksentralene
- innsamling og behandling av data fra faste installasjoner på vegnettet
- byggherreoppgaver fram til kontraktsinngåelse (drift og vedlikehold)
- byggherreoppfølging av inngåtte kontrakter (drift og vedlikehold)
- Planleggings- og utredningsarbeid innen vegvesenets sektor- og pådriveransvar (trafikksikkerhet, universell utforming, sykkel, miljø etc.)

Samferdselsdepartementet legger også til grunn, for å sikre en helhetlig tilnærming til vegadministrasjonens oppgaver overfor fylkene, at også kostnader forbundet med byggherreoppgaver knyttet til drift og vedlikehold av eksisterende fylkesvegnett dekkes av Statens vegvesen.

3. utfordringer på det nye fylkesvegnettet

Utfordringene på det nye fylkesvegnettet er grundig beskrevet i utfordringsnotatet for øvrige riksveger. Utfordringsnotatet er å finne på følgende nettsteder:

www.vegvesen.no/omstatensvegvesen/strategier/NTP/handlingsprogram2010-2013

http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/2786

I dette kapitlet er det kun gjengitt et sammendrag av utfordringene.

Det er 610 km nye fylkesveger i Buskerud. Utfordringene er mange. Statens vegvesen drifter og vedlikeholder vegnettet ut fra nasjonalt fastlagte krav i håndbøker. Tildelingene av drift- og vedlikeholdsmidler har over mange år vært for lave i forhold til behovet, noe som har skapt et stort vedlikeholdsforfall på vegnettet. Vedlikeholdsforfallet på det nye fylkesvegnettet i Buskerud er beregnet til ca. 1 mrd. kr. Vedlikeholdsforfallet fordeler seg på vegkropp, vegdekke, tunneler, drens-system, vegutstyr, bruer og gang- og sykkelveger. Det største forfallet på nytt fylkesvegnett i Buskerud er knyttet til vegkropp og vegdekke. Forfallet går ut over både trafikksikkerhet og framkommelighet på vegnettet og gjør driftssituasjonen kostbar og vanskelig.

Trafikksikkerhetssituasjonen på det nye fylkesvegnettet er bekymringsfull. Hvert år har 20-40 personer blitt drept eller hardt skadd på dette vegnettet i Buskerud. Den positive utviklingen fra begynnelsen av 1990-tallet er i ferd med å stagnere. Det er viktig å videreføre satsingen på kjente tiltakstyper som fortsatt har stort potensial.

Det er et mål å få mer kollektivtrafikk og flere gående og syklende i byene. Bussene i Drammensområdet, Kongsberg og Hønefoss har framkommelighetsproblemer i rushtida. Problemene skaper behov for framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken i disse områdene. Det er satset på å utvikle sykkelnett i byene. Likevel er det store behov for tiltak som fremmer sykling i byene og tettstedene i Buskerud. Utenom tettstedene er det behov for å ruste opp og etablere nye bussholdeplasser. Det er totalt 1000 holdeplasser langs nytt fylkesvegnett i Buskerud.

Det er bygget ca 180 km gang- og sykkelveger langs det nye fylkesvegnettet i Buskerud. Likevel er det et gjenstående behov for å bygge ytterligere 46 km for å få tilfredsstillende skolevegforhold i to km avstand fra skolene.

På nytt fylkesvegnett er det behov for flere nye store vegprosjekter/vegutbedringer. Behovet gjelder blant annet rv. 319 Svelvikvegen, rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, arm av rv 35. gjennom Hønefoss, rv. 167 ny Røykenveg og rv. 40 Bogstandhøgda. Prosjektene er kostbare. Statens vegvesen ser derfor ikke at det er mulig å realisere disse prosjektene kun med fylkeskommunale midler. For å få gjennomført prosjektene må det vurderes spleiselag og/eller alternativ finansiering.

Utfordringene er mange og komplekse. Statens vegvesen mener likevel det er to hovedutfordringer på nytt fylkesvegnett i Buskerud. Det er det store vedlikeholdsforfallet på vegnettet og trafikksikkerhetssituasjonen.

4. Økonomiske rammer

4.1 Statens overføring til fylkeskommunen

St.prp.nr 68, kommuneproposisjonen 2010, framlagt 15.5.2009 gir fylkesfordeling av midler til investeringer, drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet og fylkesvegferjene for 2010.

Midlene til Buskerud er vist i tabellen nedenfor.

	Mill.2009-kr
	Mill.kr
Drift og vedlikehold	118
Investeringer	116
Vekst i frie inntekter (veg)	44
Sum	278
Ferjer (tilskudd)	6

Tabell 4.1 Midler til nye fylkesveger i kommuneproposisjonen

Fylkesrådmannen har tatt utgangspunkt i tildelingen i kommuneproposisjonen og lagt til grunn en samlet økonomisk ramme til drift/vedlikehold og investeringer på det nye fylkesvegnettet på 278 mill kr pr. år i perioden 2010-2013.

Det er gitt tilskudd på 6 mill kr til både Buskerud og Vestfold fylkeskommune til drift av Svelvikferja. Kun ett fylke kan ha løyvemyndighet. Det må derfor avklares mellom Buskerud og Vestfold fylkeskommune hvilket av fylkene som skal ha ansvaret for denne fergesterkningen.

4.2 Fordeling av økonomiske rammer mellom drift/vedlikehold og investering

Statens vegvesen har fått i oppdrag av fylkesrådmannen å foreslå en fordeling av den økonomiske rammen på 278 mill.kr pr år mellom drift/vedlikehold og investering.

Grunnlaget for fordeling av rammen er utfordringsnotatet og hovedutvalgets vedtak ved behandling av dette.

Beregnet behov for midler til drift og vedlikehold av nye fylkesveger er 133 mill kr pr. år. Statens vegvesen har derfor lagt til grunn en ramme på 133 mill kr pr. år til drift og vedlikehold. Investeringsrammen blir 145 mill kr pr. år. Til sammen blir dette 278 mill.kr. pr. år.

4.3 Økonomiske bindinger på investeringsmidler

Bindinger er restfinansiering av prosjekter som er påbegynt, men ikke fullført. Videre er det refusjon av forskutteringer og lån av restmidler fra Kjellstadbommen. Tabell 4.2 viser bindinger på øvrig riksvegnett pr.1.1.2010 når budsjettet for 2009 legges til grunn.

Prosjekt/tiltak	Regionråd/FT sak Saksnr.	Bundet beløp pr 1.1.2010 Mill kr	Tilbakebetalingsavtale
Rv. 283 Øvre Sund bru	72/08	222,0	Restbevilgning: 145 mill kr, Tilbakebetaling av lån fra Kjellstadbommen: 77 mill kr. Forutsatt tilbakebetalt i 2010-2015
Rv. 280 g/s-veg Krødergata, forskottering	69/05	0,5	Tilbakebetales når prosjektet ellers ville blitt utført
Rv. 287 Utbedring Prestfoss – Bergerud, forskottering	68/05	25,0	Tilbakebetales i 2010-2013
Rv. 287 Utbedring v. Haugfoss, forskottering	60/06	12,0	Tilbakebetales når prosjektet ellers ville blitt utført.
Rv. 285 G/s-veg Lyngås - Nordal, forskottering	7/07	8,1	Tilbakebetales i 2014-2017
Rv. 165 G/s veg Klemetsrud - Morberg		3,2	Merforbruk på avsluttet prosjekt.
Rv 287 Hole bru - Bergerud	40/09	40,0	Tilbakebetales i 2014-2017
Rv 284 Forsterkning		4,0	Sluttfinansiering
SUM:		314,8	

Tabell 4.2 Bindinger på nye fylkesveger

Bindingene når det gjelder slutføring av prosjekter og refusjon av forskutteringer i perioden 2010-2013 er vist periodisert i forslag til investeringsprogram i kapittel 6. Bindinger innenfor drift og vedlikehold er omtalt i kapittel 5.

4.4 Restmidler fra Kjellstadbommen

Vegpakke Drammen kom i stand i 1991 med formål å finansiere utbygging av et hovedvegnett i Drammensområdet. Avtalen fikk i 1993 sin tilslutning i Stortinget, uten noen tidsmessig forpliktelse. Avtalen ble revidert i 2000 som et svar på Stortingets ønske om en omforent og oppdatert framdriftsplan for gjennomføring av hovedvegutbyggingen i Drammensområdet. Avtalepartene var Buskerud fylkeskommune, Drammen kommune og Statens vegvesen. Prosjektene som inngikk i revidert vegpakkeavtale var slutføring av E134 Drammen – Mjøndalen, slutføring av Sentrumsringen (parsell Bragernes, Øvre Sund bru,

Kreftingsgate), E134 Tilfartsveg Vest/Tilfartsveg Konnerud (Konnerudnedføring), etterbrukstiltak for vegsystemet på Bragernes, 4-felt E18 over Drammenselva, ny rv 319 Tørkop – Eik, kompensasjonstiltak i Lier samt videreføring av et hovedvegssystem for sykkel. I avtalen var det forutsatt at inntektene fra bommen på E18 på Kjellstad skulle finansiere noen av prosjektene. Det gjaldt utbygging av E134 Drammen – Mjøndalen, E134 Tilfartsveg vest/Tilfartsveg Konnerud, deler av hovedvegssystem for sykkel og kompensasjonstiltak i Lier. Av flere grunner ble det ikke tilstrekkelig med midler fra Kjellstadbommen til å finansiere E134 Tilfartsveg vest/Tilfartsveg Konnerud.

Drammen bystyre behandlet 17.02.04 rapporten ”Tilfartsveg vest/ Tilfartsveg Konnerud, funksjon og nytte” og fattet følgende vedtak (gjengitt kun pkt. 3 og 4):

- 3 Det legges til grunn at det pr. i dag ikke er grunnlag for en lokal/regional bomfinansiering av Tilfartvei Vest / Tilfartsvei Konnerud. Gjennomføringen av dette prosjektet utsettes derfor til det er grunnlag for en for alle avtaleparter tilfredsstillende finansieringsløsning.*
- 4 Det opptas forhandlinger med Statens Vegvesen og Buskerud Fylkeskommune med sikte på å omdisponere de resterende midlene fra Kjellstadbommen – anslagsvis 110 millioner kroner – til å fullføre sentrumsringen med bl.a. forskuttering av 4 felts Bj. Bjørnsonsgate og eventuelt andre viktige trafikktiltak i byen. Det ut over de statsfinansierte prosjektene som ligger i veipakken.*

I forbindelse med utarbeidelse av handlingsprogram til NTP 2006 – 2015 ble det startet en prosess for å klarlegge endelig bruk av de resterende midlene fra Kjellstadbommen. Arbeidet konkluderte med at inntil 100 mill. kr av midlene skulle lånes til finansiering av rv. 283 Øvre Sund bru. Det ble forutsatt at midlene skulle tilbakebetales i perioden 2010-2015. I forbindelse med riksvegbudsjett for 2008 ble det vedtatt å låne 7,8 mill. kr av restmidlene til planlegging av rv. 23 i Ytre Lier. Midlene er innenfor lånerammen på 100 mill. kr til Øvre Sund bru.

Pr 31.12.08 er det totalt 133,6 mill. kr i restmidler fra Kjellstadbommen. Dette inkluderer lån til Øvre Sund bru-prosjektet og til planlegging av rv. 23 Ytre Lier.

Det er behov for å avklare endelig disponering av restmidlene fra Kjellstadbommen. Hovedutvalget for samferdsel vedtok i sin behandling av utfordringsnotatet (sak 14/09) at denne avklaringen skal gjøres som ledd i arbeidet med handlingsprogrammet.

Statens vegvesen mener at restmidlene fra Kjellstadbommen må brukes til et prosjekt i Vegpakke Drammen. Vegvesenet mener også at det er viktig at midlene kommer i omløp for å stimulere til sysselsetting samtidig som bruk av midlene vil gi positive samfunnsmessige effekter innenfor de områdene de blir brukt. Midlene bør derfor tas inn i handlingsprogrammet for 2010-2013.

Gjenstående prosjekter i Vegpakke Drammen er:

- Rv 283 Øvre Sund bru (under anlegg)
- Rv 319, Tørkop – Eik
- Tilfartsveg Vest/Tilfartsveg Konnerud (Konnerudnedføring)

Rv 283 er under anlegg. Prosjektet var forutsatt å koste 175 mill kr (2000 nivå) i Vegpakke Drammen. Anleggskostnadene er nå beregnet til 521,4 mill.kr (2009 nivå). Restfinansiering pr 1.1.2010 er 222 mill.kr. Dette inkluderer 145 mill.kr til restbevilgning og 77 mill kr i tilbakebetaling av lån fra Kjellstadbommen.

Rv 319, Tørkop – Eik var forutsatt finansiert med statlige midler i Vegpakke Drammen. Problemstillingen i området er kompleks, og kostnadene for å anlegge en tilfredsstillende framtidig Svelvikveg kan komme opp i langt over 500 mill kr. Statens vegvesen ser ikke at det vil være offentlige midler tilgjengelige til å finansiere dette, og Svelvikvegen må derfor finne sin løsning gjennom alternative finansieringsformer (kombinasjon av fylkeskommunale midler og brukerfinansiering). Det er foreløpig ikke tatt noe initiativ til en slik finansiering, og Vegvesenet mener derfor at Kjellstadmidlene ikke bør avsettes til dette prosjektet. Det vises til Utfordringsnotatet for øvrige riksveger kap. 4.11 for nærmere omtale av Svelvikvegen.

Hensikten med Tilfartsveg Vest/Tilfartsveg Konnerud var som navnet sier å bygge ny tilfartsveg til Konnerud som sikrer bedre veg til Konnerud og bedre miljøforhold for beboerne langs fv 36 Konnerudgata. Hensikten var også å anlegge en vegforbindelse mellom E134 og sentrumsringen. Det har vært lansert forslag om å benytte Kjellstadmidlene til ny veg til Sundland. Dette er en veg som vil gå i planlagt trase for Konnerudnedføringen fram til Sundland-området i Drammen. Vegen vil være nyttig for å få god adkomst til dette området med tanke på videre utvikling i området, men vil ikke oppfylle hensikten som var forutsatt i Vegpakke Drammen med å bygge Konnerudnedføringen.

I utfordringsnotatet skrev Statens vegvesen følgende:

”Statens vegvesen anbefaler at deler av midlene inngår i finansiering av Øvre Sund bru. Begrunnelsen for dette er de store bindingene i perioden 2010-2019. Prosjektet Øvre Sund bru utgjør 80 % av disse. Dessuten har en stor del av investeringsmidlene til øvrige riksveger i Buskerud i mange år gått til å finansiere prosjekter i Vegpakke Drammen. I perioden 2006-2009 brukes 68 % av midlene til Vegpakke Drammen prosjekter.”

Statens vegvesen fastholder at restmidlene fra Kjellstadbommen bør brukes til delfinansiering av Øvre Sund bru. Vegvesenet legger denne løsningen til grunn i handlingsprogrammet.

4.5 Økonomiske rammer i perioden 2010-2013

Med bakgrunn i konklusjonen ovenfor blir investeringsrammen til nye fylkesveger i perioden 2010-2013 580 mill kr (jfr. kap. 4.2) pluss restmidlene fra Kjellstadbommen på 134 mill kr.

Til sammen blir dette en investeringsramme i perioden 2010-2013 på 714 mill kr.

Rammen til drift og vedlikehold er 133 mill kr pr. år jfr. kap. 4.2

Konsekvensene av denne rammefordelingen er beskrevet i kapittel 5 om drift og vedlikehold og i kapittel 6 om investeringer.

	Mill.2009-kr				
	2010	2011	2012	2013	2010-2013
Drift/vedlikehold	133	133	133	133	532
Investering	178,5	178,5	178,5	178,5	714

Tabell 4.3 Økonomiske rammer til nye fylkesveger

5. Drift og vedlikehold m.v.

Drifts- og vedlikeholdstiltak har framkommelighet og vegkapitalbevaring som hovedformål. Tiltakene har også vesentlig betydning for om vegnettet fremstår som trafikksikkert, universelt tilgjengelig og effektivt.

Statens vegvesen opererer med et skille mellom bruken av midler til drift og vedlikehold og midler til investeringer. Midler fra drifts- og vedlikeholdsbudsjettet brukes til å drifte og vedlikeholde vegnettet. Investeringsmidler brukes til å oppgradere vegnettet til opprinnelig standard samt til videreutvikling av vegnettet. Dette skillet er også lagt til grunn for prioriteringene i handlingsprogrammet. Tiltakene beskrevet i første kulepunkt nedenfor finansieres i hovedsak over drifts- og vedlikeholdsbudsjettet, mens tiltakene i andre kulepunkt i hovedsak finansieres over investeringsbudsjettet.

- Det daglige tilsynet og tiltakene som skal til for at vegen skal være så framkommelig og trafikksikker som mulig gitt vegens tilstand. Tiltak kan være: lapping, asfaltering, oppmerking, renhold (feieing og søppelplukking), fjerne avleiringer i kummer/rør, brøyting, høvling, strøing, salting med mer.
- Utbedring av skader og rehabilitering av konstruksjonsmessig forfall. Tiltak kan være: Skifting/ reparering av stikkrenner, rør og kummer, rehabilitering av murer, bruer, underganger, utskifting av masser pga bæreevnesvikt, telehiv, oppretting av vegbanen etter sig i skråninger og ustabilitet i vegens undergrunn med mer.

5.1 Standard på drift og vedlikehold av nye fylkesveger

Håndbok 111, Drifts- og vedlikeholdsstandard for Statens vegvesen, angir nivået på standarden (utførelsesnivået) innenfor forskjellige oppgaver på vegnettet. Kvalitetsnivået er fastlagt ut fra en samlet avveining av forskjellige kostnadstyper. Optimalt nivå for drift og vedlikehold innebærer ideelt sett de løsninger som gir lavest mulig totale kostnader for samfunnet over tid.

En nøyaktig beregning av den optimale standarden for drift og vedlikehold er vanskelig. For eksempel vil både trafikkmengden og trafikkens sammensetning ha betydning. Standardkravene differensieres ut fra blant annet trafikkmengde. Det er derfor lavere drifts- og vedlikeholdsstandardkrav knyttet til en lavtrafikkert veg enn en høytrafikkert veg i Håndbok 111. Håndbok 111 representerer således et felles sett av standardkrav for alle riksveger. Standardkravene er innarbeidet i alle de ulike kontraktene innenfor drifts- og vedlikeholdsområdet.

Statens vegvesen har i dag felles kontrakter for drift og vedlikehold av stamveger, øvrige riksveger, gang- og sykkelveger og fylkesveger innenfor ett og samme kontraktsområde. Ved kontraktutarbeidelse, og senere kontraktsgjennomføring, vil det være fordelaktig for både vegholder og trafikanter at krav og standarder fremstår noenlunde like. Byggherrens oppfølging av kontraktene vil være mer effektiv og rasjonell. Lik standard vil gjøre det

enklere for entreprenøren å prissette, forstå og etterleve kravene, noe som igjen kan føre til et lavere konfliktnivå i kontraktene. Fra et vegholder- og trafikantperspektiv er det ikke ønskelig med store standardsprang og variasjon mellom fylkene. Det er ønskelig at de samme standardkrav i blant annet Håndbok 111 gjøres gjeldende i fylkene, slik at dagens målsetning om mest mulig lik praksis, likt standardvalg og effektive løsninger også kan videreføres etter 2009. Statens vegvesen forutsetter at Håndbok 111 legges til grunn for drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet i perioden 2010-2013.

5.2 Funksjonskontraktene

Gjennomføringen av drifts- og vedlikeholdsoppgaver i funksjonskontraktene omfatter dels inspeksjon av og tilsyn med vegnettet, dels gjennomføring av driftstiltak og enklere vedlikeholdstiltak.

Driftstiltakene gjennomføres på basis av spesifiserte standardkrav for tiltak på den aktuelle vegtypen. Andre driftstiltak, som tilsyn og inspeksjoner av vegnettet, er relatert til behovet for å fange opp irregulære forhold, og kan være bestemt som en årlig, månedlig eller ukentlig frekvens.

Vedlikeholdstiltakene bestilles dels innenfor rammen av prosessbaserte enhetspriser i kontraktene, dels som regningsarbeider med basis i oppgitte timepriser i kontraktene. Vedlikeholdstiltakene som dekkes av funksjonskontraktene er stort sett relatert til forhold som avdekkes gjennom tilsyn med vegnettet, som rensk av drensssystem, lapping av asfaltdekker, opprydding etter mindre ras og flom, utbedring og reparasjoner av mindre skader på vegutstyr osv.

Funksjonskontraktene er flerårige kontrakter, normalt med en løpetid på 5 år, unntaksvis lenger. I Buskerud har vi følgende funksjonskontrakter:

Mill.2009-kr				
Kontrakt	Område	Varighet	Utløper	Årlig kostnad Mill.kr
0602	Ringerike	5	2013	9,7
0603	Kongsberg	5	2014	10,3
0604	Hallingdal	5	2014	9,7
0605	Drammen	4	2010	8,7
0601	Numedal	6	2013	7,5
0610	Elektro/styring NB	5	2009	6,4
0611	Elektro/veglys ØB	5	2014	3,1
0613	Veglys NB	5	2014	1,5
	Sum			56,9

Tabell 5.1 Årlig kostnad til funksjonskontrakter på nytt fylkesvegnett

Disse kostnadene er i utgangspunktet å betrakte som bindinger, selv om kontraktene kan reguleres inntil 15 % uten endring av generalomkostningene i kontrakten.

Kostnadsøkningen ved kontraktsfornyelse har de siste årene variert mellom ca 50 % og ca 120 %, og et sikkert anslag på kostnadsnivået for årene etter 2011 lar seg derfor vanskelig gjennomføre.

Funksjonskontraktene inneholder ikke alle relevante drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Dette gjelder blant annet dekkelegging, vegoppmerking og bruvedlikehold, samt fysiske vedlikeholdstiltak i tunnel. Disse tiltakene gjennomføres som egne kontrakter.

Situasjonen har i lengre tid vært at det er et gap mellom beregnet behov til drift og vedlikehold og årlig budsjett og mellom årlig budsjett og bindinger i funksjonskontrakter. Dette har gjort at det har vært nødvendig å begrense kontraktskostnadene ved å avbestille og unnlate å gjøre mengdebaserte bestillinger. Det har medført nedprioritering av tiltak som f.eks. dekkefornyning, grøfting, vegetasjonsbekjempelse og fornying av vegutstyr. Mye av dette er helt nødvendige tiltak for å opprettholde vegkapitalen. Konsekvensen av ikke å ha midler til slike tiltak er at vegnettet gradvis har forfalt.

5.3 Behovsberegninger og økonomisk ramme

Statens vegvesen har beregnet behovet for å drifte og vedlikeholde det nye fylkesvegnettet. Beregningene tar utgangspunkt i kostnadene for å opprettholde vedlikeholds- og driftsstandard på vegnettet i en gitt, god standard. Beregningene viser et behov for 133 mill kr pr. år til nye fylkesveger i Buskerud.

I kap. 4.2 er det forutsatt at det legges til grunn en årlig ramme til drift- og vedlikehold årlig på 133 mill.kr. I tabell 5.2 er det vist forslag til fordeling av rammen mellom hovedprosesser.

Mill.2009-kr					
	2010	2011	2012	2013	Sum
Hp 3 Tunnel	5	5	5	5	20
Hp 4 Drenering	8	8	8	8	32
Hp 6 Vegdekke	43	43	43	43	172
Hp 7 Vegutstyr	35	35	35	35	140
Hp 8 Bru/kai	14	14	14	14	56
Hp 9 Vinterdrift	25	25	25	25	100
Sum vedlikehold (post 23)	130	130	130	130	520
Ts tiltak	3	3	3	3	12
SUM	133	133	133	133	532

Tabell 5.2 Årlig fordeling av økonomisk ramme

Dersom det bevilges en økonomisk ramme på 133 mill kr tilsvarende beregnet behov, vil rammen dekke kostnadene til funksjonskontraktene. I tillegg vil det være midler til å gjennomføre en del vedlikeholdstiltak slik som blant annet asfaltering, vegoppmerking og bruvedlikehold. Midlene vil føre til at det i stor grad vil være mulig å bremse den negative utviklingen av vedlikeholdsforfallet.

6. Investeringer i perioden 2010-2013

6.1 Hovedprioriteringer

Tabellen nedenfor viser forslag til investeringsprogram for perioden 2010-2013 innenfor en ramme på 714 mill.kr for 4-årsperioden redegjort for i kap. 4.5 foran. Tabellen viser forslag til investeringer til strekningsvise investeringer og innenfor hvert programområde i perioden inklusive refusjoner.

Mill.2009-kr					
Programområde	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Strekningvise investeringer	75	56	51	40	222
Mindre utbedringer	54	65,5	53,5	77	250
Gang- og sykkelveger	13	14	27	13	67
Trafikksikkerhetstiltak	16,5	14	31,5	34	96
Miljø- og servicetiltak	0	10	0	1	11,0
Kollektivtiltak og universell utforming	5,5	2,5	4	10	22
Grunnerverv (generell pott)	1,5	1,5	1,5	1,5	6
Planlegging	13	15	10	2	40
Sum	178,5	178,5	178,5	178,5	714

Tabell 6.1 Fordeling av total investeringsramme.

Hovedutfordringene på det nye fylkesvegnettet i Buskerud er det store vedlikeholdsforfallet og trafikksikkerhetssituasjonen. Hovedutvalget for samferdsel støttet i sak 14/09 en investeringsprofil fra Vegvesenet basert på satsing på å innhente forfall på vegnettet og trafikksikkerhetstiltak. Prioriteringen av investeringsmidler gjenspeiler dette, der programområdene "mindre utbedringer" og "trafikksikkerhetstiltak" er høyest prioritert. Programområdet "mindre utbedring" inneholder i hovedsak tiltak for å ta igjen forfall på vegnettet. Handlingsprogrammet inneholder også store beløp til strekningsvise investeringer. Det skyldes gjenstående behov for midler til Øvre Sund bru.

Det er fokusert på å se ulike typer tiltak på en vegstrekning i sammenheng. Dette for å oppnå rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring.

Foreslått investeringsprogram inneholder en mengde mindre investeringstiltak innenfor alle programområdene. Tiltakene er fordelt på mange veger, noe som medfører at tiltakene er spredt ut i fylket og således kommer mange av fylkets beboere og trafikanter til nytte. Vegvesenet mener en slik profil er riktig ut fra at det ikke har vært økonomisk mulig å prioritere viktige tiltak (trafikksikkerhet, forfall, flaskehalser osv.) på store deler av vegnettet i Buskerud med bakgrunn i at størsteparten av bevilgningene til disse vegene i over ti år i all hovedsak har gått til store prosjekter i Drammen.

Handlingsprogrammet inneholder ikke midler til rassikringstiltak. I St.meld.nr 16, NTP 2010-2019 er det satt av 1 mrd.kr til rassikringstiltak. Halvparten av disse midlene er forutsatt benyttet til tiltak på fylkesvegnettet. Statens vegvesen forutsetter at de viktigste rassikringstiltakene på fylkesvegnettet i Buskerud blir prioritert innenfor midlene til rassikring. Dersom det ikke skjer, så må det påregnes noe omprioritering i handlingsprogrammet. Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten 2009 komme med en henvendelse til fylkeskommunene vedrørende dette.

6.2 Strekningsvise investeringer

Strekningsvise investeringer omfatter større investeringer i vegnettet. Rv.283 Øvre Sund bru omfattes av denne kategorien investeringer. Byggingen av Øvre Sund bru er igangsatt, og må fullføres. Dette anses derfor som et bundet prosjekt. For å fullføre prosjektet gjenstår investering på 145 mill.kr (2009-kr) pr. 1/1-2010, og dette må således finansieres i perioden 2010-2013. Anlegget forutsettes åpnet for trafikk høsten 2011, og med sluttfinansiering i 2012. For finansiering av Øvre Sund bru er det tatt opp lån fra restmidler fra Kjeldstadbommen. Dette utgjør 77 mill.kr som forutsettes tilbakebetalt i perioden 2010-2013. Totalt finansierungsbehov for Øvre Sund bru i perioden 2010-2013 blir dermed (145+77) mill.kr = 222 mill.kr. som vist i tabell 6.1 ovenfor.

Mill.2009-kr					
Tiltak	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Rv.283 Øvre Sund bru:					
Fullfinansiering, rest pr 1/1-2010	75	56	14		145
Tilbakebetaling av lån fra Kjeldstadbommen			37	40	77
Sum:					222

Tabell 6.2 Fordeling av investeringsramme strekningsvise investeringer

6.3 Programområde "Mindre utbedringer"

Programområdet "Mindre utbedringer" omfatter som navnet sier mindre investeringstiltak på vegnettet. Slike tiltak vil typisk kunne være innhenting av forfall (forsterkning av vegkropp og bruer, drenering, utskifting av rekkverk, fornyelse av skiltpark og signalanlegg etc.), breddeutvidelse, utbedring av flaskehalser, oppgradering/fornyning av utstyr i tunneler med mer. I tabellen på neste side vises forslag til investeringer innenfor programområdet "Mindre utbedringer" på det nye fylkesvegnettet i perioden 2010-2013.

I prioriteringene er det lagt stor vekt på å ta igjen forfall på vegnettet. Det gjelder innenfor områdene vegkropp, tunnel, bru og vegutstyr. Hovedvekten er lagt på å forsterke vegkroppen. I tillegg er det satt av mye midler til å bedre sikkerhetsutstyret og til bergsikring i Geiteryggstunnelen på rv 50. Tunnelen er i svært dårlig forfatning og må stenges dersom ikke de planlagte sikkerhetstiltakene gjennomføres i perioden 2010-2013. Prioritering av strekninger som skal forsterkes er gjort med bakgrunn i behov, vegens trafikkmengde og betydning.

Det er satt av midler til utbedring av noen flaskehalser. Det er to bruer på rv 287 som er svært smale. Den ene brua(Øya bru) ligger på strekningen Hole bru – Bergerud. Strekningen er vedtatt utbedret med forskotterte midler (sak 40/09). Brua er ikke inkludert i forskotteringsprosjektet. Dersom brua utbedres vil hele strekningen Hole bru – Bergerud få en sammenhengende god standard.

Jutebrua jernbaneundergang under Sørlandsbanen i Vestfossen har skiltet fri høyde 2,9 m og har en årsdøgntrafikk på 3600 kjt/d. Undergangen er så lav at selv ikke busser kan trafikkere denne delen av rv. 35. Vegvesenet anser det svært viktig å få utbedret denne undergangen.

Forfallstiltak på vegkroppen er prioritert ut fra dagens situasjon på vegnettet. Vegnettet er i rask endring, noe som kan medføre behov for omprioritering i handlingsprogramperioden.

Tiltakskategori	Strekning				Lengde, km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
	Fra Hp	Fra km	Til Hp	Til km						
Bindinger, refusjon av forskottering:										
Rv.287 Prestfoss – Bergerud, Sigdal kommune									25,0	25,0
Rv.287 Utbedring ved Haugfoss, Modum kommune								12,0		12,0
Rv 284 Slutføring forsterkningstiltak						4,0				4,0
Forfall vegkropp:										
Rv.35	1	0	1	4,35	4,35	8,5				8,5
Rv.287	1	2,5	1	3,7	1,2	5,0				5,0
Rv.40	5	4,4	5	5,6	1,2	3,0				3,0
Rv.289	4	0	4	10,2	Delstrekninger	10,0				10,0
Rv.241	1	0	1	4,7	4,7		8,0			8,0
Rv.285	4	0	4	12,95	12,95		20,0			20,0
Rv.281	2	0	2	6,8	6,8		15,0			15,0
Rv.51	2	0,5	2	4	3,5			7,0		7,0
Rv.40	6	0	6	10,7	Delstrekninger			10,0		10,0
Rv.281	4	5,4	4	13,6	Delstrekninger				5,0	5,0
Rv.280	2	13,8	2	19,6	Delstrekninger				3,0	3,0
Rv.35	1	4,35	1	10,5	6,1				11,5	11,5
Forfall tunneler:										
Rv.50, Geiteryggen tunnel	4	7,3	4	10,6	3,3	14,0	13,0			27,0
Forfall vegutstyr:										
Fornyelse skilt, rekkverk, signalanlegg mm	Diverse vegnr.					2,5	2,5	2,5	2,5	10,0
Forfall bruer (forsterkning):										
Rv.40, Laugerud bru	3	1,97						11,0		11,0
Rv.40, Vergja bru	8	25,0						3,0		3,0
Flaskehalsar:										
Rv.35, Jutebrua (fri høyde 2,9m)	2	3,8	2	ca.4	ca.0,2			8,0	30,0	38,0
Rv.287, Hørja bru (smal bru)	3	0,88				7,0				7,0
Rv.287, Øya bru (smal bru)*	4	5,75					7,0			7,0
Sum:										250,0

* Rv.287, Øya bru ligger på strekningen Foss bru – Bergerud som forskotters av Sigdal kommune, men brukostnadene inngår ikke i forskotteringen.

Tabell 6.3 Fordeling av investeringsramme programområde "Mindre utbedringer"

6.4 Programområde "Gang- og sykkelveger"

Programområdet "Gang- og sykkelveger" omfatter tiltak for gående og syklende. Slike tiltak vil i første rekke være tiltak for å tilrettelegge for sykkelbruk i byer, samt å sikre skoleveger i mer spredt bebygde områder. Det har over flere år vært satset på "Sykkelbyen Kongsberg". Det foreslås en fortsatt satsing på dette i første del av 4-årsperioden, samtidig som satsing på sykkelvegtiltak i by overføres til Hønefoss i siste del av perioden. Dette er i tråd med hovedutvalgets vedtak i sak 14/09. I tillegg er det prioritert midler til å etablere gang- og sykkelveg på noen strekninger som er viktige skoleveger. Som en del av programområdet foreslås også at det settes av midler til tiltak etter sykkelveginspeksjoner. Dette innebærer utbedring/oppgradering av eksisterende anlegg for å bedre sikkerheten for brukerne.

Det er fastlagt nasjonale sykkelruter som har som oppgave å fremme turistsykling, binde sammen landsdeler og vise fram attraktive områder både når det gjelder natur, kultur og attraksjoner. Nasjonal sykkelrute nr.5 Larvik – Kongsberg – Geilo, "Numedalsruta", går delvis langs det nye fylkesvegnettet i Buskerud. Statens vegvesen har til nå hatt ansvaret for skilting og informasjon i forbindelse med nasjonale sykkelruter. Videre ansvar er pr. i dag ikke avklart. Rutene i Buskerud er imidlertid godt skiltet og Vegvesenet ser ikke behov for store investeringer på disse rutene. Det er ikke satt av midler til dette i handlingsprogrammet.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Lengde km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Bindinger, refusjon av forskottering:						
Rv.280 Krødergata, Krødsherad kommune		0,5				0,5
Rv.165 Klemmentsrud – Morberg, sluttfinans.		3,5				3,5
Sykkelvegtiltak i by:						
Kongsberg		7,5	7,5			15,0
Hønefoss				7,5	7,5	15,0
Gang- og sykkelveger:						
Rv.241 Klekken - Borgegrenda	0,5		5,0			5,0
Rv.35 Ridesenter retning Hønefoss sentrum	1,1			11,0		11,0
Rv.281 Tårnhuset – Filtvedt sentrum	0,7			7,0		7,0
Rv.284 Enger/Bakkerud – Sylling skole	0,4				4,0	4,0
Sykkelveginspeksjoner		1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
Sum:						67,0

Tabell 6.4 Fordeling av investeringsramme programområde "Gang- og sykkelveger"

6.5 Programområde "Trafikksikkerhetstiltak"

Programområdet "Trafikksikkerhet" omfatter fysiske investeringstiltak på eksisterende vegnett i den hensikt å bedre sikkerheten. I tråd med "null-visjonen" - som innebærer at trafikksikkerhetsarbeidet baseres på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken – rettes de fysiske trafikksikkerhetstiltakene mot de mest alvorlige ulykkestypene, nemlig møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker hvor myke trafikanter er involvert. Tiltak mot møteulykker vil i første rekke være å skille motgående trafikstrømmer enten med fysisk midtrekkverk eller ved bredt profilert midtfelt. Tiltak mot utforkjøringsulykker vil typisk være å redusere alvorlighetsgraden ved utforkjøringer ved

tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Gode slike tiltak vil eksempelvis være oppsetting av rekkverk, mykgjøring av sideterreng, fjerning av farlige sidehindre (fjellknauser, trær osv.) med mer. Utbedring og sikring av fotgjengerkryssinger vil være eksempel på tiltak for å sikre myke trafikanter.

Tiltak mot utforkjøringsulykker og møteulykker er i handlingsprogrammet prioritert på vegstrekninger med mye trafikk og der det har vært en høy grad av disse ulykkestypene.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Lengde, km	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Tiltak mot utforkjøringsulykker:						
Rv.40 Hvitvingfoss - Kongsberg, TS-inspeksjon	Delstrekninger	5,0	0,0	5,0		10,0
Rv.35 Styggeidalen - Hønefoss, TS-inspeksjon	2,2			1,5		1,5
Rv.280 Vikersund – Hamremo, TS-inspeksjon	Delstrekninger				8,0	8,0
Rv.40 Numedal, bakgrunnsoppmerking kurver m.m	Delstrekninger	3,0				3,0
TS-inspeksjoner i tilknytning til forfallstiltak	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	11,5
Tiltak mot møteulykker:						
Rv.283 Buskerud storsenter –Lerberg, midtmarkering	5,0			10,0	10,0	20,0
Rv.241 ved Klekken, midtrekkverk i kurve	0,2		2,0			2,0
Tiltak rettet mot myke trafikanter:						
TS-inspeksjoner, fotgjengerkryssinger		1,0	2,0	2,0	2,0	7,0
Annet/diverse tiltak:						
TS Strakstiltak		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Rv.35 Øvre Hønefoss, Hønefoss. Diverse tiltak	0,6			4,0	10,0	14,0
Rv.280 Briskåsen (Krøderen), kurveutbedring mm	0,8			5,0		5,0
Rv.283 Vinnes – Krokstadelva, belysning	4,5	2,0				2,0
Rv.283 Herstrøm, rundkjøring*			6,0			6,0
Rv.285 i Lier, komplettering belysning	2,0	2,0				2,0
Sum:						96,0

* Samordnes med programområde "Miljø- og servicetiltak", vannutskifting Herstrøm.

Tabell 6.5 Fordeling av investeringsramme programområde "Trafikksikkerhetstiltak".

6.6 Programområde "Miljø- og servicetiltak"

Dette programområde omfatter blant annet tiltak for å oppfylle krav fastlagt i lov og/eller forskrift. Dette gjelder bl.a krav til innendørs støy i boliger og institusjoner. Gjeldende forskrift setter begrensning til 42dB(A) innendørs støy. Denne forskriften er i det alt vesentlige oppfylt ved tidligere gjennomførte tiltak, men det synliggjøres midler som skal ivareta kravet dersom uforutsette saker skulle dukke opp. Programområdet omfatter også ivaretagelse av forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) som legger til rette for den norske gjennomføringen av EU's rammedirektiv for vann (vanndirektivet). Pålagt kartlegging av biologisk mangfold omfattes også av dette programområdet. Statens vegvesen har prioritert midler til å gjennomføre tiltak for å få vannutskifting i Herstrømbukta. Tiltaket er et samarbeidstiltak med Nedre Eiker kommune. Kommunen har gjort sin del for å oppnå bedre vannkvalitet. Det gjenstår å bytte ut rør under rv. 283. Dette var prioritert i handlingsprogrammet for 2006-2009, men kom ikke til utførelse på grunn av manglende bevilgninger.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Støytiltak				0,6	0,6
Ivaretagelse av vannforskrift				0,2	0,2
Kartlegging med mer biologisk mangfold				0,2	0,2
Annet: Rv.283 Herstrøm, vannutskifting*		10,0			10,0
Sum:					11,0

* Samordnes med programområde "Trafikksikkerhetstiltak", rundkjøring Herstrøm.

Tabell 6.6 Fordeling av investeringsramme programområde "Miljø- og servicetiltak"

6.7 Programområde "Kollektivtiltak og universell utforming"

Programområdet omfatter primært tiltak for tilrettelegging for busstrafikk og passasjerer. Foruten stopplasser for busser omfatter tiltakene tilrettelegging for passasjerer i form av venteareal, leskur og universell utforming. Det vesentligste av midlene foreslås til opprustning av eksisterende, mangelfullt utforma busstopp i form av opparbeidelse av tilstrekkelig stopp- og ventearealer, leskur og at holdeplassene gis universell utforming. Det er prioritert midler til holdeplasser/knutepunkt med mange passasjerer. Trafikksikkerhet, skolebarn og økt tilgjengelighet er prioriteringskriterier. Prioriteringene må ses i sammenheng med midler fra andre ordninger som belønningsordningen, BRA-ordningen osv.

Mill.2009-kr

Tiltakskategori	Stipulert antall	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Opprustning av holdeplasser:						
Rv.35 Styggdalen – Hønefoss sentrum	15			3,0		3,0
Rv.35 Hvervenkastet – Hønefoss sentrum	10				2,0	2,0
Rv.281 Ugstadkrysset - Sætre	10	2,0				2,0
Rv.282 Amtmannsvingen – Lyngås	15			3,0		3,0
Rv.283 Drammen – Øvre Eiker inkl. nye holdeplasser					4,0	4,0
Annet:						
Rv.35 Veien Hønefoss, to-sidig busslomme mm			1,5			1,5
Rv.287 ved Kolsrud bru, venteareal for barn		0,5				0,5
Rv.40 Hvitvingfoss – Geilo, div. tiltak		2,0				2,0
Div. kollektivtiltak, strakstiltak mm		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Sum:						22,0

Tabell 7.7 Fordeling av investeringsramme programområde "Kollektivtiltak og universell utforming"

6.8 Grunnerverv og planlegging

Som en del av handlingsprogrammet må det avsettes midler til grunnerverv og planlegging. Med grunnerverv menes her kostnader for erverv av grunn som ikke omfattes av tiltak innen strekningsvise tiltak eller programområdene. Erfaringsmessig oppstår det i løpet av handlingsprogramperiodene situasjoner hvor eiendommer og/eller arealer med stor fordel bør erverves enten av hensyn til trafikksikkerhet eller for å lette driften av vegnettet. Midler til planlegging skal dekke kostnadene med utarbeidelse av planer fram til byggeplanlegging/prosjektering som dekkes av prosjektkostnadene.

Det er satt av midler til å utarbeide reguleringsplan for rv.282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate. Bjørnstjerne Bjørnsonsgate er innfart til Drammen sentrum fra sør og forbindelse mellom sentrum og E134, E18 og rv. 319. Det er viktig at denne vegen fungerer kapasitetsmessig for å få riktig og god utnyttelse av sentrumsringen i Drammen. Bjørnstjerne Bjørnsonsgate er midlertidig utbygd til fire felt på en kort strekning, men er for øvrig i to felt. Årsdøgntrafikken er 24 000 kjt/d og det er kapasitetsproblemer i rushtida. Kostnaden for ombygging er foreløpig ikke kjent, men for noen år siden ble kostnadene grovt stipulert til ca. 100 mill.kr. Strekningen fra Bangeløkka til Telthusgata blir riksveg fra 1.1.2010. Den øvrige delen vil være fylkesveg. Statens vegvesen mener det er riktig å planlegge prosjektet i perioden 2010-2013, slik at omfang og kostnader blir belyst. Prosjektet kan evt. være aktuelt å gjennomføre ved neste rullering av handlingsprogrammet, dvs i perioden 2014-2017.

Ringerike kommune har behandlet kommunedelplan for nytt hovedvegssystem for Hønefoss. Resultatet av denne behandlingen er at kommunestyret ikke gikk inn for at det bygges ny hovedveg, men fattet i stedet vedtak om oppgradering og tilpasning av eksisterende vegnett (alternativ 0+). Det foreligger ikke planer for dette alternativet. For å få komme fram til løsning på framtidig hovednett i Hønefoss er det viktig at det utarbeides planer for "0+" alternativet. Det settes derfor av midler til videre planlegging av dette i handlingsprogrammet. Det er satt av 20 mill kr til planlegging innenfor programområdene. Dette skal dekke midler til planlegging av tiltak som blir prioritert i perioden 2010-2013. Behovet for utbedring av det nye fylkesvegnettet er stort. Det er også viktig å ha en planreserve. I handlingsprogrammet er det satt av noe midler til å kunne planlegge tiltak som ikke er prioritert i perioden 2010-2013, men som kan være aktuelle å gjennomføre etter 2013. Det er pr. i dag ikke avklart hvilke tiltak det skal være.

I hovedutvalgets vedtak ved behandling av utfordringsnotat for øvrige riksveger, sak 14/09 vedtakspunkt 6, heter det: *Fylkeskommunen vil følge opp initiativene når det gjelder utbygging av rv. 319 (Svelvikvegen) og tidligere innspill knyttet til rv 167 Asker – Røyken.*

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for rv. 167 Asker – Røyken. Kostnadene til utbygging er anslått til godt over 1 mrd. kr. Statens vegvesen ser ikke at prosjektet kan finansieres over offentlige midler. Det må forutsettes delvis alternativ finansiering. Det er ikke tatt noe lokalt initiativ til dette, og Vegvesenet ser derfor ingen grunn til å videreføre noen planprosess for dette prosjektet.

Rv 319 er omtalt i kap. 4.4, restmidler fra Kjellstadbommen. Planbehov for dette prosjektet er utarbeidelse av konsekvensutredning (KU) og kommunedelplan dersom det forutsettes finansiering ved offentlige/fylkeskommunale midler. KVV/KS1 er regjeringspålagt og gjelder kun for statlige vegprosjekter eller bompengeprojekter. Utarbeidelse av KU og kommunedelplan er omfattende og vil beløpe seg til minimum 15-20 mill.kr. Statens vegvesen ser ikke at det er riktig å sette i gang planlegging så lenge det ikke finnes finansiering av prosjektet.

Mill.2009-kr					
Tiltakskategori	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013
Grunnerverv	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
Planlegging store prosjekter:					
Rv.282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, Drammen		5,0	5,0		10,0
Rv.35 0+ løsning Hønefoss	5,0	5,0			10,0
Planlegging tiltak innenfor programområdene mm	8,0	5,0	5,0	2,0	20,0
Sum:					46,0

Tabell 6.8 Fordeling av investeringsramme til grunnerverv og planlegging.

7 Marginalvurderinger

7.1 Fordeling mellom drift/vedlikehold og investeringer

Utgangspunktet for handlingsprogrammet er en samlet økonomisk ramme til drift/vedlikehold og investeringer på 278 mill kr pr.år jfr. kap. 4.1. I kapittel 4.2 gjør Statens vegvesen en fordeling av den økonomiske rammen mellom drift/vedlikehold og investeringer. Det gir en ramme på 133 mill.kr pr. år til drift og vedlikehold og en ramme på 145 mill kr til investeringer. I handlingsprogrammet er det forutsatt at restmidlene fra Kjellstadbommen går til å delfinansiere Øvre Sund bru, noe som gir en investeringsramme på 134 mill kr i tillegg. Det vil si en total investeringsramme i perioden 2010-2013 på 714 mill kr. Det er nedenfor beskrevet ulike alternativer til reduksjon og økning i total økonomisk ramme.

Kjellstadmidlene benyttes ikke til finansiering av Øvre sund bru og heller ikke til noe annet

Dette medfører at rammen til investeringer blir 134 mill kr lavere. Vi får da en økonomisk ramme til investeringer på 145 mill kr pr. år og 580 mill kr i perioden 2010-2013. Statens vegvesen anbefaler likevel at fordelingen beskrevet i kap. 4.2 mellom midler til drift/vedlikehold og investeringer opprettholdes. Begrunnelsen for dette er behovet for å styrke innsatsen til drift og vedlikehold. Jfr. kap. 4.2.

Øvre Sund bru vil da ta en stor del av rammen til investeringer. Videre må tiltak som støtter opp om hovedutfordringene på vegnettet prioriteres. Det vil si tiltak for å ta igjen vedlikeholdsforfall og trafikksikkerhetstiltak. Det medfører at det vil bli reduksjon i miljø-, kollektiv- og g/s-tiltak.

I tillegg må planleggingsmidlene reduseres. Det vil ikke være rom for å planlegge Bjørnstjerne Bjørnsonsgate eller andre prosjekter som det kan være aktuelt å prioritere etter 2014. Tiltak som ikke blir gjennomført er vist i kap. 7.3.

Reduksjon i økonomisk ramme på 50 mill kr i 2010-2013

Dersom Kjellstadmidlene ikke benyttes til Øvre Sund bru og totalrammen reduseres ytterligere med 50 mill kr i perioden 2010-2013 vil Statens vegvesen likevel anbefale en fordeling av økonomisk ramme der midlene til drift og vedlikehold opprettholdes med 133 mill kr. pr år. Midlene til investeringer blir redusert. Tiltak som ikke kan gjennomføres med en slik reduksjon i rammen er vist i kap. 7.3

7.2 Marginalvurderinger drift og vedlikehold

Reduksjon i økonomisk ramme

Kontraktsbindingene i funksjonskontraktene må anses som bindinger. Det betyr at disponibel ramme til drift og vedlikehold minimum kan være 57 mill.kr, jfr. tabell 5.1

En ramme på nivå med bindingene i funksjonskontraktene medfører at det ikke er midler til asfalt, vegoppmerking, bruvedlikehold eller mer omfattende vedlikehold på vegkroppen. Konsekvensene vil være et vegnett i økende forfall.

For å kunne stoppe vedlikeholdsforfallet må økonomisk ramme til nye fylkesveger i Buskerud være 133 mill.kr pr. år. i perioden 2010-2013. Lavere ramme enn dette vil føre til fortsatt økt vedlikeholdsforfall.

Økning i økonomisk ramme

Dersom disponibel ramme økes ut over beregnet behov på 133 mill.kr vil forfallet utbedres over tid, avhengig av hvor mye den årlige tildelingen økes. Statens vegvesen har imidlertid lagt til grunn at tiltak for å ta igjen forfallet prioriteres innenfor investeringsbudsjettet. Dette er tyngre vedlikehold som forsterkning av vegnettet, større brureparasjoner og bergsikring og utskifting av lys- og sikkerhetsutstyr i tunneler. For å oppnå en langsiktig bedring av situasjonen på vegnettet og ta igjen vedlikeholdsforfallet, bør rammen til drift og vedlikehold samsvare med beregnet behov. Samtidig bør det prioriteres store beløp fra investeringsmidler til forfallstiltak.

7.3 Marginalvurderinger investering

Nedenfor følger marginalliste for reduksjon i investeringsrammen for perioden 2010-2013. Lista er satt opp i prioritert rekkefølge. Prioritet nr. 1 betyr at det tiltaket går først ut dersom rammen reduseres.

Kjellstadmidlenes størrelse er 134 mill.kr. Dersom Kjellstadmidlene ikke skal benyttes til å finansiere Øvre Sund bru vil det føre til at tiltak som er prioritert fra prio.nr. 1 til 19 ikke kan gjennomføres i perioden 2010-2013.

Reduseres rammen ytterligere, vil det gå ut over prosjekter fra prioritet 20 og videre nedover. Marginallisten viser en reduksjon i rammen på inntil 183,5 mill kr.

Dersom Kjellstadmidlene ikke inngår i finansiering av Øvre Sund bru, og det legges til grunn at investeringsrammen som er beskrevet i kap. 4.2 økes, betyr det at tiltak fra prioritet 19 og videre mot prioritet 1 i marginallista kan gjennomføres. Hvor langt opp på lista en vil komme avhenger av rammeøkningen.

Programområde	Rv. nr	Tiltak	Kost-nad	Red.	Akkumulert red.	Prio
Mindre utbedringer	Rv.287	Utbedring ved Haugfoss, refusjon	12	12	12	1
Grunnerverv	Div	Generelt grunnerverv, utenom tiltak	6	6	18	2
Gang-/sykkelveger	Div	Sykkelveginspeksjoner	6	6	24	3
Kollektivtiltak	Div	Diverse strakstiltak med mer	4	4	28	4
Gang-/sykkelveger	Rv.284	Enger/Bakkerud – Sylling skole	4	4	32	5
Kollektivtiltak	Rv.40	Hvittingfoss – Geilo, div kollektivtiltak	2	2	34	6
Kollektivtiltak	Rv.281	Ugstadkrysset – Sætre, stipulert 10 bussl.	2	2	36	7
Gang-/sykkelveger	Rv.281	Tårnhuset – Filtvedt sentrum	7	7	43	8
Kollektivtiltak	Rv.282	Amtmannsvingen – Lyngås, stipulert 15 bussl.	3	3	46	9
Gang-/sykkelveger	Rv.35	Ridesenter retning Hønefoss sentrum	11	11	57	10
Gang-/sykkelveger	Rv.241	Klekken - Borgegrenda	5	5	62	11
Mindre utbedringer	Rv.287	Hørja bru, forfall	7	7	69	12
Gang-/sykkelveger		Hønefoss, sykkelvegtiltak	15	5	74	13
Gang-/sykkelveger		Kongsberg, sykkelvegtiltak	15	5	79	14
Trafikksikkerhetstiltak	Rv.283	Herstrøm, rundkjøring	6	6	85	15
Miljø- og servicetiltak	Rv.283	Herstrøm, vannutskifting	10	10	95	16
Planlegging	Rv.282	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate	10	10	105	17
Planlegging	Div	Mindre investeringstiltak med mer	20	3	108	18
Mindre utbedringer	Rv.35	Jutebrua, flaskehals	38	38	146	19
Mindre utbedringer	Rv.35	Forfall vegkropp, Hp1 km 4,35 – Hp1 km 10,5	11,5	11,5	157,5	20
Mindre utbedringer	Rv.280	Forfall vegkropp, Hp2 km 13,8 – Hp2 km 19,6	3	3	160,5	21
Mindre utbedringer	Div.	Forfall rekkverk, skiltpark, trafikklys med mer	10	3	163,5	22
Mindre utbedringer	Rv.281	Forfall vegkropp, Hp4 km 5,4 – Hp4 km 13,6	5	5	168,5	23
Mindre utbedringer	Rv.40	Vergja bru, forsterkning	3	3	171,5	24
Trafikksikkerhetstiltak	Div.	TS-inspeksjoner i tilknytning til forfallstiltak	11,5	3,5	174,5	25
Trafikksikkerhetstiltak	Rv.35	Øvre Hønefoss, Hønefoss, div. tiltak	14	9	183,5	26

Tabell 7.1 Marginalliste investeringer

8. Oppsummering av handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet gir økte midler til drift- og vedlikehold av nye fylkesveger sett i forhold til hva bevilgningene til øvrig riksvegnett har vært i senere tid. Rammene i handlingsprogrammet samsvarer med vegvesenets beregninger av behov for å kunne drifte og vedlikeholde dette vegnettet på en forsvarlig måte. Økningen i midler vil spesielt komme vedlikeholdet til gode og resultere i blant annet mer asfaltering og bedre vedlikehold av bruene, brurekkverk og annet vegutstyr.

Investeringsmidlene er fordelt på mange mindre tiltak. Tiltakene er spredt på mange av fylkets veger og kommer således mange trafikanter og beboere til nytte. Statens vegvesen mener dette er en riktig og viktig prioritering sett i lys av utfordringene på dette vegnettet i Buskerud og i forhold til den store konsentrasjonen det har vært på store prosjekter i Drammen i lang tid.

Områdene som er prioritert i henhold til hovedutvalgets vedtak på utfordringsnotatet er fulgt opp.

Konsekvensene av en slik satsing er at man får tatt igjen vedlikeholdsforfallet på en del vegparseller som har store behov for oppgradering. På de samme vegene får man også samtidig bedret trafikksikkerhetssituasjonen. Videre får man gjennomført trafikksikkerhetstiltak på den delen av vegnettet med høyest trafikk og som samtidig er mest ulykkesbelastet.

Det settes av midler til videreføring av sykkelbyen i Kongsberg og til satsting på sykkel i Hønefoss. Undersøkelser viser at sykkelbruken har økt i sykkelbyene, og det er å håpe at en fortsatt satsing vil føre til videre økt sykkelbruk og overgang fra bruk av privatbil til sykkel.

Kollektivtiltakene i handlingsprogrammet må ses i sammenheng med andre midler til kollektivtrafikktiltak slik som belønningsordningen, BRA-tiltak osv.

Prioriteringene i handlingsprogrammet medfører at det ikke er midler til nye store investeringsprosjekter eller større utbedringsprosjekter. Vedlikeholdsforfallet på nye fylkesveger er ca 1 mrd kr. Rammene i handlingsprogrammet er langt fra tilstrekkelige til å ta igjen dette forfallet. Prioriteringene i handlingsprogrammet gjør imidlertid at det ikke vil være underganger med redusert fri høyde på dette vegnettet etter 2013. Ca 20 % av det nye fylkesvegnettet har i dag ikke gul midtmarkering på grunn av manglende bredder. Det er i svært liten grad funnet rom til å prioritere tiltak for å oppnå bredere veg i dette handlingsprogrammet. Det samme kan sies om utfordringene knyttet til krapp horisontalkurvatur.

Det er behov for å bygge ut 46 km gang- og sykkelveg dersom avstanden på to km til skolen legges til grunn. Handlingsprogrammet legger opp til at det blir bygget ca. 2,7 km med gang- og sykkelveg som skoleveg.

Midler som er satt av til tiltak for sykkel i Kongsberg og Hønefoss må ses i sammenheng med midler fra andre finansieringskilder. Det settes av midler til dette også i handlingsprogrammet for eksisterende fylkesveger, og det er ønskelig at kommunene og næringslivet også bidrar.

Trafikksikkerhetssituasjonen på nytt fylkesvegnett er bekymringsfull. Handlingsprogrammet prioriterer tiltak for å bedre trafikksikkerheten høyt innenfor de økonomiske rammer som er lagt til grunn. Det er likevel i liten grad funnet rom for å prioritere tiltak for å hindre møteulykker ved å etablere barrierer mellom kjøreretningene. På grunn av smalt vegnett blir dette svært kostbare tiltak.

Midler til kollektivtrafikktiltak er i hovedsak prioritert til opprusting av kollektivholdeplasser og knutepunkt. Det er ikke funnet rom til å prioritere framkommelighetstiltak for bussene i byområdene i vesentlig grad. Slike tiltak er kostbare og må i stor grad finne sin finansiering utenfor rammen i handlingsprogrammet. Det vises i den forbindelse til arbeidet i Buskerudbyen.

