

NORD-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE

**FORSLAG TIL
HANDLINGSPROGRAM 2010-2013 (2019)
NYE FYLKESVEGER**

Utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen

Juni 2009

FORORD

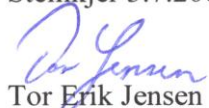
I forbindelse med forvaltningsreformen overtar Nord-Trøndelag fylkeskommunene ansvaret for det øvrige riksvegnettet (nye fylkesveger) i fylket fra 1.1.2010. Dette innebærer også ansvar for utarbeidelse av handlingsprogram for perioden 2010-2013 (2019). Dette arbeidet er gjennomført i et nært samarbeid med Statens vegvesen, i arbeidet er gjennomført i samsvar med orienteringen om saken i forbindelse med dialogmøtene med kommunene og andre berørte høsten 2008.

På fylkestingets samling i juni ble det behandlet en egen sak om strategi ved utarbeidelse av handlingsprogrammet. Ved denne behandlingen ble hovedprinsippene for utformingen av forslaget til handlingsprogram fastsatt, ved en prinsipiell fordeling av budsjettet for de nye fylkesvegene. De økonomiske rammer fra staten til budsjettet for det nye fylkesvegnettet er gitt i kommuneproposisjonen for 2010.

Med grunnlag i valgt strategi og økonomiske rammer er forslag til handlingsprogram for perioden 2010-2013 utarbeidet. Dokumentet inneholder en konkretisering av tiltak i perioden, og det er tatt sikte på å legge fram handlingsprogrammet for fylkestinget i september. Utarbeidelsen er basert på de forslag og innspill som ble registrert i forbindelse med dialogmøter samt andre innspill og forslag.

For å oppnå ønsket medvirkning sendes forslag til handlingsprogram på høring til kommunene i Nord-Trøndelag og andre berørte instanser før saken legges fram for fylkestinget. På tross av knappe tidsrammer håper jeg med dette at nødvendige tilpasninger har bidratt til en akseptabel planprosess i arbeidet med prioriteringer av drift, vedlikehold og investeringer innenfor det nye fylkesvegnettet.

Steinkjer 3.7.2009



Tor Erik Jensen
fylkesråd for samferdsel

INNHold

FORORD.....	3
INNHold.....	5
FIGURLISTE.....	6
TABELLER.....	7
1 INNLEDNING.....	9
2 MÅL.....	10
2.1 Målstruktur i styringen av transportpolitikken.....	10
2.2 Målkonflikter og –sammenfall.....	10
2.3 Virkninger og måloppnåelse.....	11
3 ØKONOMISKE RAMMER OG STRATEGI.....	13
4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD.....	18
4.1 Drift og vedlikehold.....	18
4.2 Vedlikeholdsetterslep.....	20
4.3 Ferjesamband.....	20
5 INVESTERINGER.....	23
5.1 Strekningsvise investeringer.....	23
5.1.1 Bompengeprojekter.....	23
5.1.2 Andre prosjekter.....	51
5.2 Programområder.....	53
5.2.1 Mindre utbedringer.....	53
5.2.2 Gang- og sykkelanlegg.....	53
5.2.3 Trafikksikkerhetstiltak.....	54
5.2.4 Miljø- og servicetiltak.....	55
5.2.5 Kollektivtransport og universell utforming.....	56
5.2.6 Planlegging og grunnerverv.....	56
6 MARGINALVURDERINGER.....	57
6.1 Drift og vedlikehold.....	57
6.2 Investeringer.....	57
Vedlegg: Prosjektliste.....	59

FIGURLISTE

<i>Figur 1:</i>	<i>Fordeling av budsjett for de nye fylkesvegene på budsjettposter for 2010. Handlingsprogrammet legger til grunn en videreføring av beløpene og fordeling som i figuren i handlingsplanperioden.....</i>	<i>16</i>
<i>Figur 2:</i>	<i>Kart som viser oversikt over foreslåtte utbedringspunkter på rv 17 Asp-Spillumshøgda. Tallene langs strekningen refererer til oppstillingen av tiltak i tabellen nedenfor.....</i>	<i>24</i>
<i>Figur 3:</i>	<i>Registrerte trafikkulykker med personskader i perioden 1999-2006 (Kilde: Prosjektrapport rv 17 Steinkjer- Namsos og rv 720 Strømnestangen- Malm, Trøndelag forskning og utvikling 2009).....</i>	<i>27</i>
<i>Figur 4:</i>	<i>Illustrasjon av aktuelle lokaliseringer for bjelkebru og hengebru (Kilde: Prosjektrapport Jøabrua, Utviklingskontoret Midtre Namdal 2009)</i>	<i>31</i>
<i>Figur 5:</i>	<i>Oversiktskart over prioriterte prosjekt i Fosenevegene – ”Ei’ tim’ te by’n”.</i>	<i>38</i>
<i>Figur 6:</i>	<i>Illustrasjon av effekt i form av framtidige bindinger i form av nedbetaling av gjeld som følge av ”rentekompensasjonslån” på 80 mill kr/år i planperioden ...</i>	<i>50</i>

TABELLER

Tabell 1:	Illustrasjon av virkninger	11
Tabell 2:	Vurdering av måloppfyllelse 2010-2019	12
Tabell 3:	Fylkesfordeling av kilometer veg og fordeling av midler til det nye fylkesvegnettet og fylkesvegferjene (Kilde: St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen for 2010).....	14
Tabell 4:	Oversikt over funksjonskontrakter i Nord-Trøndelag	18
Tabell 5:	Beregnet vedlikeholdsmessig etterslep per 1.1.2008 innenfor det nye fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag (tall i mill. 2009-kr)	19
Tabell 6:	Avtalesituasjonen for de ferjesamband innenfor de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag	21
Tabell 7:	Åpningstid til nye fylkesvegsamband i forhold til NTP-standard og fylkesstandard	22
Tabell 8:	Frekvens i nye fylkesvegsamband i forhold til NTP-standard og fylkesstandard	22
Tabell 9:	Kortfattet beskrivelse av foreslåtte utbedringstiltak for rv 17 på strekningen Asp-Spillumshøgda. Nummereringen referer til kartframstillingen i figuren ovenfor.	25
Tabell 10:	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (alle tall i mill. 2008-kr).....	28
Tabell 11:	Trafikk ferjesambandet Seierstad – Ølhammeren 2008 (Kilde: Statens Vegvesen)	33
Tabell 12:	Alternative finansieringsløsninger for bru til Jøa	37
Tabell 13:	Oversikt over tiltak og prosjektpakker innenfor Fosenevegene – ”Ei’ tim’ te by’n”	39
Tabell 14:	Inndeling av rv 705 og rv i hovedparseller som inngår i prosjektet ”Rv 705 – fra fjord til fjell”	41
Tabell 15:	Fordeling av tiltak innenfor tre hovedmålsettinger fordelt etter en grovinndeling av vegnettet.....	44
Tabell 16:	Oversikt over aktuelle tiltak fordelt på strekninger	45
Tabell 17:	Inndelingen av prosjektet i tiltakszoner med fordeling av investeringer i handlingsplanperioden 2010-2013. Sone 1 og 2 er lokkalisert i Nord-Trøndelag.	47
Tabell 18:	Oversikt over foreløpige hovedtall for foreslåtte bompengeprosjekter (alle tall i mill. kr).....	48
Tabell 19:	Forslag om gjennomføring av strekningsvise investeringer uten egenfinansiering i perioden 2010-2013	53
Tabell 20:	Forslag tilprioritering av gang- og sykkelveger i perioden 2010- 2013.....	54
Tabell 21:	Tilpasninger innenfor drift og vedlikehold ved redusert økonomisk ramme (tall i mill. kr).....	57
Tabell 22:	Tilpasninger innenfor drift og vedlikehold ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr).....	57
Tabell 23:	Tilpasninger innenfor strekningsvise investeringer ved redusert økonomisk ramme (tall i mill. kr)	58
Tabell 24:	Tilpasninger innenfor strekningsvise investeringer ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr).....	58
Tabell 25:	Tilpasninger innefor programområdene ved redusert økonomisk ramme(tall i mill. kr).....	58
Tabell 26:	Tilpasninger innenfor programområdene ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr)	58

1 INNLEDNING

Innenfor samferdselssektoren innebærer regionreformen en overføring av ansvaret for det øvrige riksvegene og øvrige riksvegfergesamband. Øvrige riksveger vil etter 1.1.2010 bli benevnt "fylkesveger", men for å skille dette vegnettet fra eksisterende fylkesveger benyttes begrepet "nye fylkesveger" i handlingsprogrammet. Det er om lag 1 240 km nye fylkesveger i fylket, og sammen med eksisterende fylkesveger vil det regionale vegnettet etter dette omfatte om lag 3 000 km. Til sammenligning er det om lag 342 km stamveger (etter 1.1.2010 kalt riksveger) i Nord-Trøndelag. Dette innebærer opprettelse av en tredeling av det offentlige vegnettet med **riksveger** (tidligere stamveger) der staten har finansierings og prioriteringsansvar, **fylkesveger** (tidligere fylkesveger og øvrige riksveger) der fylkeskommunene finansierer og prioriterer drift, vedlikehold og investeringer. Forslaget innebærer ingen endringer for **kommuneveger** der kommunene finansierer og prioriterer tiltak.

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

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

Det nye fylkesvegnettet tjener i stor grad regionale funksjoner, men har også lokale funksjoner, og er i tillegg en viktig kopling til riksvegnettet. Overføringen av de nye fylkesvegene i forbindelse med forvaltningsreformen innebærer et betydelig økt ansvar til fylkeskommunen sammenlignet med tidligere, og medfører at fylkeskommunene får ansvar for over halvparten av det offentlige vegnettet i Nord-Trøndelag.

2 MÅL

Nord-Trøndelag fylkeskommune sitt overordnede mål for transportpolitikken er:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Denne målsettingen samsvarer med den statlige målet for transportpolitikken. I St. meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 uttrykkes at forbedring av transportinfrastrukturen er et sentralt virkemiddel i regjeringens arbeid for å ta hele landet i bruk og styrke den langsiktige verdiskapingen. Samtidig vil regjeringen øke trafikksikkerheten, begrense miljøskadene og bedre befolkningens tilgjengelighet til transportsystemet. Det er lagt til grunn en særlig prioritering av å øke trafikksikkerheten, forbedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene. Det er helt nødvendig å få ned antall ulykker og dødsfall på vegene, mens god framkommelighet er viktig for at et spredtbygd land som Norge skal kunne utvikle levedyktige lokalsamfunn og et konkurransedyktig næringsliv. Den sterke økningen regjeringen legger opp til i nivået på investeringer og drift og vedlikehold av infrastrukturen, er avgjørende for å nå disse målene.

Vi står overfor alvorlige utfordringer knyttet til utslipp av klimagasser, og regjeringen tar blant annet gjennom transportpolitikken viktige grep for å få ned disse utslippene. Det er lagt vekt på at transportpolitikken skal bidra til å nå de overordnede målene i klimapolitikken i planperioden. Det tilrettelegges for langsiktige strukturelle endringer i transportmønsteret slik at utslippene kan reduseres ytterligere på lengre sikt. Grupper som har særskilte behov knyttet til bruk av transportsystemet skal ivaretas gjennom innsats for et mer universelt utformet kollektiv-transportssystem.

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

2.1 Målstruktur i styringen av transportpolitikken

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

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

2.2 Målkonflikter og –sammenfall

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

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

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

Tabell 1: Illustrasjon av virkninger

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

2.3 Virkninger og måloppnåelse

Samfunnsøkonomiske analyser av prosjekters lønnsomhet er i mange sammenhenger et viktig faglig utgangspunkt for de politiske prioriteringene. Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke prissatte komponenter, for eksempel er flere av miljøkomponentene ikke prissatte. Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer er den samlede prissatte samfunnsnyten fratrukket kostnadene ved tiltaket. Nyttensiden består av sparte transport-, ulykkes- og miljøkostnader, mens komponentene på kostnadssiden innbefatter investeringskostnader og framtidige kostnader til drift og vedlikehold.

Samfunnsøkonomiske analyser blir i første rekke benyttet på strekningsvise investering av en viss størrelsesorden. I dette dokumentet har det ikke vært tid til å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse. De fire aktuelle bompengeprojektene, Ei tim' te by'n, rv 17-prosjektet, Jøa-brua og Fra fjord til fjell, har i varierende grad omtalt samfunnsøkonomiske analyser i sine projektrapporter.

Målstrukturen for Nasjonal transport plan 2010-2019 ligger til grunn for prioriteringene i meldingen. Effektivitet, både i ressursanvendelsen og utformingen av transportsystemet, har vært en viktig premisse i arbeidet med transportplanen. Framkommelighet, trafikkikkerhet og kollektivtransportens universelle utforming vil bli forbedret i perioden. På miljøsidene er bildet mer sammensatt fordi miljøeffektene trekker i ulike retninger. Målet om å oppnå betydelige framkommelighets- og sikkerhetsgevinster gjør likevel at det vil bli foreslått prosjekter med negative miljøeffekter.

Tabellen nedenfor viser i hvilken retning hoved- og etappemålene utvikler seg med prioriteringene i meldingen.

Tabell 2: Vurdering av måloppfyllelse 2010-2019

Etappemål	Vurdering	Virker på
Framkommelighet og reduserte avstandskostnader <ul style="list-style-type: none"> - Reisetider i og mellom regioner - Framkommelighet for gående og syklende - Avstandskostnader mellom regioner 	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>Strekningvisse investeringer inkl bompengeprojekt</p> <p>Gang- og sykkelveger</p> <p>Strekningvisse investeringer</p> <p>Strekningvisse investeringer inkl bompengeprojekt. Effekt spesielt for tunge kjøretøy</p>
Trafikkikkerhet <ul style="list-style-type: none"> - Antallet drepte eller hardt skadde skal reduseres med en tredjedel 	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>Spisset satsing på trafikkikkerhet, samt effekt på strekningvisse tiltak. Full måloppnåelse forutsetter innsats fra en rekke aktører utenom transportsektoren samt teknologiske endringer i bilparken</p>
Miljø <ul style="list-style-type: none"> - Lokal luftforurensing og støy - Viktige naturområder og økologiske funksjoner - Kulturminner og dyrket jord 	<p style="text-align: center;">+/-</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+/-</p> <p style="text-align: center;">+/-</p>	<p>Tilskudd til tiltak mot støy.</p> <p>En del inngrep pga. nye prosjekter. Utbedringer av eksisterende infrastruktur samt bedre drifts- og vedlikeholdsrutiner vil avhjelpe en stor del av konfliktene med biologisk mangfold.</p> <p>En del inngrep pga. nye prosjekter, men ivaretar statens egne kulturminner langs eksisterende infrastruktur. Dyrket jord vil spares gjennom nytt fokus i planleggingsprosessene.</p>
Universell utforming <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtransportens universelle utforming 	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>Utforming av busslommer, knutepunkter og terminaler. Store utfordringer gjenstår, men det tas et viktig skritt i riktig retning.</p>

3 ØKONOMISKE RAMMER OG STRATEGI

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

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

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

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

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

Den særskilte fordelingen av midlene til drift og vedlikehold er gjort etter Statens vegvesens modell for beregning av behov for midler til drift og vedlikehold (Motiv). Midler til kjøp av ferjetjenester er fordelt mellom fylkene med utgangspunkt i eksisterende kontraktsforhold for anbudssamband og regnskapstall for samband på rammetilskudd i 2010. Investeringsmidlene er fordelt på grunnlag av vegstandard, veglengde, befolkning og bindinger.

Dagens ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd er knyttet til at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan benyttes som delfinansiering av vegprosjekt som avløser eller eventuelt

innkorter ferjesamband. Refusjoner kan utbetales til bompengeselskap i inntil 30 år. Ordningen får ingen konsekvenser for fylkene ved overtakelse av dagens øvrige riksvegnett. For prosjekt som er åpnet for trafikk er refusjonsforpliktelsene behandlet som øvrige bindinger innenfor investeringsrammen som fylkene får overført. For prosjekt som er planlagt åpnet for trafikk etter 2010, inngår midlene i rammen til kjøp av ferjetjenester som også overføres til fylkene.

I tillegg til styrkingen av fylkenes rammer i forbindelse med forvaltningsreformen nevnt foran vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene, jf. omtale i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Denne ordningen vil være basert på en årlig ramme på 2 milliarder kroner og vil gi fylkene ytterligere økte muligheter til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak. Arbeidet med retningslinjer for ordningen med rentekompensasjon er startet opp med sikte på å legge frem foreløpige retningslinjer i statsbudsjettet for 2010. Fylkeskommunene vil bli involvert i arbeidet med innholdet i ordningen.

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

Tabell 3: Fylkesfordeling av kilometer veg og fordeling av midler til det nye fylkesvegnettet og fylkesvegferjene (Kilde: St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen for 2010)

Fylke	Km veg som blir overført	Drift og vedlikehold	Investeringer	Sum drift, vedlikeh. og investeringer	Vekst i frie inntekter (veg)	Ferjer
Østfold	660	124	66	190	40	
Akershus	690	174	127	301	67	
Oslo	40	31	168	199	55	
Hedmark	1 330	140	79	219	48	
Oppland	940	118	67	185	41	
Buskerud	610	118	116	234	45	6
Vestfold	520	113	51	164	31	6
Telemark	780	117	62	179	38	
Aust-Agder	540	74	41	115	25	
Vest-Agder	750	102	66	168	33	17
Rogaland	670	130	139	269	66	61
Hordaland	1 170	273	191	464	90	324
Sogn og Fjordane	1 210	158	162	320	98	131
Møre og Romsdal	1 320	219	102	321	62	194
Sør-Trøndelag	1 170	155	94	249	57	70
Nord-Trøndelag	1 240	151	69	220	42	71
Nordland	1 550	231	151	382	92	282
Troms	1 180	178	69	247	42	184
Finnmark	870	117	46	163	28	23
Sum	17 240	2 723	1 866	4 589	1 000	1 369

”Vekst i frie inntekter (veg)” i tabellen ovenfor er fordelt etter samme modell som for investeringene. Veksten i frie inntekter er oppgitt i 2010-kroner, øvrige kolonner er 2009-

kroner. Beløpene i tabellen ovenfor gjelder 2010, men i arbeidet med handlingsprogrammet legges til grunn at beløpene videreføres også i resterende år i planperioden.

Som det framgår av tabellen ovenfor er samlet beløp til de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag 333 mill. kr. I tillegg vil foreslått ordning med rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene bli konkretisert slik at det avklares hvilket bidrag denne ordningen kan innebære. Kostnadene til sams vegadministrasjon dekkes som nevnt over Samferdselsdepartementets budsjett.

Fylkestinget behandlet i juni 2009 strategi som grunnlag for utforming av handlingsprogram 2010- 2013 for de nye fylkesvegene. Som ledd i utarbeidelsen av handlingsprogrammet ble det lagt fram et strateginotat som basis for forslaget til handlingsprogram i perioden 2010-2013 for de nye fylkesvegene. I strateginotatet omtales bindingene ved inngangen til planperioden som består av: Forskuttering av tiltak, igangsatte men ikke fullførte prosjekter, funksjonskontrakter, øvrige kontrakter drift/vedlikehold, tekniske bindinger samt ferjekontrakter. Ved utformingen av forslag til handlingsprogram konkretiseres bindingene som grunnlag for utforming av budsjett for de nye fylkesvegene i perioden 2010-2013.

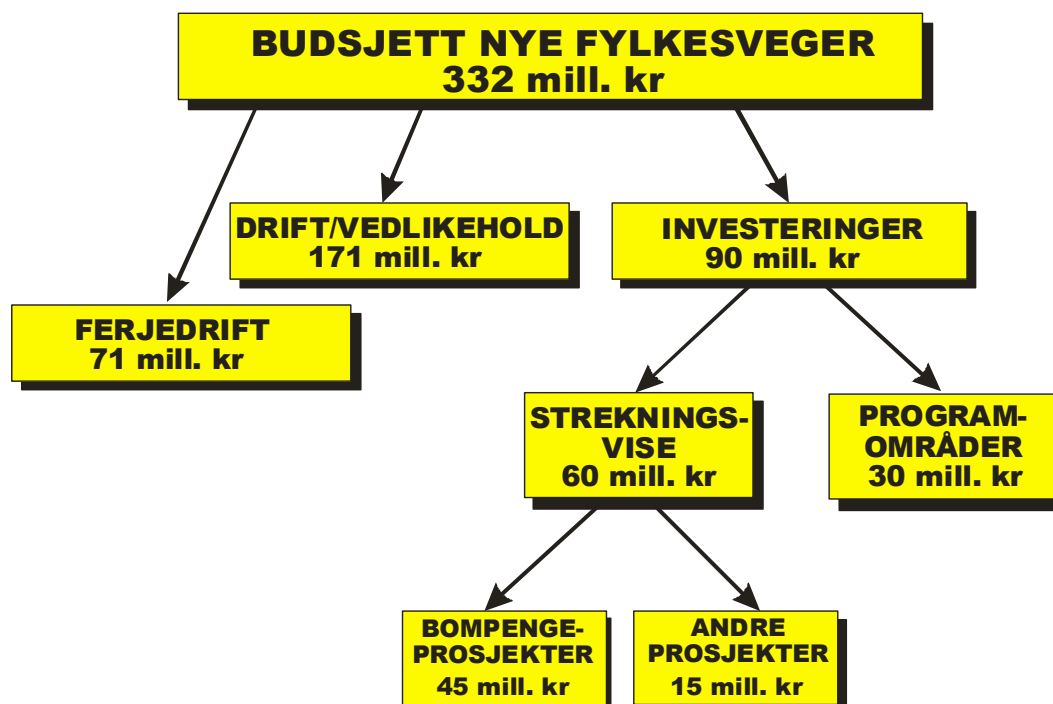
Videre omfatter strateginotatet en gjennomgang av prinsipielle forhold ved fordelingen på hovedproster innenfor det nye fylkesvegnettet. Det skilles mellom drift/vedlikehold og investeringer, i tillegg til at investeringene deles inn i strekningsvise investeringer og programområder (gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer og planlegging). De strekningsvise investeringene er også splittet i prosjekter med egenfinansiering og prosjekter som fullfinansieres innenfor vegbudsjettet.

Fylkestinget fattet følgende vedtak som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogrammet for de nye fylkesvegene i perioden 2010- 2013:

- 1. Fylkestinget prioriterer drift og vedlikehold av de nye fylkesvegene. Handlingsprogrammet må vise tilpasninger som stanser forfall og inneholde strategier for å ta igjen opparbeidet vedlikeholdsetterslep.*
- 2. Fylkestinget ber om at handlingsprogrammet utarbeides med inntil en tredjedel av investeringsrammen avsatt til tiltak innenfor programområder (gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer samt planlegging).*
- 3. For sikre nødvendig utvikling av vegnettet i hele fylket ber Fylkestinget om at en fjerdedel av strekningsvise investeringer forbeholdes tiltak som fullfinansieres med offentlige midler.*
- 4. Fylkestinget ber fylkesrådet utrede mulighetene og konsekvensene knyttet til prosjektfinansiering av større investeringer.*
- 5. Fylkestinget ber fylkesrådet gjøre beregninger for økt frekvens og kapasitet på fylkesvegferjene, og tilrettelegging for universell utforming. Disse beregningene skal legges ved planen for hele fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag.*

Dette vedtaket er lagt til grunn ved utarbeidelsen av foreliggende forslag. Med grunnlag i fylkestingets vedtak og Kommuneproposisjonen 2010 er det foretatt en fordeling av fylkesvegbudsjettet på budsjettposter. Til denne fordelingen er ”vekst i frie midler (veg)” fordelt på drift/vedlikehold og investeringer i to like deler, i tillegg til at det er disponert 1 mill. kr av denne posten som en overordnet ”planreserve”. Begrunnelsen for denne

disposisjonen er at en rekke forhold fortsatt er uavklart, slik at det kan oppstå uforutsette utgifter. Fordelingen på budsjettposter vil etter dette være som presentert i figuren nedenfor:



Figur 1: Fordeling av budsjett for de nye fylkesvegene på budsjettposter for 2010. Handlingsprogrammet legger til grunn en videreføring av beløpene og fordeling som i figuren i handlingsplanperioden

Drift og vedlikehold i figuren kan omfatte alle drifts- og vedlikeholdskostnader tilknyttet det nye fylkesvegnettet. Det totale investeringsbeløpet vil imidlertid påvirkes av eventuelle prosjekter med egenfinansiering og eventuell lånefinansiering i tillegg til det årlige beløp som er presentert i figuren ovenfor.

For investeringene er det etablert et skille mellom strekningsvise investeringer og programområder. Strekningsvise investeringer omfatter ordinære utbedringer og nyanlegg, mens programområdene omfatter målrettede tiltak som gang- og sykkelveger, trafikksikkerhets-tiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak, mindre utbedringer og planlegging. Tiltak innenfor programområdene vil ofte være mindre omfattende investeringer, samtidig som effekt eller nytteverdi er stor i forhold til investeringen. De strekningsvise investeringene er videre delt inn i prosjekter med egenfinansiering og prosjekter som fullfinansieres innenfor vegbudsjettet. Denne inndelingen er naturlig fordi det ikke er grunnlag for egenfinansiering av tiltak på store deler av de nye fylkesvegene. Trafikkgrunnlaget er for lite til at en slik løsning kan forsvare de merkostnadene innkrevningen innebærer. Samtidig er prosjekter med egenfinansiering ofte omfattende og krevende prosjekter som krever en betydelig andel av de tilgjengelige offentlige midlene på tross av høy andel egenbetaling. For å oppnå utvikling av hele vegnettet er det derfor foretatt en fordeling av budsjettmidler mellom "bompengeprojekter" og "andre prosjekter".

Beregninger viser et etterslep på omlag 477 mill. kr innenfor de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag. Hovedpostene for dette forfallet er drenering, vegfundament og vegdekke, vegutstyr samt bruer. For å stoppe økningen av vedlikeholdsetterslep, er det nødvendig å foreta en bevilgning som er tilstrekkelig stor til at utskifting og utbedring av skader og slitasje

holder tritt med nyutviklingen. Statens vegvesen har presentert behov for midler til drift og vedlikehold basert på dette grunnlaget. Beregningene viser et behov på 153 mill. kr per år for det nye fylkesvegnettet. Hvis et prinsipp om å stoppe forfallet legges til grunn vil det også bidra til å redusere økningen i drift- og vedlikeholdskostnadene. Beregninger utført av Statens vegvesen viser et behov på 15- 20 mill. kr per år i perioden hvis forfallet skal reduseres for de nye fylkesvegene om lag på samme nivå som ambisjonene (30 % i planperioden) for riksvegene. Budsjettfordelingen som er presentert ovenfor vil derfor bidra til at forfallet stoppes og at opparbeidet forfall reduseres med om lag en tredel i planperioden.

Det foreligger flere forskutteringssaker som medfører bindinger for framtidige budsjetter innenfor de nye fylkesvegene, og per dato er samlet forskuttert beløp 28,1 mill. kr innenfor de nye fylkesvegene ved inngangen til ny planperiode. Forskutterte beløp refunderes når respektive forskutterte tiltak er prioritert av Fylkestinget. Pågående prosjekter innebærer også en binding for fullføring. I Nord-Trøndelag vil dette omfatte prosjektet rv 769 Lønn-Sørenget med et restbehov på om lag 40 mill. kr i perioden fra om med 2010. Det er også bindinger i form av inngåtte kontrakter, hovedsakelig de seks funksjonskontraktene som dekker fylket. Ingen av disse fornyes i 2010 og alle vil dermed bli videreført med grunnlag i eksisterende avtaler. Omfang og innhold kan i prinsippet først endres når avtalene skal fornyes, men det er også enkelte muligheter til justeringer innenfor eksisterende avtaler. I tillegg foreligger en rekke mindre omfattende avtaler knyttet til drift og vedlikehold av de nye fylkesvegene. Det er også løpende kontrakter knyttet til riksvegferjene som videreføres inn i perioden. Ansvar for ferjesambandene i det nye fylkesvegnettet er tilsvarende ansvaret fylkeskommunene i dag har for lokal kollektivtrafikk. Dette innebærer frihet til å velge frekvens, åpningstider, størrelse på fartøyene, samt behov for reserveferjer og eventuelle takstendringer innen rammene av nasjonalt regelverk og reguleringer. I strateginotatet pekes det også på ”tekniske bindinger” i form av konstruksjoner som må utbedres eller skiftes ut. Bindingene ved inngangen til planperioden består derfor av:

- ◆ Forskuttering av tiltak
- ◆ Igangsatte men ikke fullførte prosjekter
- ◆ Funksjonskontrakter
- ◆ Øvrige kontrakter drift/vedlikehold
- ◆ Tekniske bindinger
- ◆ Fergekontrakter

Eksisterende inngått kontrakter videreføres. Samtidig tas sikte på å løse ut refusjoner i størst mulig grad slik at forskutteringssaker ikke videreføres som bindinger for framtidige budsjett. Omfanget av de samlede bindingene er likevel så stort at det må fordeles over flere budsjettår, og handlingsrommet i perioden er redusert som følge av bindinger ved inngangen til perioden.

4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

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

4.1 Drift og vedlikehold

Drift omfatter arbeider som er nødvendige for at veg og vegutstyr skal fungere som planlagt og sikre trafikksikkerhet og framkommelighet; eks. snørydding. Driftsstandarden vegene skal holde beskrives i funksjonskontrakter. Det er opp til entreprenøren å velge metoder for å holde denne standarden, og Statens vegvesen kontrollerer at vegen holder foreskrevet standard gjennom stikkprøvekontroller. Det er seks funksjonskontrakter i Nord-Trøndelag:

Tabell 4: Oversikt over funksjonskontrakter i Nord-Trøndelag

Nr	Navn/Område	Kontraksperiode
1701	Indre Namdal	2006-2011
1702	Ytre Namdal	2009-2014
1703	Namsos	2007-2012
1704	Steinkjer	2006-2011
1705	Mosvik	2007-2012
1706	Stjørdal	2009-2014

Som det framgår av tabellen ovenfor er det ingen kontrakter som skal fornyes i 2009, og to kontrakter (1701 og 1704) fornyes i løpet av 2010. Kontraktene bygger som nevnt på driftsstandarden som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok 111 (Standard for drift og vedlikehold), og det foreligger en sentral mal for funksjonskontrakter som benyttes ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Handlingsprogrammet legger til grunn at kontraktene i tabellen ovenfor videreføres i planperioden, og at eventuelle endringer innarbeides i forbindelse med fornyelse av kontrakter.

Vedlikehold er arbeider som er nødvendige for å opprettholde veg og vegutstyr på et bestemt kvalitetsnivå. Slitasje og skader skal utbedres etter hvert som de oppstår. Periodevis må det gjennomføres større rehabiliteringer av f. eks vifter i tunnel, vegskilt, rekkverk osv. Behov for midler til vedlikehold for å opprettholde dagens standard framgår av tabellen nedenfor som viser rammer til drift og vedlikehold. Som følge av for liten vedlikeholdsinnsats på det nye fylkesvegnettet gjennom mange år, har det oppstått et vedlikeholdsetterslep/forfall. Vedlikeholdsetterslep for et objekt er definert som kostnaden ved å bringe objektet fra sin nåværende tilstand til et definert tilstandsnivå slik at objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid. Det foreligger offisielle tall for vedlikeholdsmessig etterslep for de nye fylkesvegene, men det er stor usikkerhet knyttet til tallgrunnlaget. I handlingsprogrammet er det lagt til grunn følgende tall:

Tabell 5: Beregnet vedlikeholdsmessig etterslep per 1.1.2008 innenfor det nye fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag (tall i mill. 2009-kr)

Fagområde	Etterslep (mill. 2009-kr)
Tunnel	1
Drenering	80
Vegfundament og vegdekke	170
Gang- og sykkelveger	2
Vegutstyr	103
Bru	98
Kai	23
Sum	477

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

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

Tabell 3: Beregninger av finansieringsbehov per år til drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet for perioden 2010-2013

Fagområde	Behov* i mill. 2009-kr
Funksjonskontrakter	58**
Øvrige kontraktsarbeider inkl tunnelvedlikehold	16
Dekkevedlikehold	50
Bru/ferjekai vedlikehold	20
Vegoppmerking	9
Totalt	153

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

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

Det er i behovsinnmeldingen ikke tatt hensyn til eventuelle pålagte krav til trafikksikkerhet og miljø gjennom sentrale føringer fra Staten eller ut fra fylkeskommunens egne krav. Prisveksten for drift- og vedlikeholdsarbeider de siste årene har vært betydelig, og at den er forventet å fortsette å stige i handlingsprogramperioden. Derfor er behovet som er synliggjort mest reelt for 2010, og Statens vegvesen regner med høyere beløp utover i perioden. I behovsvurderingen er det ikke tatt høyde for endringer i driftskostnader som en følge av at nye veganlegg blir åpnet i perioden. På riksvegene vil det trolig bli innført en ny og forbedret

standard for deler av drift og vedlikeholdet gjennom en revidering av håndbok 111. Skal samme standardforbedring også gjennomføres for fylkesvegnettet vil kostnadene øke.

I tillegg til behov for midler til drift og vedlikehold som framgår av tabellen over, kommer behov for å ta igjen vedlikeholdsetterslep, og for å redusere opparbeidet forfall med om lag en tredel i perioden er dette behovet beregnet til 15-20 mill. kr/år. Avsatt beløp på 171 mill. kr/år til drift og vedlikehold av de nye fylkesvegene er i tråd med dette behovet.

4.2 Vedlikeholdsetterslep

I handlingsprogrammet foreslås å disponere 19 mill. kr/år av ”vekst i frie inntekter (veg)” for å ta igjen forfall. Dette innebærer et samlet beløp på 76 mill. kr til dette formålet i perioden 2010- 2013. Av dette beløpet foreslås at 16 mill. kr settes av til å ta igjen synlig forfall som skiltutskifting, utbedring av rekkverk/utslaking av skråninger, siktrydding, oppgradering av rasteplasser og busslommer/leskur. Det settes av 26 mill. kr i perioden til å ta igjen forfall på Meosen, Hell, Skarnsundet og Folda bruer, samt å skifte ut anlegg med katodisk beskyttelse på 2 bruer. Videre foreslås å bruke 24 mill. kr til oppgradering av rv 74 mellom Eidet bru og Riksgrensen. For øvrig foreslås oppstart av oppgradering av Steinfjelltunnelen med 10 mill.kr i perioden.

I perioden 2014-2019 foreslås å forsterke vegkroppen på deler av følgende veger i prioritert rekkefølge: rv 760 Namsos – Grong, rv 757 Verdal – Vuku, rv 754 Skogn – Markabygda som har tillatt 8 tonns aksellast i dag, rv 715 Sør-Trøndelag grense – Årgård og rv 755 Røra – Vanvikan I tillegg vil satsingen på utskifting av katodiske anlegg fortsette med ei bru og Steinfjelltunnelen ferdigstilles. Det tas sikte på å videreføre reduksjon av det synlige forfallet fortsetter om lag som i første periode.

4.3 Ferjesamband

Ferjetilbudene har og vil fortsatt ha en sentral funksjon i deler av transportnettet i Midt-Norge. I Nord-Trøndelag er det fem samband på de nye fylkesvegene og to samband på de gamle fylkesvegene. De fem sambandene på det nye fylkesvegnettet er:

- Rv774 Levanger-Hokstad
- Rv777 Ølhammeren-Seierstad
- Rv769 Hofles-Lund
- Rv769 Hofles-Seierstad
- Rv771 Skei-Gutvik

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

Tabell 6: Avtalesituasjonen for de ferjesamband innenfor de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag

Samband	Anbudsperiode		Antall år	Operatør
	fra	til		
Levanger - Hokstad	01.01.2007	31.12.2014	8 år	Tide
Ølhammeren - Seierstad	01.01.2012	31.12.2019	8 år	*
Hofles - Lund	01.01.2012	31.12.2019	8 år	*
Hofles - Geisnes	01.01.2012	31.12.2019	8 år	*
Skei – Gutvik	01.01.2010	31.12.2018	8 år	TTS

*) Sambandene Hofles – Lund, Hofles – Geisnes og Ølhammeren - Seierstad ("Follapakken") konkurransesettes i løpet av 2009. For 2010 og 2011 vil det bli inngått en rammetilskuddsavtale med dagens operatør, FosenNamsos Sjø AS.

I tillegg er følgende ferjeforbindelser etablert på det gamle fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag:

- Fv509 Ramstadlandet-Borgan
- Fv543 Eidshaug-Gjerdinga

Av de nye fylkesvegsambandene har forbindelsen Lund-Hofles i Nærøy størst trafikk med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på knapt 300, Levanger-Hokstad og Ølhammeren-Seierstad har ÅDT<200 og de to resterende har en ÅDT<100. Eksisterende fylkesvegsamband har en årsdøgntrafikk på mindre enn 100 personbilenheter (PBE) per døgn.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 ble det etablert et tett samarbeid i Midt-Norge, og det er utarbeidet en ferjestrategi i Møre og Romsdal som er basert på følgende intensjoner og behov:

- ✓ Formulering av regionalpoliske krav overfor sentrale myndigheter
- ✓ Definere klare krav i forhold til anbudsprosesser for å sikre lokal medvirkning
- ✓ Legge til rette for regionalpolitisk samordning av alle ferjesambandene i fylket
- ✓ Avklare hvordan fylket best kan utøve sine ansvarsområder med hensyn på ferjetilbudet

Møre og Romsdal fylke tok initiativ til utarbeidelse av ferjestrategien, som Nord-Trøndelag fylkeskommune ga sin tilslutning til for å oppnå økt påvirkningsmulighet og gjennomslagskraft i forhold til sentrale myndigheter. Både Nord-Trøndelag fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ble orientert undervegs i arbeidet, og hadde også anledning til å fremme synspunkter og forslag i forbindelse med gjennomføringen. Sammenlignet med Møre og Romsdal er både antall ferjestrekninger og trafikkomfang vesentlig mindre i Nord-Trøndelag.

I arbeidet med ferjestrategi ble det foretatt en vurdering av materiellsituasjon (antall ferjer, alder, reservemateriell) og kapasitet. En samlet vurdering av dagens tilbud førte fram til et krav om raskere fornying av ferjeflåten, og mer utstrakt bruk av gassferjer. Det ble også lagt fram forslag til minimumsstandard for ferjesamband basert på trafikk per døgn, åpningstid, kapasitet (andel gjenstående), frekvens, forutsigbarhet (periode med ½-timesavganger) og nattetegning. Disse kravene varierer etter trafikkomfang, og for samband med ÅDT<500 er det også en differensiering etter lengden på ferjestrekningen. Det er ikke definert minimumskrav for ferjesamband med ÅDT<100. ferjestrategien er basert på en helhetlig tenkning med brukeren i sentrum. Det foreslås i bruk et gjennomgående billetteringssystem, og det uttrykkes behov for en konkurransenytral ruteinformasjonstjeneste. ferjestrategien framhever videre at

universell utforming skal legges til grunn både for transportmidler og informasjonsformidling. Kravene som er presentert i ferjestrategien er en presisering, og i enkelte tilfeller en skjerpning av eksisterende NTP-krav. Tabellene nedenfor viser en sammenligning av eksisterende ferjesamband innenfor de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag med NTP-standarder og fylkesstandard basert på ferjestrategidokumentet:

Tabell 7: Åpningstid til nye fylkesvegsamband i forhold til NTP-standard og fylkesstandard

Samband	Åpningstid pr. 01.05.09			Standarder åpningtid		
	Første avgang	Siste avgang	Åpnings-tid	Min. krav NTP 2009 - 2015	Min. krav NTP 2010 - 2019	Min. krav fylkesstandard
Levanger - Hokstad	05:40	22:00	16:20	12:00	16:00	15:00
Ølhammeren - Seierstad	06:15	23:50	17:35	14:00	16:00	17:00
Hofles – Geisnes - Lund	06:00	21:30	15:30	12:00	16:00	15:00
Skei – Gutvik	06:50	22:30	15:40	13:00	16:00	16:00

Tabell 8: Frekvens i nye fylkesvegsamband i forhold til NTP-standard og fylkesstandard

Samband	Frekvens 01.05.09	Standarder frekvens		
		Min. krav NTP 2009 - 2015	Min. krav NTP 2010 - 2019	Min. krav fylkesstandard
Levanger - Hokstad	12	8	8	13
Ølhammeren - Seierstad	23*	20	21	25
Hofles – Geisnes - Lund	11	8	8	13
Skei – Gutvik	13	12	15	16

*) Frekvens Ølhammeren- Seierstad øker til 25 fra 1.1.2012

Tilbudet på sambandene Levanger – Hokstad og Ølhammeren – Seierstad ligger over minimumskravene til åpningstid både i forhold til NTP og fylkesstandard og frekvens i forhold til NTP. Levanger – Hokstad mangler en avgang i forhold til frekvenskravet i fylkesstandard, mens dette kravet vil bli oppfylt på Ølhammeren – Seierstad fra 01.01.2012.

Tilbudet på sambandene Hofles – Geisnes – Lund og Skei – Gutvik ligger over minimumskravene i NTP 2009- 15 i forhold til både åpningstid og frekvens. Hofles – Lund har også et bedre tilbud når det gjelder åpningstid enn fylkesstandard. Tilbudet på strekningen mangler imidlertid to avganger i forhold til minimumskravet til frekvens. ferjetilbudet på strekningen Skei – Gutvik ligger noe under minimumskravene i fylkesstandard både i forhold til åpningstid og frekvens.

I fylkestingets strategivedtak (sak 09/46) ble det vedtatt behov for beregninger for økt frekvens og kapasitet, samt tilrettelegging for universell utforming. Beregningen skal legges ved planen for hele fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag, og det vil derfor bli gjennomført slike beregninger som grunnlag for en felles betraktning av ”nye” og ”gamle” fylkesveger. I utgangspunktet har endringer av bestillinger i løpet av kontraktsperioden vist seg å være svært kostnadskrevenende i forhold til oppnådd nytte, og det er viktig at eventuelle opsjoner for endringer innarbeides i konkurransegrunnlaget for nye avtaleperioder.

5 INVESTERINGER

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

5.1 Strekningsvise investeringer

Det foreligger utbedringsbehov innenfor alle deler av det nye fylkesvegnettet, fra de sentrale og mest trafikkerte til de sekundære med vesentlig mindre trafikkgrunnlag. Fylkeskommunen har støttet flere lokale initiativ til utredninger om investeringer innenfor det nye fylkesvegnettet fordi dette bidrar til et vesentlig bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer av investeringsprosjekter. I dette kapitlet presenteres en omtale av aktuelle bompengeprojekter og andre prosjekter som er aktuelle å gjennomføre i planperioden.

5.1.1 Bompengeprojekter

Det samlede investeringsbehovet som er uttrykt i forbindelse med bompengepakken som berører Nord-Trøndelag er svært omfattende. I omtalen nedenfor er det fokusert på de innspill som er registrert før det foretas en oppsummering som viser det samlede investeringsbehovet for denne typen prosjekt.

Rv17 Steinkjer- Namsos

Rv17-prosjektet ble etablert etter initiativ fra ordførerne i kommunene Verran, Steinkjer, Namdalseid og Namsos. Senere har også Flatanger kommune og Osen kommune deltatt i arbeidet. Prosjektet skal arbeide for å få gjennomført en helhetlig utbygging av rv 17 fra Steinkjer til Namsos, med særlig fokus på utbedring ved Hjellbotn (Vellamelen), Namdalseid sentrum og Bangsundsvingene. Prosjektet er ledet av en styringsgruppe som er sammensatt av ordførerne i de samarbeidende kommunene. Fylkeskommunen har deltatt ved at fylkesråd for samferdsel var medlem av styringsgruppen for prosjektet, samt med administrativ representasjon i en prosjektgruppe. I tillegg til egne bidrag fra kommunene er prosjektarbeidet også finansiert med RDA-midler, samt at fylkeskommunen har støttet prosjektarbeidet økonomisk.

Resultatene fra utført utredningsarbeid er dokumentert i en egen rapport som belyser to alternative utbyggingsløsninger: ett alternativ med bompengefinansiering og et uten slik egenfinansiering. Rapporten er underlagt politisk behandling i de berørte kommunene som har anbefalt bompengevalternativet.

Riksveg 17 starter i Steinkjer og går helt til Bodø. Vegen er også kjent som Kystriksvegen og er en populær turistveg. Prosjektet er avgrenset til beskrivelse av en utbedring av vegen mellom Steinkjer og Namsos. Rv 17 er hovedferdselsåre for Namdalseid, Flatanger, Osen og Verran. Samtidig er rv 17 den korteste vegen mellom Steinkjer og Namsos, og dermed også en viktig veg for de som bor nord for Namsos. Bosettingen er spredt langs hele strekningen mellom Steinkjer og Namsos, og bebyggelsen langs vegen består både av gårds- og småbruk samt boligfelt og tettsteder. Vegen er viktig for næringslivet i regionen, og 16 % av trafikken på rv 17 består av tunge kjøretøy, noe som er en stor andel sett i forhold til sammenlignbare

veger. Vegen har en betydelig trafikkmengde for denne vegkategorien, med en ÅDT (årsdøgnstrafikk) på 4 000 kjøretøy for enkelte strekninger. Gjennomsnittlig ÅDT for strekningen Steinkjer-Namsos er 2 800 kjøretøy. Utbedringsbehovet som er påpekt er på grunn av mange kurver, smal og ujevn vegbane, dårlige eller manglende trafikksikringstiltak samt at vegen går gjennom flere boligstrøk og tett forbi enkeltboliger.

Strekningen mellom Asp og Spillumshøgda er 62,2 km, og det er denne strekningen prosjektet foreslår å utbedre. Resterende del av strekningen til Namsos inngår i Namdalsprosjektet. I tillegg omfatter prosjektet også en ny forbindelse (Rv720) inn til kommunesenteret Malm i Verran kommune. Prosjektet omfatter dermed 66 km ny eller forbedret veg. Det er et framholdt som viktig moment at prosjektet omfatter en helhetlig utbedring av rv 17. Dette innebærer strekningsvise tiltak som hever standarden på vegen definert i forhold til dagens og fremtidens trafikkmengde. Prosjektet foreslår en veg som tilfredsstiller krav til globale og lokale miljøsyn og trafikksikkerhet, og personer som bor ved vegen skal ikke være utsatt for forhold som reduserer livskvaliteten. For å oppnå dette foreslås å utføre tiltak som økt vegbredden, avkjørselssaneringer, kurveutrettinger, støyskjerming, oppsetting av rekkverk, sikring av sideterreng, lyssetting av gangfelt og annen tilrettelegging for syklende og gående. Figuren nedenfor viser punktvis utbedringsforslag fra prosjektgruppen:



Figur 2: Kart som viser oversikt overforeslåtte utbedringspunkter på rv 17 Asp-Spillumshøgda. Tallene langs strekningen refererer til opplistingen av tiltak i tabellen nedenfor

Tabell 9: Kortfattet beskrivelse av foreslåtte utbedringstiltak for rv 17 på strekningen Asp-Spillumshøgda. Nummereringen referer til kartframstillingen i figuren ovenfor.

Nr	Parsell/punkt	Tiltak	Lengde i km	Kostnad i mill. kr. (+/- 40%)
1	Jådåren	Kurveutretting	1,4	21
2	Kvarvingdalen-Sprova	Kurveutretting og bru	7,4	444
3	Grøtmo-Hanemo	Kurveutretting	2	235
4	Hanemo-Holstad (Korsen)	Avkjørselsanering, gang- og sykkelveg	1	
5	Namdalseid sentrum	Ny rv 17 utenom sentrum	1,7	
6	Berre-Årgård	Kurveutretting	1,6	
7	Årgård	Ny bru med tilstøtende veg	0,5	
8	Anskarsodden	Kurveutretting	0,5	
9	Gryta	Kurveutretting og tunnel	0,4	
10	Gryta-Olsbekken	Breddeutvidelse, kurveutretting	1,4	21
11	Bangsundsvingene	Ny rv 17	2,2	70
12	Bogna bru	Ny bru	0,05	17
13	Dølbekken	Kurveutretting	0,4	6
14	Sævik-Spillumshøgda	Gang- og sykkelveg	1,4	20
15	Rv720 – Strømnestangen-Malm	Ny rv	6	120
16	Hele strekningen	Strekningssvise tiltak (inkl. g/s- veg)	38	334
SUM			66	1 300

Samlet økonomisk ramme for forslaget fra prosjektgruppen er 1 300 mill. kr. I tillegg til de punktvisse utbedringsforslagene på rv 17 og rv 720 peker prosjektgruppen som nevnt på behovet for en helhetlig utbedring av vegen mellom Steinkjer og Namsos. I denne sammenheng omtales også strekningen på 2,9 km på E6 mellom Selli og Asp. Denne strekningen ble ikke utbedret i E6-prosjektet i Steinkjer og gjenstår som en trafikkfarlig delstrekning med dårlig vegstandard. Etter at prosjektgruppen la fram sitt forslag er prosjektet (E6 Selli- Asp- Sem) foreslått i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for riksveger med et beløp på 200 mill. kr i perioden 2014-2019.

Trafikkveksten på rv 17 mellom Steinkjer og Namsos har vært høy de senere år, og enkelte steder (Sjøåsen) har den vært oppe i 6 % per år fra 2005 til 2008. For rv 17 og rv 720 er trafikkveksten framover antatt å ligge mellom 1,5 % og 6 % per år, og i beregningene har prosjektet lagt til grunn 1,5 % i årlig trafikkvekst. Årsdøgntrafikken (ÅDT) sør for Asp er på 6 400 biler på E6 og 2 225 nord for Asp. På rv 17 mellom Asp og Hjelneset er ÅDT på 4 000 kjøretøy. Dette betyr at en høyere andel av trafikken sør for Asp benytter rv 17 enn tilsvarende andel på E6. Den gjennomsnittlige ÅDT for hele strekningen mellom Asp og Namsos er som nevnt 2 800 kjøretøy i 2008.

Det største enkeltprosjektet vil være å bygge bru ved Hjelbotn som er den innerste delen av Beitstadfjorden. Dette vil lede trafikken bort fra Vellamelen, et bygdesentrum med ca 500 innbyggere. Prosjektet foreslår en bruløsning over til Strømnestangen hvor den knyttes til ny rv 720 inn til kommunesenteret Malm i Verran kommune. Tiltaket vil redusere reisetiden mellom Steinkjer og Malm med 30 %, det vil si om lag 10 minutter. Dagens rv 720 har mange kurver i tillegg til at den har liten vegbredde og generelt lav vegstandard. Det er stor andel tungtrafikk med trailere til og fra industri i Malm og Follafoss. utfordringene på denne strekningen består av ujevn vegbane, smal bredde, kurver og liten tilrettelegging for myke trafikanter. Ny rv 720 på denne strekningen vil gi en mye tryggere adkomstveg både for trafikanter og beboere langs vegen. Forslaget omfatter videre at rv 17 fortsetter fra Strømnestangen videre over til Holmviktangen hvor ny rv 17-trasé følger en strekning langs dagens rv 720. Videre er det foreslått en ny trasé for tilkopling til eksisterende rv 17 ved Sprova Grendehus. I dag går riksvegen gjennom tettstedet Korsen i Namdalseid kommune.

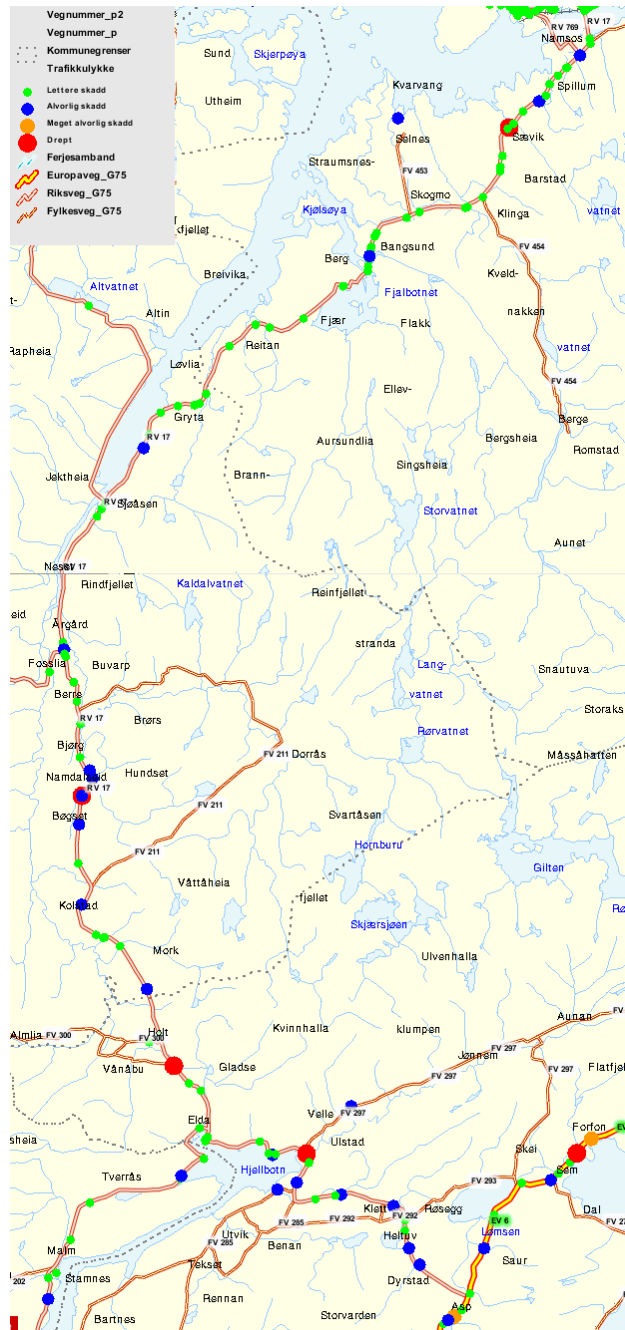
Prosjektet foreslår en omkjøring utenfor tettstedet som vil øke trafikksikkerheten og forbedre miljø og bomiljø. Rv 17 går i dag også gjennom Namdalseid sentrum med boliger og butikker tett inntil vegen, der det er nylig er realisert en miljøprioritert gjennomkjøring (MPG). Prosjektet foreslår å legge vegen vest for sentrum, og for å bevare så mye dyrket mark som mulig peker prosjektet på at en løsmassetunell kan være hensiktsmessig. En slik løsning vil også bidra til et bedre bomiljø og gi muligheter for sentrumsutvikling i Namdalseid. Både på Korsen og i Namdalseid sentrum vil antall avkjørsler til riksvegen reduseres for å oppnå økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet. Sør for Bangsund i Namsos kommune har rv 17 flere skarpe kurver, liten vegbredde og manglende vegskulder ("Bangsundsvingene"). I forbindelse med Namdalsprosjektet og noe tilleggsfinansiering er arbeidet med utbedring av Bangsundsvingene påbegynt. Prosjektet foreslår en fortsettelse av denne utbedringen ved at vegen på gjenstående strekning flyttes i en ny trasé lenger vest. I tillegg til de konkrete tiltakene som er omtalt ovenfor, omfatter prosjektforslaget en rekke mindre omfattende utbedringer for øvrige deler av strekningen.

Strekningen Steinkjer – Namsos har fartsgrense på 80 km/t på 57 % (43 km) av strekningen. På vinterstid er det imidlertid en forsøksordning med redusert fartsgrense mellom Sprova og Sjøåsen hvor 80-sonene settes ned til 70 km/t. Det gjør at det er kun 23,8 km (31 %) som har 80 km/t fartsgrense i vinterhalvåret. Prosjektet foreslår at vegen skal utbedres i en slik standardklasse at 90 % av strekningen har 80 km/t fartsgrense hele året. Prosjektet viser til at fartssonene på strekningen i dag er gjennomsnittlig 1,62 km lange, og at man kjører gjennomsnittlig i 2 minutter før man må endre hastighet. Dette indikerer en hyppig frekvens i fartsendringer som bidrar til høyere drivstofforbruk og utslipp av klimagasser.

Rv17-prosjektet har også gjennomført beregninger av forventet tidsbesparelse ved en helhetlig utbedring av rv 17 og rv 720. Beregningene viser at den totale reisetiden mellom Steinkjer og Namsos (bysentrene) vil bli redusert med 9 minutter og reisetiden mellom Steinkjer og Malm vil reduseres med 8 minutter. Med utgangspunkt i reduksjoner i kjøretid har prosjektet beregnet reduserte tids- og kjøretøyskostnader. Tallgrunnlaget for beregningene er basert på verdier i Statens vegvesens håndbok (H1401) justert til prisnivå i 2008. Beregningene viser at vogntog kan antas å spare opp mot 130 kr (tidskostnad pluss kjøretøyskostnad) for hver reise mellom Steinkjer og Namsos og 127 kr mellom Steinkjer og Malm. Besparelse for pendlertrafikk i beregningene er 19 kroner mellom Steinkjer og Namsos og 27 kroner mellom Steinkjer og Malm. Tidsverdiene for pendlere er i likhet med andre tidsverdier basert på undersøkelser fra 1990-tallet, og på grunn av økt omfang av pendling er det grunn til å anta at besparelsene for pendlere er underestimert i beregningene som er presentert i prosjektrapporten.

Prosjektrapporten omfatter også en beskrivelse av globale og lokale virkninger med fokus på miljø og energi, estetisk miljø samt arealbruk og jordvern. Bidrag fra denne beskrivelsen er anvendt for å belyse samfunnsøkonomisk lønnsomhet som omtales nedenfor.

Trafikksikkerhet omtales også i prosjektrapporten med grunnlag i registrerte trafikkulykker på strekningen de senere årene. I perioden 1999- 2008 er det registrert 6 døde, 19 alvorlig skadde og 74 lettere skadde i trafikkulykker på de aktuelle strekningene. I tillegg er det beregnet 906 ulykker med materielle skader. Samlet sett har disse ulykkene kostet samfunnet over 434 mill. kr i perioden på 8 år (i 2008-priser) eller om lag 54,2 mill. kr per år. I dette tallet er antall ulykker med kun materielle skader estimert ut fra normal skadehyppighet på denne type veg (kfr. beregninger utført av Statens vegvesen for rv 17 i 1999). Figuren nedenfor viser registrerte trafikkulykker med personskader i perioden 1999-2006:



Figur 3: Registrerte trafikkulykker med personskader i perioden 1999-2006 (Kilde: Prosjektrapport rv 17 Steinkjer- Namsos og rv 720 Strømnestangen- Malm, Trøndelag forskning og utvikling 2009)

Antall registrerte personskadeulykker på strekningene er lavere (om lag halvparten) enn hva man normalt forventer på veger med den aktuelle standard og trafikk. En nærmere vurdering av strekningene som foreslås utbedret og beregning av ulykkesutvikling (Statens vegvesen/Rv17-beregninger fra 1999 og Trafikksikkerhetshåndboka), finner prosjektet at antall ulykker og ulykkeskostnader kan bli redusert med 24 % som følge av de foreslåtte utbedringene. I verdier for samfunnet utgjør dette om lag 22,4 mill. kr per år eller 179 mill. kr over en 8-årsperiode. En økning i trafikkomfang vil isolert sett bidra til at antall trafikkulykker øker.

Prosjektet omtaler også regional utvikling ved fokus på bosetting og regionalt arbeidsmarked samt nærings- og bedriftsutvikling. Over 30 000 innbyggere i Midtre og Ytre Namdal, Osen og Verran er avhengige av en god vegforbindelse sørover mot det større bo- og arbeidsmarkedet på Innherred med rundt 60 000 innbyggere i kommunene Steinkjer, Verdal, Inderøy og Levanger. Vekstevne ser ut til å være svært avhengig av nærhet til et større arbeidsmarked og kommunene på Innherred er også avhengig av å bli sterkere knyttet til områdene nord for seg så vel som områdene sør for seg mot den større Trondheimsregionen. Med sterke industritradisjoner og store muligheter innen turisme og kystnæring bør det derfor ligge an til at det i området er et betydelig utviklingspotensial og at man gjennom en vegstandardforbedring kan realisere deler av et slikt potensial. Forbedring av infrastruktur kan inngå som ett av flere premisser og drivkrefter for å oppnå positiv nærings- og samfunnsmessig utvikling. Bedre infrastruktur vil gi besparelser og nytte for brukere av vegen. Det gir bedre lønnsomhet og vekstevne i eksisterende virksomheter, samtidig som området blir mer attraktivt for lokalisering av nye bedrifter. Prosjektrapporten inneholder konkrete beskrivelser av situasjonen for bedrifter innenfor influensområdet til vegen.

Prosjektet presenterer foreløpige beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på de effektene som kan prissettes:

Tabell 10: Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (alle tall i mill. 2008-kr)

	Sum Netto	Kjøregvinster	Utslipp	Støy	Ulykker	Utrygghet	Restverdi	Inv. kost	Skattekostnad
Realverdier ved 0 % rente	2 189	2 150	54	29	841	24	497	- 1 326	- 81
Realverdier ved 4,25 % rente	272	963	24	13	376	11	122	- 1 170	- 67
Realverdier ved 5,75 % rente	28	792	20	11	310	9	83	- 1 132	- 63
Realverdier ved 8 % rente	- 263	572	14	8	224	6	42	- 1 070	- 58

Tabellen viser at en høy kalkulasjonsrente på 8 % gjør investeringene samfunnsøkonomisk ulønnsomme, noe som også er tilfelle for en rekke andre planlagte og realiserte veginvesteringer i Norge. En mer moderat kalkulasjonsrente på 5,75 % medfører imidlertid at de foreslåtte investeringene er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Gevinster til regional utvikling er ikke beregnet utover gevinster knyttet til bruk av vegen (kjøre- og tidskostnader), ulykker, utrygghet og lokale utslipp, og i prosjektrapporten påvises eksempler på gevinster som ikke er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen. Nytteeffekter av næringsutvikling og økt bosetting i regionen er heller ikke tatt med fordi det for samfunnet også er kostnader knyttet til økt utvikling, for eksempel økte miljø- og ulykkesbelastninger eller at økt utvikling i en region går på bekostning av andre regioner i Norge

De totale kostnadene med foreslåtte utbedringer av rv 17 er som nevnt 1 300 mill. kr, men det knytter seg stor usikkerhet (+/- 40 %) til dette anslaget. Utredningsarbeidet har vurdert to alternative finansieringsløsninger, men har lagt størst vekt på alternativet med egenfinansiering. Det er også bompengalternativet som er valgt av kommunene ved den politiske behandlingen av prosjektrapporten. Prosjektet har utarbeidet finansieringsforslag hvor bompenger står for 60 % av finansieringen og det fylkeskommunale bidraget står for 40 %. Det er gjennomført beregninger for å illustrere gjeldsforløp under forutsetning av at det fylkeskommunale bidraget fordeles over 15 år og at investeringene fordeles om lag likt over en periode på 7 år. I beregningen er det også lagt til grunn forutsetninger om bompenginntekter. Den helhetlige utbedringen av rv 17 og rv 720 strekker seg over 66 km. Mange av

brukerne kjører kun kortere deler av denne distansen, og rv 17-prosjektet foreslår at innkrevningssystemet skal basere seg på rettferdighet for alle brukere av vegen. Prosjektet foreslår derfor å benytte en innkrevningsmetode som belaster brukeren etter hvor langt man kjører langs den opprustedede vegen, noe som innebærer at i stedet for tradisjonelle bemannede bomstasjoner må utplassere flere automatiske målepunkt som registrerer bilens passering. Dette betraktes som en rettferdig innkrevningsmetode da bilistene blir belastet etter hvor mye de bruker vegen.

En fullstendig beskrivelse av innkrevningssystemet gjennomføres som del av en bompengesøknad, men prosjektet har skissert enkelte hovedprinsipper som også er lagt til grunn for den politiske behandlingen av prosjektrapporten i kommunene. Følgende hovedprinsipper er lagt til grunn:

- ◆ Ved gjennomføring av prosjektet skal nytte-/kostnadsprinsippet legges til grunn på egenfinansieringen ved at trafikkantene betaler for hvor mye de har brukt vegen (kjørt distanse). Dette krever elektronisk registrering av kjøretøyets bevegelser. Systemet er allerede i bruk.
- ◆ Systemet krever ikke inn bompenger innenfor nærområdet til nærbutikken.
- ◆ Det bør ikke monteres registreringsmaster nærmere Namsos enn Spillumshøgda.
- ◆ Systemet bør gi rabatt til storforbrukere.
- ◆ Systemet bør være kostnadseffektivt og bidra til å holde bompengesatsene lave.
- ◆ Bompengenneinnkrevingen bør starte på samme tid som anleggsstart.
- ◆ Bompengenneinnkrevingen bør vare i 15 år eller mindre.

De automatiske stasjonene gir muligheter til å innføre rabattsystemer for de som har brikke for eksempel for biler som kjører hele strekningen eller pendlere som benytter vegen daglig. Et tilsvarende system innføres på E6-prosjektet Hamar - Gardermoen. Dette systemet gir også mulighet til å starte innkrevingen raskt slik at renteutgiftene kan holdes på et lavere nivå. Bilister uten brikke vil bli avfotografert og fakturert.

For å beregne de mulige inntektene for bomvegen har prosjektet benyttet Statens vegvesens system Bom2007. Dette tar utgangspunkt i at man har en eller flere bomstasjoner med en fast gjennomsnittstakst da det ikke finnes modeller som beregner inntekstpotensialet ved betaling per km. Beregningene tar utgangspunkt i trafikkmengden på to steder: Asp og Spillumshøgda. Det er beregnet ulik pris for personbiler og tunge/lange kjøretøy, og de tyngre kjøretøyene betaler en høyere pris enn personbiler. Gjennomsnittlig bomavgift er satt til omlag 50 kroner for alle kjøretøy for hele strekningen. Denne forutsetningen innebærer følgende satser for å kjøre hele strekningen:

- ◆ Lette kjøretøy 35,-
- ◆ Tunge/lange kjøretøy 120,-

Dette vil bety en omtrentlig takst på kr 0,50 for hver km utbedret veg for lette biler og kr 1,80 for tyngre biler. Med gitte takster vil bompengenneinntektene være på ca. 66 millioner første år. Med forutsetningene som er lagt til grunn for kostnader og inntekter vil bompengenneinnkrevingen vare i 15 år, og egenfinansieringen vil bidra med 60 % av prosjektfinansieringen. Den fylkeskommunale bidraget er beregnet til å stå for 40 % av finansieringen, noe som tilsvarer 520 mill. kr.

Jøabrua

Befolkningen på Jøa har i mange år argumentert for fastlandsforbindelse, og det første kravet om veg mellom Fosnes og Namsos kom for over hundre år siden og ble gjentatt mange ganger fram til andre verdenskrig. Etter andre verdenskrig ble prosjektet med i planverket for vegetaten i fylket og den første traseen ble stukket. Først i 1965 skjedde det en del som fikk betydning for framtidig vegutløsning for Fosnes, i forbindelse med valg av trase for Kystriksvegen. I forbindelse med rullering av Norsk Vei- og Veitrafikkplan 1986 -1989 og videre til 1993 ble det fra kommunens side bedt om at Jøabrua ble tatt med. Et eget Veg- og Brulag har frontet arbeidet i flere år og fremmet krav om bru for kommunestyret i Fosnes bl.a. i 2003. På bakgrunn av dette fattet kommunestyret i Fosnes et vedtak under behandling av NTP 2006-2015 i 2003 der kravet om bru til Jøa ble gjentatt.

Arbeidet med Bru til Jøa (Rv777) har pågått i lang tid, og det er organisert et målrettet arbeid den senere tid som har bidratt med å belyse muligheter og behov for finansiering av tiltaket. Arbeidet er organisert som et forprosjekt, og har hatt følgende målsettinger:

- Fremskaffe oppdatert dokumentasjon på nytteverdi og kostnader (oppdatering og kvalitetssikring av tidligere data).
- Få Jøabrua inn på Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 (finansielle løsninger)
- Få på plass finansieringspakke for prosjektet (finansieringsalternativ).

Utviklingskontoret i Midtre Namdal har ivarettatt prosjektledelsen, og det er etablert en egen prosjektgruppe der Statens vegvesen og Nord-Trøndelag fylkeskommune har deltatt. Styringsgruppen for prosjektet har bestått av Formannskapet i Fosnes, Fylkesråd for samferdsel samt prosjektleder fra Utviklingskontoret i Midtre Namdal. Det er utarbeidet en egen projektrapport som dokumenterer utført arbeid.

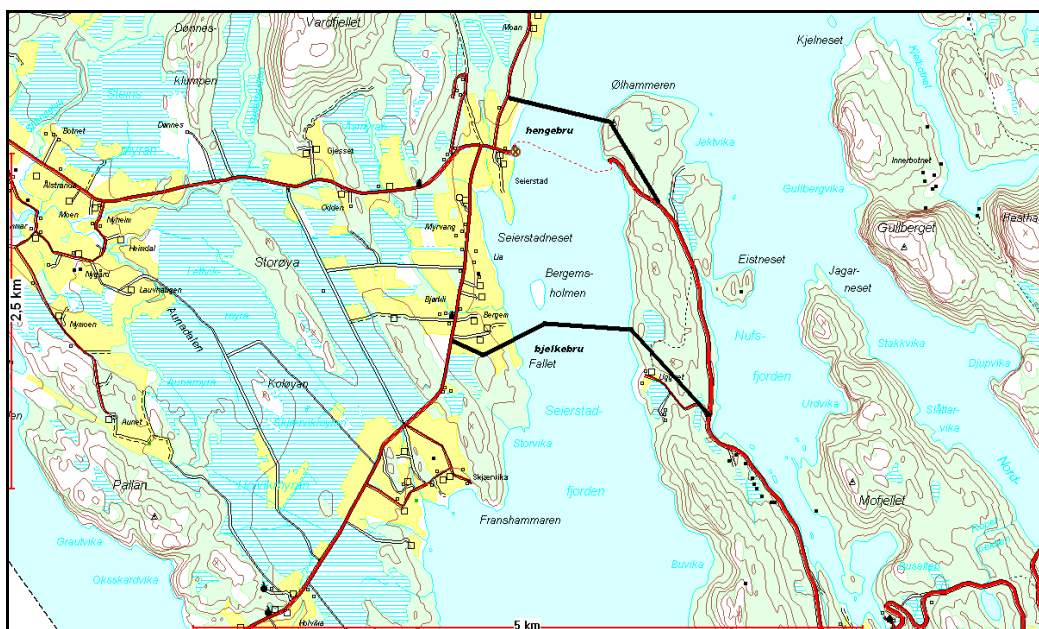
Midt på 50-tallet ble prosjektet med i planverk for vegetaten i fylket og den første traseen ble stukket via Botnan og videre til Salsnes. I 1965 foreslo kommunestyret overfor vegsjefen, å legge vegen Salsbruket – Namsos over Elvalandet, med sidearm til Ølhammeren og Jøa. Først på 70-tallet fikk Fosnes gehør for en vegløsning over Elvalandet. Kommunestyret må imidlertid kjempe hardt for riksvegstatus på vegen ut til Ølhammeren, og lokalisering av bru over Nordsunda, nord for Myrvika. I 1978 inviterer så kommunen Fylkesutvalget med på en befaring i området, der temaet var vegutløsning til Ølhammeren og bru til Jøa. I årene som følger gjentar kommunen kravet om riksveg til Jøa, og bru. I perioden fra 1973 til midten på 80-tallet kommer Jøabrua i konkurranse med bl.a. Skarnsundbrua, og i 1977 vedtar Fylkestinget i Nord-Trøndelag at Skarnsundbrua må med i Norsk Vegplan og det blir etter hvert klart at Skarnsundbrua vil komme foran Jøabrua i kampen om midler til større vegprosjekt.

Kommunestyret vedtok som nevnt et tydelig krav om bru til Jøa i 2003. Prosjektet er også forankret i Midtre Namdal, og regionrådet vedtok i sak 003/07 å støtte kravet om bru til Jøa og har tatt inn prosjektet som eget tiltak i Utviklingsplan for Midtre Namdal. Denne prioriteringen er senere gjentatt i Midtre Namdal Regionråd sine innspill til Nasjonal Transportplan. Midtre Namdal Regionråd legger vekt på at fastlandsforbindelse til alle kommunesentra er viktig for utvikling av regionsamarbeidet, og Midtre Namdal Regionråd har valgt å fronte arbeidet med bru til Jøa gjennom enstemmig å ville stå bak et slikt krav. En fastlandsforbindelse til Jøa vil ha stor betydning for å kunne ivareta kommunikasjonsbehovet ikke bare internt, men også eksternt for hele regionen. Utviklingsplanen har som målsetting at

det skal bygges bru til Jøa i løpet av neste 5-årsperiode. Fylkestinget i Nord-Trøndelag har omtalt prosjektet i forbindelse med behandlingen av interpellasjon på samlingen i mars 2007, der vedtaket blant annet uttrykker at *"under forutsetning av ekstraordinære statlige bidrag er Fylkestinget innstilt på å prioritere bruforbindelsen i NTP 2010-2019, handlingsprogrammet 2010-2013"*. Bakgrunnen for dette vedtaket var sterk misnøye med Vegdirektoratets framgangsmåte ved framsetting av forslag om kabelferje til Jøa.

Dagens kommunikasjonsløsninger for Jøa, omfatter hurtigbåt og ferje. Hurtigbåten går mellom Namsos og Rørvik/Leka. Denne har en avgang på formiddag til Namsos og Rørvik, og en på ettermiddag. Den ankommer Namsos 09:30 med retur fra Namsos 16:00. Pendling med hurtigbåten er en utfordring på grunn av den sene avgangen på morgenen, samt redusert tilbud i helgene. ferjesambandet har åpningstid på 18 timer mandag til fredag. Lørdag og søndag er åpningstiden noe kortere. I høytider reduseres også åpningstiden betraktelig. Flere og flere blir pendlere og arbeider i yrker som gjør at de er avhengige av tidligferge også i helgene. Spesielt innenfor pleie- og omsorgstjenester blir det store utfordringer i helgene, og helsearbeidere fra Jøa som arbeider i Namsos må for eksempel leie hybel eller annen overnatting i Namsos selv om det tar kun 30 min å kjøre strekningen Namsos – Jøa.

Det mest aktuelle brualternativet pr i dag er hengebru med et hovedspenn på 570 m fra Ølhammeren på fastlandet og over til fjell ved Tjerraverket nord for Seierstad på Jøa. Tårn i betong er fundamentert på fast fjell inne på land, og tårnhøyden er ca. 90 meter. På fastlandssiden er det en kort viadukt (fra tårn til land) med spennvidde totalt 15 meter, mens det på Jøa er foreslått en viadukt med fire spenn på totalt 115 meter (spennvidder i meter: 30 + 30 + 30 + 25). Viaduktene er foreslått utført som enkle betongplatekonstruksjoner og avstivningsbæreren som en lukket stålkasse med innvendige stivere og tverrsnitt. Tverrsnittet av brua omfatter to kjørefelt og gang- og sykkelvei. Fri avstand mellom rekkverk er 7,0 meter og 2,9 meter gang- og sykkelvei. Seilløpets høyder er forutsatt 25 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 4: Illustrasjon av aktuelle lokaliseringer for bjelkebru og hengebru (Kilde: Prosjektrapport Jøabrua, Utviklingskontoret Midtre Namdal 2009)

Det er gjennomført vurderinger av en rekke aktuelle løsninger som senere er forkastet. Reinertsen Engineering as vurderte i 1990 kostnader med tunnel i stedet for bru. Beregninger den gang viste imidlertid at den billigste tunnelloøsningen ble dyrere enn en hengebru. Kostnadene i 2002 ble anslått til 250 mill. kr, men med store forbehold om usikkerhet rundt grunnforhold. I Seierstadvfjorden er det bl.a. påvist et større undersjøisk leirras i området sør for Seierstad, et område som er foreslått for flere av de forkasta alternativene. Norges geologiske undersøkelse (NGU) gjennomførte i 1986 grunnundersøkelser for å fastslå løsmassemektighet i fjorden med hensyn på undersjøisk tunnel. Undersøkelsene viste at det er store løsmassemektigheter over berg. De øverste løsmassene er dominert av leir/silt og har mektighet på inntil 100 meter. Under der igjen ligger faste morenemasser i ukjent dybde. Myklebust as vurderte i 2003 en bjelkebru på steinfylling sør for Seierstad. Denne ble planlagt med et kjørefelt samt gang- og sykkelveg. Seilingshøyde var 12 meter i en bredde på 50 meter. Total lengde fra land til land var 850 meter, og total lengde på hele traseen med nye veier på begge sidene var 2 300 meter. En 4-spennsløsning ble valgt med spenn på opptil 140 meter. Det ble understreket at dette er en krevende brukonstruksjon og i ytterkant av hva miljøet har erfaringer fra. Den lave seglingshøyden samt usikkerhet omkring grunnforholdene, ble avgjørende for valget av hengebru framfor bjelkebru. Flytebru er også vurdert som et alternativ til hengebru. Denne brutypen krever gode forankringsmuligheter på begge sider av fjorden – et krav som er oppfylt i hengebrutraseen. Mangel på gode nok referansegrunnlag for estimering av kostnader samt ekstremt lav seglingshøyde gjør alternativet lite aktuelt. Gjenbruk av oljeplattformer som brufundament er vurdert som uaktuelt. Fjorden er relativt grunn, og aktuelle konstruksjoner står ofte på større dyp enn det som er aktuelt her. I tillegg forlenges levetiden for slike installasjoner i Nordsjøen og det er svært få konstruksjoner som blir ledige til dette formålet i nær framtid.

I 2008 ble det foretatt 57 537 reiser med lette kjøretøy og 2 968 med tyngre kjøretøy. Omregnet til ÅDT gir dette 165 Kjøretøy per døgn. Erfaringer fra andre steder (2002) viser at personbelegget i kjøretøyene går ned ved etablering av fast samband, noe som isolert sett fører til en trafikkøkning når ferjeforbindelser erstattes med bru. I prosjektrapporten opplyses om at belegget på 1,875 til/fra Jøa, noe som er betegnet som lavt og følgelig mulig å benytte direkte i beregningene. Dette gir en beregnet ÅDT på 215 kjøretøy ved etablering av en fastlandsforbindelse til Jøa, eller en momentanvekst på om lag 30 %. Når det gjelder type trafikk så må påregnes trafikk fra de 680 innbyggerne i Fosnes der flestparten bor på Jøa, hvor også kommunesenteret ligger. I tillegg kommer en god del turisttrafikk.

Tabell 11: Trafikk ferjesambandet Seierstad – Ølhammeren 2008 (Kilde: Statens Vegvesen)

MÅNED	V	B/H	<5 m	5-6 m	6-7 m	7-8 m	8-10 m	10-12 m	12-14 m	14-17 m	17-19 m	19-22 m	MC	PBE
Januar	1431	1013		3593	73	41	49	5		27	19	4		4611
Februar	1667	1129		4020	63	53	59	16		30	13			5081
Mars	2056	1237		4521	62	46	38	7		34	14	2		5501
April	2268	1479		5151	80	58	72	17	3	31	31		21	6540
Mai	2893	2122		5515	100	42	84	20		39	27		38	6983
Juni	3345	1848		5545	79	67	80	20	2	37	15		68	6909
Juli	3362	1604		5709	32	58	60	2	2	29	24		53	6788
August	3055	1553		5111	41	38	58	13	5	35	28		70	6284
September	2058	1204		4951	80	48	73	16	2	32	22	7	53	6300
Oktober	1938	1100		5015	46	73	70	10	14	13	23		12	6182
November	1571	824		3994	60	53	58	8	31		16			5000
Desember	2105	1060		4412	70	31	68	6	31	1	22		6	5480
SUM	27749	16173	0	57537	786	608	769	140	90	308	254	13	321	71659

I prosjektrapporten er det presentert en vurdering av konsekvenser for landskap, naturmiljø og kulturmiljø/kulturminner som følge av tiltaket. Det er ikke registrert viktige landskapsverdier i området, men registrering av viktige naturlandskap er mangelfulle for Fosnes. Det ble i sin tid foretatt registrering av viktige kulturlandskap, men ingen av områdene som inngår i de ulike alternativene til kryssing av fjorden, berøres av områdene som ble klassifisert som områder med spesiell opplevelsesverdi. I prosjektrapporten vises det til at i et små- eller mellomskala landskap som Seierstadjorden vil man ikke så lett få negative effekter av ei hengebru. Ei bru vil ligge der fjorden er smalest, og slik sett er med på å forklare landskapet. Det antas samtidig at de andre alternativene, ved en bjelkebru sør for Seierstad og tunnel, sannsynligvis vil utgjøre en større utfordring for landskapet enn hengebru.

Det er så langt ikke registrert viktige miljøverdier innen naturmiljø i de foreslåtte områdene. Områdene nord for Seierstad omfatter barskog og myrområder, mens områdene sør for Seierstad i tillegg omfatter hekkeområde for sjøfugl og lauvskog. I hekkeområde for sjøfugl er det ikke registrert trua eller sårbare arter. Det er registrert en rekke fornminner i Fosnes kommune, men ingen av de registrerte fornminnene kommer i direkte konflikt med de foreslåtte alternativ slik de foreligger i dag. De som ligger nærmest fornminnene er tilførselsveiene til hengebru på begge sider og til bjelkebru på Jøa-siden. I prosjektrapporten antas det imidlertid å være mulig å utforme inngrep slik at konflikt med fornminner blir unngått.

Krav til seilingshøyde i Seierstadjorden har vært gjenstand for diskusjon og oppmerksomhet. I prosjektrapporten er følgende uttalelser referert:

- ◆ Norsk Losforbund viser til at fjorden er og skal være en billed for skipsfarten. De er blant annet negativ til å bygge en flytebro og samtidig blokkere hele fjorden for all skipstrafikk i dette området.
- ◆ Norges Seilforbund og Kongelig Norsk seilforening bemerker prinsipielt at med en seilingshøyde under 20 meter vil ett hvert sund bli lukket for moderne seilfartøy. Lav Seilingshøyde tvinger fritidsflåten ut i farlige farvann
- ◆ Fiskeridirektoratet mener at man utifra fiskeri- og havbruksmessige interesser i prinsippet vil stenge sundet med en seglingshøyde på 5 meter (flytebro). Minste seglingshøyde bør være 25 meter for å kunne slippe under forbåter og brønnbåter til oppdrettsnæringen.
- ◆ Namsos Trafikkselskap asa krever minimum 15 meter seglingshøyde for å kunne trafikere med hurtigbåt i sundet. Alternativ rute vest for Jøa medfører en mer værutsatt strekning, flere kanselleringer og mindre komfort. I tillegg må det sannsynligvis etableres nytt anløpssted. Alternativ i Nordsunda medfører is-problem og smale og kronglete farvann.
- ◆ Forsvarsbygg uttaler at en hengebruløsning vil gi mulighet til bruk av sundet for alle Sjøforsvarets enheter med unntak av Fridjof Nansen klasse fregatter. Minimum seglingshøyde må da være 22 meter. Etablering av en flytebro vil utelukke bruk av sundet og redusere mulighetene for taktisk forflytning.
- ◆ Kystverket har sagt av kravet til seilingshøyde for billed er 30 meter, og at dette kravet kan øke til 40 meter i forbindelse med revidering av kravene til seglingshøyde. I skisseprosjektet er seilingshøyden satt til 25 meter, som for lokalled. En økning av seilingshøyden til 30 meter kan gjøres ved å stramme opp henge-spennet noe. Dette medfører ingen endring av tårnhøyden, men kapitalbehovet må økes med om lag 10%.

Av de foreslåtte alternativene er det kun tunnel og hengebru med seglingshøyde på minimum 25 meter som kan tilfredsstille kravene til seglingshøyde. Bjelkebru og flytebru vil bli for lav og i prinsippet stenge sundet for all annen trafikk enn småbåttrafikk. Et alternativ med heving av deler av flytebrua nærmest Ølhammeren er vurdert av Statens Vegvesen men sundet er for smalt til at det er mulig å oppnå akseptabel stigning på den delen av brua.

Det foreligger så langt ingen spesielle utredninger på fremkommelighet i dette prosjektet. Regjeringen fastslår imidlertid i Nasjonal Transportplan at utbedring av vegnettet i form av bygging av faste vegsamband som erstatning for ferje, gir redusert kjøretid og lavere transportkostnader. God framkommelighet har etter regjeringens mening, stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i distriktene.

I andre prosjekt er det gjort beregninger som viser tidsbesparelser for personbiler og vogntog på den nye vegen, og hvilke verdier tidskostnader og kjøretøykostnader dette har. For personbiler skiller det mellom kjøring i arbeid, pendling og fritidsskjøring. Det er antatt følgende tidskostnader:

- kr 324 per time for næringslivet knyttet til lette biler
- kr 87 per time for arbeidsreiser
- kr 130 per time for fritidsreiser
- kr 581 per time for godstransport med vogntog

Det foreligger ingen utredninger på hvor stor hvor andel hver kategori utgjør av ÅDT, og heller ikke på hvor lang ventetid de ulike i snitt utsettes for. Erfaringer fra veterinærtjenesten i

Midtre Namdal tyder imidlertid på at ventetiden er betydelig, og i prosjektrapporten er det referert konkrete eksempler på kostnader som skyldes ventetid.

Det er ikke foretatt egne beregninger på utslipp knyttet til dette prosjektet. Man må imidlertid anta at i forhold til en hengebru vil ventetid med biler på tomgang i kalde perioder av året, aksellerasjon og oppbremsing knyttet til de omfattende bakkene på begge sider av sundet, start og stopp evt. tomgang mens bilen står på ferga, samt utslipp fra ferga, utgjøre et betydelig potensial for reduksjon av utslipp. En trafikkøkning som følge av brua vil isolert sett bidra til økte utslipp til luft. For bomiljøet på Seierstad, og Seierstad som møteplass, vil en sanering av ferjedriften ha en positiv effekt med hensyn til støy og andre miljøproblemer i forbindelse med ferje- og vegtrafikk. Støy fra ferga forekommer i mer enn 50 % av tiden mellom 06:00 og 24:00. I tillegg kommer støy fra vegtrafikken, som er størst ved ankomst og avgang på Seierstad, og noe mindre og mer spredt i perioden mellom ferjeavgangene.

Trafikksikkerhet er fokusert i forbindelse med gjennomføringen av forprosjektet. Innenfor strekningen Namsos – Jøa er følgende ulykker registrert i løpet av siste 15 år:

- Rv 777 Myrvika –Ølhammeren: 2 ulykker, 3 lettere skadd
- Rv 769 nord for Lænnkrysset: 8 ulykker, 15 lettere skadd, 3 alvorlig skadd, 1 drept.

Hele strekningen Ølhammeren – Namsos, samt alle veger på Jøa, er omfattet av stress knyttet til ferjeavgangene. Erfaringer viser at dette gjelder alle kategorier brukere av ferga. På vinterstid er framkommeligheten på strekningen Namsos – Ølhammeren ofte redusert på grunn av is og snø. Det er rimelig å anta at de fleste under turen vil kompensere for stedvis vanskelige kjøreforhold med økt hastighet på strekninger som tilsynelatende har bedre veigrep. I prosjektrapporten pekes det på at dette skaper trafikkfarlige situasjoner. I tillegg nevnes at strekningen Namsos – Lund også omfattes av samme type trafikk i forbindelse med ferjestrekningen Hofles– Lund, noe som forverrer situasjonen ytterligere. På Seierstad er det betydelig utfordringer knyttet til området som trafikknutepunkt og næringsområdet på svært begrenset areal. Rv 777 fungerer som oppstillingsplass for reisende med ferga og må krysses av alle som benytter andre funksjoner i området, noe som daglig skaper trafikkfarlige situasjoner.

Det er ikke foretatt egne beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for bru til Jøa, men lav ÅDT sammenholdt med lavt folketall vil i beste fall gjøre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet marginal. Det er nødvendig med en mer omfattende utredning for å belyse dette aspektet ved bruprojektet.

I Fosnes Kommune bor det i dag ca 680 innbyggere. Omlag 500 av disse bor på øya Jøa, mens resten av befolkningen er fordelt på fastlandsdelen av kommunen som i hovedsak består av Elvalandet og Salsnes. På Jøa ligger Jøa Barne og Ungdomsskole og Jøa Barnehage. Her undervises fra 1. til 10. klasse. Her er også kommunens svømmehall og kommunesenteret Dun med kommunens servicekontor og rådhus. Salsnes Oppvekstsenter som ligger på Salsnes, underviser fram til og med 7. klasse. Elever her er fra Salsnes og Elvalandet. De 3 årene i ungdomsskolen reiser elevene til Jøa. I tilknytning til oppvekstsenteret er det også kommunal barnehage. Kommunens syke- og aldersheim er lokalisert på Dun på Jøa. Her har også kommunen sine omsorgs- og eldreboliger. All omsorg skjer med syke- og aldersheimen som base, også for hjemmebasert omsorg. Ved behov for uttrykning nattetid er ferga en utfordring, også kostnadmessig. Fosnes har for tiden ikke egen lege, men deltar i legevaktsamarbeid.

Fosnes kommune har et bredt og godt kulturliv, og kulturskolen har i mange år vært en av landets fremste når det gjelder oppslutning. Størstedelen av aktiviteten i kommunen er knyttet til kommunesenteret på Dun, med skole, idrettsanlegg, svømmehall og samfunnshus. Mange av kulturaktiviteten har store utfordringer med å få med ungdommer i videregående skole da de ofte av kommunikasjonsmessige årsaker velger å bo på hybel i Namsos. For stadig flere vil det å ha tilgang på mer urbane aktiviteter utover åpningstider for ferga, være avgjørende for valg av bosted. Dette gjelder anledningen til å delta på spesielle kulturaktiviteter så vel som vanlig uteliv. Nærhet til by vil etter hvert utgjøre et fortrinn selv om bostedet i seg selv er landlig. Fosnes ønsker i en slik sammenheng å framstå som en del av nærområdet til Namsos, men har betydelige utfordringer i forhold til potensiell bosetting på Jøa.

På Jøa er landbruk hovednæring med melk og kjøttproduksjon. Antall aktive brukere er redusert de senere årene, men areal som brukes og produksjon er heller økt og ikke redusert. Organisasjonene innenfor landbruk gir økonomisk støtte til arbeidet med bruprojektet og begrunner dette med likeverdige forhold for transporten der ei bru vil være et bedre og ikke minste et rimeligere alternativ enn ferje. Det drives også oppdrett av matfisk på laks og ørret, og skjelloppdrett (5 konsesjoner). Denne virksomheten har behov for transportløsninger utover det som åpningstiden for ferga utgjør i dag. Kommunikasjoner er avgjørende innenfor reiseliv, og selv om ferga i seg selv kan være en attraksjon i enkelte tilfeller, er forbindelsen til Jøa en stor utfordring for reiselivsnæringen. I prosjektrapporten hevdes at flere bussoperatører velger å legge turen andre steder enn til Jøa, og begrunner dette med ferjetakster og åpningstider. Det er lagt ut omfattende områder for fritidsbebyggelse på Jøa, men på tross av attraktive tomter er etterspørselen lav. Grunneierne begrunner dette blant annet med kjøpernes krav til komfort også når det gjelder fysisk infrastruktur og kommunikasjon med fastlandet. Et døgnåpent samfunn er mer attraktivt også for hytteeiere. Felles fylkesplan 2009-2012 for Trøndelag fastslår at det er et problem for det distriktsbaserte næringslivet, at både nasjonale og regionale flyttestrømmer forsterker bosettingen i og rundt byene. Fokus på vilkårene for bosettingen i distriktene er derfor nødvendig, og en helhetlig tenking knyttet til bolig, familie, barnehage/skole og fritid er nødvendig i en slik sammenheng.

I prosjektrapporten anslås total kostnaden for hengebru med 30 m seglingshøyde til 480 mill. kr (2008-kroner). Med bompengeneinnkreving er kostnader til innkreving anslått av Statens vegvesen til 2 mill. kr per år. Anslaget er usikkert og må utredes nærmere. I prosjektrapporten er det redegjort for to alternative finansieringsløsninger. Den ene løsningen er en fullfinansieringspakke på 675 mill. kr omfatter en slags "worst case" med kort periode for innkreving av bompenger, ingen rentekompensasjon, og ingen indeksregulering av ferjedriften. Det andre alternativet med en fullfinansieringspakke på 720 mill. kr omfatter rentekompensasjon, indeksregulering og noe lenger innkrevingsperiode. Alternativene dekker investeringskostnader, rentekostnader og administrasjon under nedbetalingstiden. Finansiering av Jøabrua kan omfatte bruk av ulike finansieringsposter og finansieringskilder, og de mest aktuelle er:

- Fylkesramme til det nye fylkesvegnettet
- Rentekompensasjonsordning (lån)
- Bruk av ferjesubsidier/alternativt bruk av ferjetilskudd
- Bompenger
- Andre tilskudd

I tabellen nedenfor presenteres et sammendrag av Statens Vegvesen sine beregninger for de to finansieringsalternativene for Jøabrua. Tabellen nedenfor viser finansieringsandeler med forslag til fordeling på ulike finansieringsposter:

Tabell 12: Alternative finansieringsløsninger for bru til Jøa

	Alt A		Alt B	
	%	Mill. kr	%	Mill. kr
Rentekompensasjon	0	0	38	274
Fylkesvegmidler	44	297	6	43
Bompenger	2	14	2	14
Fergeavløsningsmidler o.a.	54	364	54	389
Sum	100	675	100	720

I prosjektrapporten er det redegjort for forutsetningene for beregningene, og dette viser at alternativene ikke er direkte sammenlignbare (for eksempel innkrevingstid, vedlikeholdskostnader). I tillegg er det betydelig usikkerhet ved flere av finansieringsordningene. Det er også grunn til å påpeke at med unntak av bompengandelen er all øvrig finansiering fylkeskommunal, slik at fordelingen mellom postene ikke er avgjørende, selv om de berører ulike deler av fylkeskommunens budsjett. For ferjeavløsningsmidlene er det flere uavklarte forhold, og i prosjektrapporten er det forutsatt at fylkeskommunen viderefører ordningen som staten har anvendt til nå. Det er beregnet en innkrevingstid for bompenger på mellom 15 (alternativ A) og 20 år (alternativ B).

Rentekompensasjonsordningen er en statlig låneordning der fylkeskommunen kan søke om rentefrie lån. Detaljene om ordningen er ikke avklart, men det kan antas fem års avdragsfrihet og deretter nedbetaling over 15 år. I prosjektrapporten anmodes om at fylkeskommunen snarest søker om slikt lån som finansieringsbidrag til Jøabrua.

I forprosjektet konkluderes det videre med at det snarest bør etableres et foretak for å drive prosjekt Jøabrua fram mot fullfinansiering.

Fosenvegene - "Ei' tim' te' By'n"

Etter initiativ fra lokalt næringsliv på Fosen ble prosjektet "Fosenvegene – ei' tim' te' by'n" etablert i regi av Fosen regionråd. Intensjonen med arbeidet var å arbeide for utbygging og standardheving av hovedvegene i regionen for å bedre kommunikasjonene internt på Fosen, samt mellom Fosen og Trondheim. Det ble valgt å organisere arbeidet ved etablering av et aksjeselskap, og Nord-Trøndelag fylkeskommune deltok som stifter og med styrerepresentant i utbyggingsselskapet. Kommunene Leksvik og Mosvik deltar i utbyggingsselskapet fra Nord-Trøndelag, og en hovedvekt av de aktuelle prosjektene er lokalisert i Sør-Trøndelag.

Etableringen av selskapet ble basert på et bredt mandat, men i første omgang vil oppgaven til selskapet bestå i å konkretisere aktuelle tiltak og utvikle tilhørende finansieringsløsninger. Fylkeskommunen har tegnet aksjer i selskapet, i tillegg til at det er disponert RDA-midler (kompensasjonsordningen for økt arbeidsgiveravgift) til arbeid med tilknytning til prosjektet. Hovedmålet med prosjektet "Fosenvegene – ei' tim' te' by'n" er å sikre videre vekst i næringslivet på Fosen. Det innebærer krav til både økt sikkerhet samt økt framkommelighet ved redusert reisetid for trafikantene.

Prosjektet har lagt følgende krav til framtidig vegnett til grunn for arbeidet:

- Jevn vegstandard
- God framkommelighet til alle årstider
- God kjørekomfort til alle årstider
- De forskjellige trafikantgrupper kan holde sin kjørefart uten vesentlige forsinkelser
- Kjøretiden skal være forutsigbar
- Sikkerhet, redusert antall ulykker

De tiltakene som prosjektet foreslår skal gi:

- ♦ Sikker, effektiv og rask kommunikasjon til/fra Trondheim
- ♦ Sikker, effektiv og rask intern kommunikasjon på Fosen
- ♦ Positiv konkurransesituasjon og utviklingsmuligheter for næringslivet på Fosen

Prosjektet har forestått en teknisk/økonomisk utredning av 17 delprosjekter. I utarbeidelsen av kostnadsoverslag er det ikke lagt inn grunnvervskostnader, slik at disse vil komme som et tillegg til de kostnadstallene som er presentert. Alle delprosjektene ligger på Fosen med unntak av delprosjektet rv 710 Ingdal-Valset som ligger i Agdenes kommune. Alle foreslåtte tiltak foreligger i prioritert rekkefølge, og kostnadsoverslagene er prisjustert fra 2005-kr til 2009-kr med unntak av rv 717 Sund – Bradden og rv 715 Vanvikan – Olsøy. For disse prosjektene har Statens vegvesen gjennomført kostnadsanslag i forbindelse med planarbeidelse. Kostnaden knyttet til rv 715 baserer seg på at ny vegtrasè følger fv. 82, øst for Storvatnet i Leksvik kommune, og for denne veien foreligger også vurderinger av alternative traseér. En oversikt over aktuelle tiltak er presentert i figur og tabell nedenfor.



Figur 5: Oversiktskart over prioriterte prosjekter i Fosenvegene – ”Ei’ tim’ te by’n”.

Tabell 13: Oversikt over tiltak og prosjektpakker innenfor Fosenvegene – ”Ei’ tim’ te by’n”

Delprosjekt	Tiltak	Lengde, km	Fylke	Kostnad 2009 (mill kr)
Rv 717 Sund-Bradden	Omlegging	6,5	Sør-Trøndelag	133
Rv 715 Vanvikan – Olsøy	Omlegging		Nord-/Sør-Trøndelag	474
Rv 715 Keiseråsli-Olsøy (Kråkmo)	Omlegging	15		-
Rv 715 Vanvikbakkene	Omlegging	3,4		-
Rv 755 Leksvik-Vanvikan	Utbedring	27,6	Nord-Trøndelag	70
Rv 710 Ingdal-Valset	Utbedring	29,3	Sør-Trøndelag	110
Rv 715 Rørvik terminalområde	Ombygging av kryss		Sør-Trøndelag	15
Pakke 1 (prioritet 1)		81,8		802
Rv 715 Rørvik-Vanvikan	Utbedring	5,9	Nord-/Sør-Trøndelag	10
Rv 715 Olsøybakkene	Omlegging	3	Sør-Trøndelag	10
Rv 715 Haugsdalen-Rødsjø	Utbedring / omlegging	10,8	Sør-Trøndelag	70
Rv 715 Rødsjø-Krinsvatn	Omlegging	2,5	Sør-Trøndelag	20
Rv 715 Bru over Krinsvatn	Ny bru / omlegging		Sør-Trøndelag	20
Rv 717 Bradden-Stadsbygd-Rørvik	Utbedring / omlegging	12,6	Sør-Trøndelag	100
Rv 715 Krinsvatn-Årnes	Utbedring / omlegging	20,8	Sør-Trøndelag	140
Pakke 2 (prioritet 2)		55,6		370
Rv 710 Brekstad-Botngård	Utbedring	12,6	Sør-Trøndelag	20
Rv 710 Botngård-Krinsvatn	Utbedring / omlegging	25,5	Sør-Trøndelag	100
Rv 715 Reppkleiv-Årgård	Utbedring	66,3	Nord-/Sør-Trøndelag	190
Fv 14 Roan-Reppkleiv	Utbedring	-	Sør-Trøndelag	80
Fv 193 Verrabotn-Meltingen	Utbedring / fast dekke	13,4	Nord-Trøndelag	60
Pakke 3 (prioritet 3)		117,8		450
Totalkostnad (usikkerhet +/- 40pst):				1 622
Kommunale vedtak knyttet til investeringskostnad:				1 680

Stortinget har bevilget 20,0 mill kr til oppstart av prosjektet rv 717 Sund-Bradden i 2009 (St.prp.nr.1 (2008-2009)), og kostnadsoverslag for prosjektet er 133 mil 2008-kr. Det er igangsatt arbeid med reguleringsplan på rv 710 Ingdal– Valset og rv 755 Leksvik – Vanvikan. Reguleringsplanene ventes godkjent i løpet av året. Kommunedelplan for rv 715 Vanvikan – Olsøy legges ut til offentlig høring så snart det foreligger geoteknisk rapport basert på grunnboringer i området. Kommunedelplanen ventes godkjent i løpet av høsten 2009.

Det foreligger nytt/kostnadsanalyse for pakke 1 i tabellen ovenfor som viser en negativ netto nytte (– 70 mill. kr) for tiltakene i denne prosjektpakken. Nytt og lønnsomheten på delstrekningene varierer, men i sum betegnes den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som bedre enn gjennomsnittet for veginvesteringene i Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 (Kilde: ViaNova Plan og Trafikk as).

Prosjektet har gjennomført vurderinger av ulike modeller for finansiering av investeringer på 1 500 mill. kr (2005-kroner), og foreslår en bompengefinansiering med tre innkrevingspunkter: to ferjer (Flakk- Rørvik og Brekstad- Valset) og ett på land (Krinsvatn). Beregningene viser at med en takst på 45 kr (2005-kroner) og med 500 mill. kr i offentlig finansiering vil bompengeinnkrevingen avsluttes i 2024, eller etter knapt 15 år. Trafikkgrunnlaget som er benyttet i denne beregningen er 4 530 kjøretøy per døgn. Det er knyttet usikkerhet til hvor mye avvisning av trafikk en innføring av bompenge på Fosen vil medføre. Utarbeidet forslag til prosjekter i prioritert rekkefølge og finansieringsløsning er lagt fram for deltakende kommuner for politisk behandling, og i oktober 2008 behandlet alle kommunene

bompengesaken. Kommunen slutter seg til foreslått prosjektpakke og finansieringsløsning. I vedtakene har kommunene lagt til grunn et totalt investeringsomfang på 1 500 mill i 2005-kroner, fordelt med 75 % bompenger og 25 % fylkesvegmidler. Vedtakene er likelydende med unntak av spørsmål knyttet til simpel garanti. Mosvik kommune vil ikke stille garanti før dette er avklart med fylkesmannen i Nord-Trøndelag. Leksvik kommune stiller simpel garanti for 97,262 mill kr, mens de andre kommunene stiller simpel garanti for 715,312 mill kr. Fosenvegene AS har i brev av 3.april 2009 søkt Statens vegvesen om tillatelse til å del-finansiere utbygging og standardheving av hovedvegene i regionen. Nord-Trøndelag fylkeskommune mottok søknad om delfinansiering av tiltakene i brev datert 14.4.2009, og i svar fra fylkeskommunen datert 29.5.2009 er det vist til at spørsmålet vil bli lagt fram for fylkestinget i september i 2009 i forbindelse med behandlingen av handlingsprogram 2010-2013 for de nye fylkesvegene.

Rv705 – ”Fra fjord til fjell”

Prosjektet ”Rv705 – fra fjord til fjell” er et samarbeidsprosjekt som har til formål å gjennomføre nyanlegg og utbedringer til en definert vegstandard og trafikksikkerhet på strekningene Sandfærhus – Brekken av rv 705 og Brekken – Røros Bergstad av rv 31. Ambisjonene med prosjektet er å få gjennomført en ”utredningspakke” for rv 705 Stjørdal-Røros. Arbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Stjørdal, Selbu, Tydal og Røros, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen samt næringsliv langs den aktuelle strekningen. Det er etablert en styringsgruppe som består av ordførerne fra kommunene, en representant fra hver av de to fylkeskommunene, Statens vegvesen og en representant fra næringslivet (Norges lastebileierforbund). Nord-Trøndelag fylkeskommune har bidratt med økonomisk støtte til arbeidet, i tillegg til administrativ deltagelse i en arbeidsgruppe som er oppnevnt i forbindelse med gjennomføringen. Arbeidet som er utført om rv 705 – ”Fra fjord til fjell” er dokumentert i flere prosjektrapporter.

Prosjektet ”Rv705 – fra fjord til fjell” omfatter utarbeidelse av en samlet ”utbedringspakke” for rv 705, samt tilknytningen til Røros Bergstad, mellom endepunktene som er Værnes i Stjørdal kommune og Bergstaden i Røros kommune. Gjennomføringen planlegges som en trinnvis prosess hvor prosjektet har ambisjoner om er å få lagt inn de første enkelttiltakene i handlingsprogramperioden 2010 – 2013 av Nasjonal Transportplan (NTP). Hele gjennomføringen antas å strekke seg over 3-4 handlingsprogramperioder av NTP. Som overordnede standardmål for utviklingsarbeidet er følgende lagt til grunn:

1. Bæreevne for 10 tonn helårs aksellast
2. Punktvis/strekningsvis heving av geometrisk standard for blant annet bedre avvikling av tungtrafikken, og økt andel strekninger med fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk
3. Parallell gang- og sykkelveg på strekninger gjennom bebygd strøk
4. Omlegging/opprustning for miljøforbedring og økt trafikksikkerhet, herunder å unngå store sprang i vegstandard.

Prosjektet har utarbeidet en samlet utbedringspakke i henhold til de oppsatte målene. Tiltakspakken definerer omfanget av prosjektet og er lagt til grunn for økonomisk ramme og finansieringsplan, samt oppfølgende planlegging etter Plan- og bygningsloven i kommuner og fylkeskommuner. Det er utarbeidet og fremmet en suksessiv oppstilling av prioriterte enkelttiltak for gjennomføring til hver handlingsplanperiode i NTP. Arbeidet er basert på foreløpig ”Rutevis plan for riksveg 705, Sandfærhus – Brekken” som ble utarbeidet av Statens vegvesen i 1998. En rutevis plan er en teknisk beskrivelse av eksisterende forhold og ønsket

standardheving for en lengre vegstrekning, og kan gi en oversikt over framtidige investeringsbehov på vegnettet samt anvisning av hvilken standard som skal følges ved planlegging av utbedringstiltak på delstrekninger.

Ruta starter ved avkjørsel fra E6 ved Værnes flyplass, like nord for Stjørdalselva i Nord-Trøndelag. Vegen går gjennom Stjørdal kommune i Nord-Trøndelag og kommunene Selbu, Tydal og Røros fram til Røros sentrum, den siste delen som rv 31 fra Brekken. Ruta er delt inn i følgende hovedparseller:

Tabell 14: Inndeling av rv 705 og rv i hovedparseller som inngår i prosjektet "Rv 705 – fra fjord til fjell"

Hovedparsell	Fra - til	Lengde (km):
I Nord-Trøndelag:		
01	Sandfærhus XE6 - Hell	1,071
02	Hell – Sør-Trøndelag grense/Vinsmyr	18,747
I Sør-Trøndelag:		
01	Nord-Trøndelag grense/Vinsmyr – Selbu krk	17,721
02	Selbu krk. - Ås I Tydal	45,048
03	Ås i Tydal - Stugudal	24,186
04	Stugudal - Myrmoen	29,263
05	Myrmoen – Brekken / xRv31	8,741
Rv 31 - 02	Brekken - Sjøbakken	32,476
Rv 31 - 50	Sjøbakken – Øra xRv30 (arm)	1,545
Total lengde på ruta		178,798

Ruta er klassifisert med regional funksjon B (funksjon B) mellom Værnes og Kyllø i Selbu, lengde 43,6 km. Fra Kyllø til Brekken, lengde 101,6 km og fra Brekken til Røros (lengde 32,5 km) er vegen klassifisert som overordnet lokal hovedveg (funksjonsklasse C). Trafikkmengden (tall fra 2007) i de delene som er i Nord-Trøndelag varierer fra en ÅDT på knapt 9 000 kjøretøy (rundkjøring Værnes) til en ÅDT på knapt 3 500 kjøretøy ved fylkesgrensa. Trafikkmengden er gjennomgående mindre på de delene av vegen som er lokalisert i Sør-Trøndelag. Hele strekningen er tillatt for 10 tonn tillatt aksellast på helårs basis. Totalvekt 50 tonn og 22 m vogntoglengde er tillatt for hele vegruta. Ruta har i sin helhet fast vegdekke, men massetype, kvalitet og dekkealder varierer (de eldste er fra ca. 1980). Vegbredden varierer langs ruta, med gjennomsnittlig 7,6 m i Nord-Trøndelag og 6,9 m i Sør-Trøndelag. Omtrent 18,4 km (13 %) har dekkebredde under 5,8 m og tillater dermed ikke oppmerking av midtlinje. Trafikkulykkene på vegruta er relativt spredt, men dødsulykkene og de største alvorlighetsgrader synes å være knyttet til de tettest bebygde områdene i Selbu og strekningen Hitterdal – Sjøbakken på rv 31 i Sør-Trøndelag. Det har også vært flere alvorlige ulykker på den delen av rv 705 som er lokalisert i Nord-Trøndelag. Arealbruken langs vegruta varierer fra relativt tett randbebyggelse til høyfjellsstrekning uten fast sideaktivitet. Det største omfanget av randbebyggelse finnes mellom Tømra og Kylløkrysset, det vil si de sentrale delene av Selbu kommune. Skiltet fartsgrense varierer fra 50 – 90 km. Omlag 33 km har fartsgrense under 80 km/t, noe som tilsvarer ca. 22 % av hele ruta.

Slik ruta fremstår i dag er den en sammensetning av det som tidligere var ulike vegnivå med store forskjeller, spesielt i bæreevne og bredde. Dette inntrykket forsterkes av at det er foretatt en utbedring av enkelte avgrensede parseller. For Selbu og Tydal kommuner representerer rv 705 det eneste transporttilbudet inn til og ut fra kommunene. Andelen gjennomgangstrafikk på de enkelte delstrekninger av rv 705 antas å være beskjeden. Kollektivtrafikk-

tilbudet er konsentrert om skolebarnkjøring foruten et daglig minimumstilbud med buss på strekningen Trondheim – Stugudal. De største trafikkmengdene på ruta er mellom Værnes i Stjørdal og Kyllø i Selbu, men det er i dag ingen kapasitetsproblemer langs noen del av vegruta. I rapport fra prosjektarbeidet uttrykkes utbedringsbehovene i første rekke knyttet til ønskene om:

- En større jevnhet i standard enn hva dagens veg kan tilby
- Bedre forhold for tunge kjøretøy
- Økt sikkerhet for myke trafikanter gjennom tettsteder og tett randbebyggelse

Dagens utvikling tyder på at trafikken langs rv 705/Rv31 vil være i økning i årene fremover i tråd med det som ellers er trenden i Sør-Trøndelag. Rekreasjonstrafikken fra Trondheim til hytteområder i Selbu (17-1800 hytter) og Tydal (ca. 1500 hytter) er betydelig og relativt jevnt fordelt over hele året. For tungbiltrafikken mellom Nord-Trøndelag/Nordland og Sør-Sverige, ser det ut til at rv 705/Rv31 har hatt en viss økning etter at ny rv 705 ble etablert over fjellet mellom Stugudal og Brekken, og for tungtrafikk mellom Østlandet og Trøndelag/Nord-Norge kan ruta være et mulig omkjøringsalternativ hvis E6 skulle bli stengt på kritiske partier. En større jevnhet i standard for vegruta vil gjøre den ytterligere attraktiv for flere trafikanter som i dag velger andre ruter.

I rapporten fra prosjektarbeidet vises det til at store deler av rv 705 har en nokså ujevn geometrisk standard, og at dette kommer i tillegg til en noe ujevn hastighetsstandard på grunn av bebyggelse og aktiviteter langs vegen. Dette gjelder særlig for den delen av vegen som ligger i Stjørdal kommune, samt på strekningen Tømra – Rollset i Selbu kommune. Rv 705 gjennom Stjørdal har i utgangspunktet en relativt bra geometrisk standard, men også her er det punkter og strekninger som bidrar til både redusert framkommelighet og redusert sikkerhet. Dette gjelder i første rekke Hell-området hvor trafikken i dag må følge et vegnett som i sin tid var basert på en annen E6-trasé enn dagens. Særlig for tungbiltrafikken innebærer området en tungkjørt del av ruta og tidsbruken på de siste 2-3 kilometrene inn mot E6 er betydelig. Transportmessig vil det derfor være mye å hente på en full omlegging av rv 705, inkl. ny bru over Stjørdalselva. Samfunnsøkonomisk vil denne løsningen være et av tiltakene med størst nytteeffekt i det foreliggende prosjekt, og det henvises i denne sammenheng til Effektberegninger som er presentert i prosjektrapporten.

I prosjektrapporten oppsummeres beskrivelsen av dagens situasjon med er det et stort behov for tiltak som kan heve den geometriske standarden langs rv 705, blant annet for å gi bedre og sikrere avvikling av tungbiltrafikken. Tiltakene vil også bidra til å få flere strekninger med fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk, og behovet for slike tiltak er størst langs rv 705 i Stjørdal og Selbu, tett fulgt av rv 31 i Røros. Bakkene i Brekka i Tydal gir ofte framkommelighetsproblemer vinterstid.

Med utgangspunkt i erfaringstall for ulykkesfrekvenser, er det utført en forenklet ulykkesanalyse på hovedparsellnivå i prosjektrapporten. Et forventet antall ulykker er beregnet ut fra ulykkesfrekvenser, og beregningsresultatene er sammenlignet med registrerte ulykker fra Vegvesenets ulykkesregister for 10-årsperioden 1997-2006. Med utgangspunkt i gjennomsnittelige ulykkeskostnader er det beregnet hvilke deler av rv 705/Rv31 som har ”merkostnader” i forhold til normal vegstandard (benyttet gjennomsnittelige kostnader for personskadeulykker på 3,560 mill 2005-kr (EFFEKT-programmet)). Det presiseres i rapporten at dette er en relativt forenklet analyse.

De tettest bebygde områdene langs vegruta ligger i Stjørdal, Selbu og Røros, men også Tydal har partier hvor bebyggelse gir aktivitet av myke trafikanter i vegbanen. Prosjektet har derfor som et av hovedmålene å få lagt til rette for etablering av parallell gang- og sykkelveg gjennom bebygde strøk.

For biltrafikken er den trafiksikkerhetsmessige standarden langs rv 705/Rv31 variabel, og i prosjektrapporten framheves rv 31 spesielt. Behovet for tiltak rettet mot gående og syklende er størst Selbu, Stjørdal og i de bynære områdene av Røros. Forøvrig er trafikkfarlige punkter for biltrafikken spredt utover hele vegruta. Av farlige strekninger blir rv 31 Hitterdal kpl. – Røros påpekt spesielt. Avkjørselssanering framheves som et tema i all areal- og detaljplanlegging i de fire kommunene som deltar i prosjektsamarbeidet.

Totalvurderingen er at ruta har varierende standard og svært liten del av ruta har tilfredsstillende standard i forhold til vegnormalene. Både på kort og mellomlang sikt uttrykkes i prosjektrapporten at det er urealistisk å tro at vegnormalstandard kan oppnås for hele ruta. Prosjektet foreslår derfor å innføre begrepet “akseptabel standard” for eksisterende veger ved å angi utformingskrav til et vegsystem som gir en brukbar løsning fram til den fullgode eventuelt er realisert. For de viktigste parametrene er akseptabel standard for veger med ÅDT mindre enn 4 000 kjøretøy definert som:

- Tofeltsveg med minimum 6,5 m totalbredde
- Fast dekke
- Bæreevne som samsvarer med 10 tonns helårs aksellast/ 50 tonn totalvekt
- Fartsgrense 80 km/t eller mer utenfor tettbygd strøk

I prosjektrapporten skisseres en helhetlig strategi for hele ruta der retningslinjene for valg av vegstandard gir rammene for hvilke tiltak som bør iverksettes på ruta i et 30-års perspektiv. Trafikkmengder sammenholdt med vegens geometriske standard danner basis for vurderingene og er i stor grad bestemmende for tiltaksbehovet. På enkelte deler av ruta, der det i et 30-års perspektiv satses på å utvikle eksisterende veg, gir også ulykkesituasjonen føringer for valg av tiltak. På denne bakgrunn må derfor behov for utbedringstiltak deles inn i tre ulike hovedmålsettinger ut fra en grovinndeling av vegnettet:

Tabell 15: Fordeling av tiltak innenfor tre hovedmålsettinger fordelt etter en grovinndeling av vegnettet

Grovinndeling i strekninger av vegnettet	1) Jevnhet i vegstandard	2) Bæreevne som tilsvarer 10 tonns aksellast	3) Økt sikkerhet, inkludert sikring av myke trafikanter
Værnes - Hell	X		
Hell – Frigård			X
Frigård – Tømra	X		X
Tømra – Kyлло	X		X
Kyлло – Ås	X		
Ås – Stugudal		X	
Stugudal – Myrmoen			
Myrmoen - Brekken	X _{A)}	X	
Brekken - Sjøbakken	X		
Sjøbakken - Øra (Røros sentrum)			X

A) Tiltaket omfatter strekningen ved Djupbrua som også er et trafiksikkerhetstiltak

Prosjektet legger følgende strategier til grunn innenfor de tre hovedgruppene av tiltak for å nå målene med prosjektet:

- 1) Tiltakene i denne kategorien bør bygges ut i tråd med trafikkbelastningen, dvs. at tiltak nærmest Værnes bygges ut først. Dette gir stor nytteverdi for kommunene Stjørdal, Selbu og Tydal som alle har sin gjennomkjøring til E6 forbi Hell/Værnes-området. Dernest kommer tiltak i Selbu mellom Tømra og Kyлло og de to tiltakene i Røros. Tiltak på strekningen Kyлло – Ås gjennomføres sist.
- 2) Forsterknings- og dekketiltak langs begge de to aktuelle strekningene (tidligere fylkesveger) bør kunne finansieres med rene statsmidler i og med at staten har påtatt seg et spesielt ansvar gjennom St.prp. nr 53 (1991-92). Det forutsettes at denne finansieringen sees helt isolert fra de bevilgninger som ellers måtte komme til rv 705.
- 3) I denne kategorien foreslås det å bygge ut tiltakene ut fra den foreliggende ulykkesstatistikk for disse strekningene for perioden 1997-2006.

I prosjektrapporten pekes det også på sammenhengen mellom investeringer, drift og vedlikehold, og at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke innsatsen innen drift og vedlikehold for å kompensere for noen av ulempene for den totale trafikken, og for næringstrafikken spesielt. Samtidig kan også risikoen for ulykker reduseres noe, men økt drift- og vedlikeholdsinnsetning kan likevel ikke kompensere fullt ut for manglende vegstandard. Det vil derfor være behov for en rekke investeringstiltak på eksisterende veg for å sikre restlevetid og redusere risikonivået fram til de store investeringene kan gjennomføres.

Det er utarbeidet en detaljert prosjektlister som prosjektet har lagt fram som et resultat av arbeidet, og aktuelle tiltak er omtalt i en egen delrapport. I prosjektrapporten presenteres et

investeringsbehov i perioden 2010-2013 på 586 mill. kr. Tabellen nedenfor viser hvilke tiltak som inngår i denne prioriteringslisten, samt prioritering av tiltak innenfor perioden 2010-2013 og angivelde av handlingsprogramperiode for øvrige prosjekt:

Tabell 16: Oversikt over aktuelle tiltak fordelt på strekninger

Strekninger	Investeringskostnader, (mill 2007-kr)	Prioritering	Jevn vegstandard	Bærevne	Sikkerhet
Værnes – Hell:			X		
Sandfærhus – Malvikkrysset, omlegging til ny trase	Alt. 1 70,7 Alt. 2 76,5	2			
Hell – Frigård:					X
GSV Bjørgmyran-Frigård	30,0	5			
Frigård – Tømra:			X		X
Utbedr. Fossberga-området	32,5	3			
GSV Sætnan – Elvran (-500m)	15,2	17			
GSV Elvran – Elvarli	11,7	9			
Omlegging Elvran sentrum (+ 500 m GSV mot Sætnan)	33,0	8			
Kvalsåskrysset – Selbu gr.	35,8	2014-2019			
Nord-Trøndelag	234,7				
Kurveutbedring Selbuskogen	33,8	Etter 2020			
Rassikring Tømmerdalen		2014-2019			
Tømra – Kyllø:			X		X
Omlegging forbi Tømra	18,2	6			
GSV Tømra - Selbuhus	6,5	Etter 2020			
Avkj. reg. Sirum Nordre	11,7	Etter 2020			
Oml. Øyberget – Borsetmoen, (alternativt: GSV langs eks. veg)	67,8 (9,1)	10			
Borsetmoen fortau	5,2	2014-2019			
Nykkelmobakkan – Fløneskr.	19,5	2014-2019			
Avkjørselssan. Mebonden	5,2	2014-2019			
Utbedr. Stigamælan + GSV	41,5	7			
GSV Evjen - Kylløkrysset	25,2	2014-2019			
Punktvis utb. Kallar/Mølnåbrua	26,0	Etter 2020			
Roltbrua	15,6	Etter 2020			
Nekåbjørga – Tydal gr.	35,8	2014-2019			
Selbu gr. – Ås:			X		
Omlegging i grenseområdet	31,2	2014-2019			
Lokal oml. v/Hilmobrua (ny bru)	29,6	2014-2019			
Græslid, utvidet vegskulder	3,9	2014-2019			
Forst. Græslid.-Metabrakka	6,0	14			
Aune, vegskulder og grøfter	2,9	2014-2019			
Oml. Brekkbakkan	42,2	15			
TS-tiltak Ås sentrum og Aune	8,4	16			
..tabell forsetter på neste side..					

..fortsettelse tabell..					
Ås – Stugudal:			X		
GSV Berggårdsmyra-Neabyen		2014-2019			
Forsterkning Ås - Stugudal	97,5	1			
Lokal oml. v/skitrekke, to bruer	9,2	2014-2019			
Manglende rekkverk og breddeutv. langs Stugusjøen	30,8	2014-2019			
GSV Moheim - Kapellet	5,8	2014-2019			
Stugudal – Myrmoen		Nybygd veg, ingen tiltak utover generell drift og vedlikehold. Midtlinje.			
Myrmoen - Brekken:			X		X
Forsterkning Myrmoen –Br.	35	12			
Oml. v/Djupabrua	15	4			
Brekken – Sjøbakken:			X		
Kurvaturtiltak v/Rundhåa	6,8	2014-2019			
Oml. v/Djupsjølia	44,9	11			
Kurvaturtiltak v/Steffavollen	13,7	2014-2019			
Kurvaturtiltak v/Peråsvollen	17,6	2014-2019			
Kurvaturtiltak v/Skreddervollen	18,5	2014-2019			
Kurvaturtiltak v/Dokterløkkja	14,6	2014-2019			
Sjøbakken - Øra (Røros sentr.):					X
GSV Sjøbakken - Øra	10,4	13			
Totalt investeringsbehov	990,7				
Herav investeringsbehov for perioden 2010 - 2013	586,0				

Som det framgår av tabellen foreslår prosjektet ”Rv705 – fra fjord til fjell” tiltak for om lag 990 mill. kr (2007-kr), og av disse er 586 mill. kr prioritert i handlingsplanperioden 2010-2013. Av investeringen i denne perioden foreslås investeringer lokalisert i Nord-Trøndelag for knapt 200 mill. kr.

Prosjektarbeidet inkluderer også arbeid for å belyse aktuelle finansieringsløsninger, og det er utarbeidet et konkret forslag for bompengeneinnkreving. Dersom en bompengefinansiering av rv 705/Rv31 skal være mulig, presenterer prosjektet følgende modeller for plassering av bomstasjoner:

1. Plassering i kommunegrensene, det vil si at alle fastboende skal kunne kjøre gratis til sitt kommunesenter
2. Plassere bomstasjonene i de snitt hvor trafikken er størst, det vil si å oppnå raskest mulig nedbetaling
3. Plassering av bomstasjoner på strekninger hvor det foregår/skal foregå anleggsarbeider, slik at trafikantene ser den direkte nytten av bompengene. Dette vil i praksis innebære at noen av bomstasjonene må kunne flyttes internt i prosjektområdet

Prosjektet konkluderer med en anbefaling av alternativ tre i oppstillingen ovenfor. Samtidig foreslås at følgende tiltakssoner legges til grunn:

Tabell 17: Inndelingen av prosjektet i tiltakssoner med fordeling av investeringer i handlingsplanperioden 2010-2013. Sone 1 og 2 er lokkalisert i Nord-Trøndelag.

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

Prosjektet har utarbeidet en egen delrapport ("Bompengevurdering") som presenterer en grov beregning over bompengere- inntekter for de enkelte tiltakssoner, basert trafikkprognoser og bompengesatser på kr. 25 for lette og kr. 50 for tunge kjøretøy. Det er vidare innarbeidet rabattordninger på 40 % for 50 % av lette og 30 % av tunge kjøretøy.

Prosjektet antar at en offentlig finansieringsandel på 40 % er i samsvar med Stortingets forutsetninger, noe som vil være et krav dersom det skal fremmes en bompengeproposisjon for prosjektet. Prosjektet foreslår et rabattsystem som medfører at trafikk gjennom flere bomsnitt kun betaler for et maksimalt antall passeringer, for eksempel to. Prognosen for trafikkvekst er basert på 2 % årlig stigning. Det samme gjelder tungrafikkandelen, som lett vil kunne differensieres for de enkelte tiltakssoner. I første omgang er denne satt til 15 % for samtlige tiltakssoner. Bompengemodellen er utviklet ved bruk av et excel-regneark og viser utviklingen over en 15-årsperiode, i første omgang satt til 2010 – 25. Ut fra de gitte forutsetninger er det beregnet inntektstall for de enkelte år, samt akkumulerte tall. Materiale som er lagt fram betegnes som en relativt grov bompengemodell, og det er understreket at tallene som legges fram stort sett representerer inntektsiden i prosjektet, uten at renter på bompengelån er tatt inn. Innkrevningskostnadene vil spille en relativt stor rolle i et prosjekt med muligheter for såvidt mange bomstasjoner som det her er tale om. Det vil derfor være av stor betydning å holde antall bomstasjoner så lavt som mulig gjennom hele prosjektperioden. Det er forutsatt automatiske antennestasjoner tilpasset AutoPass-systemet, men det må i tillegg gis mulighet for betaling med mynt eller betalingskort. Kostnadene ved etablering av en slik bomstasjon vil ligge rundt 3 mill kr, mens årlig drift vil beløpe seg til ca. 1,6 mill kr.

Prosjektet er politisk behandlet i de fire deltagende kommunene der det anmodes om prioritering av prosjektet i perioden 2010-2013. I vedtakene legges det til grunn en egenfinansiering med en bompengandel på 75 % samt 25 % av finansieringen fra fylkeskommunen. Prosjektet er nå organisert som et interesseselskap.

Oppsummering

Det er foreslått fire bompengeprosjekter med tiltak som er lokalisert i Nord-Trøndelag. Avhengig av fordelingen mellom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag er anmodningen om den fylkeskommunale finansieringsandelen to til tre ganger så stor som disponibelt beløp innenfor den ordinære investeringsrammen til bomvegprosjekter i perioden. Uavhengig av de grenseoverskridende prosjektene er også både rv 17 og Bru til Jøa er hver for seg mer omfattende en tilgjengelig budsjett slik de er presentert nå. Tilgjengelig budsjett til bompengeprosjekter er i utgangspunktet 45 mill. kr per år, det vil si 180 mill. kr i perioden 2010-2013 og 450 mill. kr i hele planperioden. I tillegg står fylkeskommunen fritt i å øke investeringene ved låneopptak slik at de årlige budsjettbeløp anvendes til finansieringskostnader og nedbetaling av gjeld. Etablert rentekompensasjonsordning innebærer at fylkeskommunens renteutgifter dekkes av staten innenfor beløp som tildeles etter søknad. Muligheter og konsekvenser ved å benytte denne ordningen er omtalt nedenfor. Fylkeskommunen står også fritt i å finansiere infrastrukturinvesteringer innenfor det nye fylkesvegnettet med ordinær lånefinansiering, men dette innebærer finansieringskostnader.

Det er uklart om hvilket tidspunkt som er tidligst mulige oppstart er for de ulike prosjektene, men det er et tydelig inntrykk at samtlige prosjekter undervurderer nødvendig tid fram til eventuell oppstart. Det pågår vurderinger av hvilke krav (konseptvalgutredning, kvalitets-sikring) staten vil stille til prosjekter innenfor det nye fylkesvegnettet, og dette vil påvirke mulig oppstartstidspunkt i betydelig grad. Erfaringer til nå viser at denne type prosjekter er krevende, og at det er stor avhengighet til eksterne prosesser som forslagsstiller har svært liten mulighet til å påvirke. Alle bompengeprosjekter skal fortsatt godkjennes av Stortinget, og framlegging og behandling av en Sttingsproposisjon tar i utgangspunktet minst ett år. I tillegg kommer nødvendig tid for eventuelt gjennomføring av konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. I tillegg til eksterne prosesser stiller også prosjektene store krav saksbehandling hos lokale myndigheter. Berørte kommuner skal behandle bompengesøknad, samt utarbeide og vedta nødvendige arealplaner. En nøktern vurdering av tidligste oppstart tilsier at ingen av de aktuelle prosjektene kan igangsettes (anleggsstart) før 2011/2012. For Jøabrua er det ikke vurdert som sannsynlig at eventuell oppstart er mulig i første fireårsperiode på grunn av nødvendig planlegging og planprosesser. En "sen" oppstart av bompengeprosjekter innebærer behov for fleksibilitet innenfor budsjettet for de nye fylkesvegene ved at andre typer prosjekter forses og at bevilgningene til bomvegprosjektene er størst i siste del av planperioden. Fordelingen av beløp på budsjettposter opprettholdes.

Tabellen nedenfor viser en foreløpig oppsummering av de foreslåtte bompengeprojektene basert på innspill fra respektive prosjekt og foreløpige avklaringer med grunnlag i disse forslagene.

Tabell 18: Oversikt over **foreløpige** hovedtall for foreslåtte bompengeprojekter (alle tall i mill. kr)

	Sum investering	Nord-Trøndelag fylkeskommune	Bompengefinansiering
Rv17	1 300	520	780
Jøabrua	675*	661	14
Fosenvegene	1 622	83**	1 220
Rv705	586	50**	439
SUM	4 211	1 331	2 483

* brukostnad ca. 480 mill. kr, totalt finansieringsbehov er 675 – 720 mill. kr.

** også forutsatt finansieringsbidrag fra Sør-Trøndelag

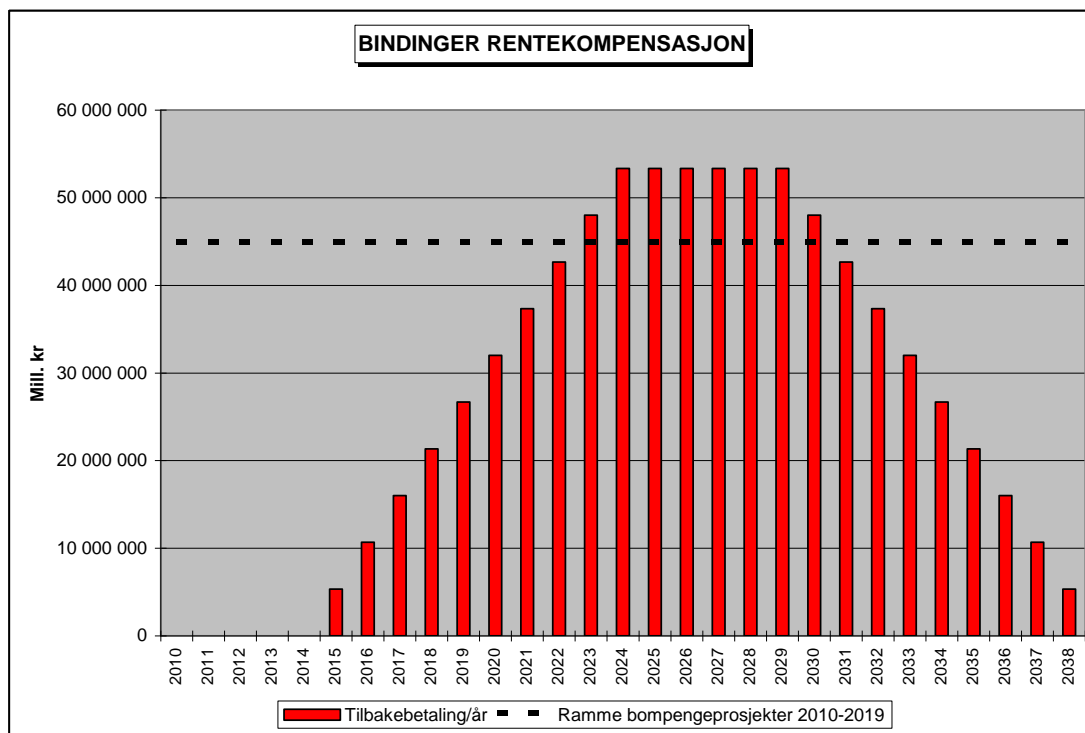
For bru til Jøa er finansieringsbehovet anslått til mellom 675 og 720 mill. kr. Det spesielle her er at vanligvis dekkes finansieringskostnadene av bompengeselskapet som en del av innkrevningen, men for Jøabrua dekker ikke bidraget fra bompengene finansieringskostnadene, slik at disse kostnadene må dekkes på annen måte. Foreslåtte beløp for Foservegene og rv 705 er foreløpige og basert på dialog med Sør-Trøndelag fylkeskommune ettersom det er forutsatt finansieringsbidrag fra begge fylkeskommunene til disse prosjektene. Alle tall i tabellen ovenfor er foreløpige og har en usikkerhet på +/- 40 % som er vanlig på dette planstadiet. Det er likevel verdt å merke seg at med de svært omfattende prosjektkostnadene som foreligger kan investeringsbehovet bli økt eller redusert med mer enn 1 500 mill. kr.

En fordeling av anmodet fylkeskommunal andel vil med grunnlag i tallene i tabellen ovenfor kreve om lag 131 mill. kr/år i perioden 2010- 2019. Realisering av alle prosjektene forutsetter dermed tilleggsfinansiering for inndekning av 881 mill. kr i perioden i tillegg til avsatt beløp på 45 mill. kr/år i planperioden. En innføring av fylkeskommunal ordning for ferjeavløsning innebærer at deler av nedbetalingen av lån kan dekkes over driftsbudsjettet (ferjedrift), men investeringsmidlene må forskutteres i form av rentekompensasjonslån eller andre lån. Fylkeskommunen kan finansiere deler av prosjektene (unntatt bru til Jøa) og på den måten kreve en omarbeiding og reduksjon av de forslag som er oversendt. Samtlige forslag som er oversendt er forankret i politiske vedtak i kommunene, og endringer av innhold og omfang må gjennomføres i en dialog med det enkelte prosjekt. I tillegg til prioriteringen av prosjekt, inkludert eventuell utsettelse av enkelte eller deler av enkelte prosjektforslag, består utfordringen i innfasing av prosjektene i tid og eventuell tilleggsfinansiering innenfor en ramme som samtidig gir rom for tilbakebetaling i tillegg til en årlig fylkeskommunal finansieringsandel.

Framsatte forslag foreslår en fordeling av det fylkeskommunale bidraget fordelt over hele perioden. I utgangspunktet er dette en lite hensiktsmessig løsning fordi det bidrar til å øke finansieringskostnadene til bompengeselskapet. Disse kostnadene dekkes vanligvis av bompengeneinnkrevningen, noe som innebærer økt belastning for brukere av vegen. Den mest hensiktsmessige løsningen består i at fylkeskommunale bidrag tilføres så tidlig i prosjektet som mulig. En slik tilpasning innebærer at det er mer fordelaktig å innfase prosjekter suksessivt i stedet for å starte alle samtidig og fordele fylkeskommunal finansieringsandel per år på mange prosjekter. Økt maksimalt lånebehov og større andel rentebærende gjeld til bompengeselskapene i en nedbetalingstid på 15 til 20 år innebærer en betydelig økning av finansieringskostnadene.

I tillegg til styrkingen av fylkenes rammer i forbindelse med forvaltningsreformen innføres en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Denne ordningen innebærer en årlig nasjonal ramme på 2 milliarder kroner og gir økte muligheter til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak. Arbeidet med retningslinjer for ordningen med rentekompensasjon er startet opp med sikte på å legge frem foreløpige retningslinjer i statsbudsjettet for 2010, og fylkeskommunene vil bli involvert i arbeidet med innholdet i ordningen. Det er grunn til å anta at tildelte lån innenfor ordningen over tid vil få om lag samme fordeling som ”vekst i frie inntekter (veg)”, noe som i utgangspunktet innebærer mulighet for et årlig finansieringsbeløp på om lag 80 mill. kr til Nord-Trøndelag. Det er antatt fem års avdragsfrihet og deretter en nedbetaling over 15 år. Det er imidlertid viktig å være klar over at ordningen medfører bindinger til framtidige budsjetter og dermed reduserer framtidig handlingsrom. I praksis er det framtidig nedbetaling som begrenser forsvarlige låneopptak innenfor rentekompensasjonsordningen. Tildeling av midler antas å bli basert på en søkeordning, og det er ikke gitt at

Nord-Trøndelag tildeles midler som det søkes om. Figuren nedenfor illustrerer effekten av et låneopptak av rentekompensasjonsmidler på 80 mill. kr per år i perioden 2010- 2019:



Figur 6: Illustrasjon av effekt i form av framtidige bindinger i form av nedbetaling av gjeld som følge av "rentekompensasjonslån" på 80 mill kr/år i planperioden

Søylene i figuren ovenfor viser nedbetaling av rentekompensasjonslån og den stiplede linjen i figuren illustrerer omfang av fylkeskommunale midler til "bompengeprosjekter" i dette handlingsprogrammet. Figuren må betraktes som en illustrasjon, fordi det er nødvendig med en rekke forutsetninger for å gjennomføre beregningen. Det framgår likevel at en opplåning som skissert innebærer at avsatt beløp til bompengeprosjekter er for lite for å dekke avdrag på lån på tross av at rentekostnaden kompenseres. I figuren framgår at avsatt ordinært beløp (45 mill. kr/år) disponeres fritt i perioden med avdragsfrihet, før handlingsrommet gradvis reduseres fordi avsatte midler må anvendes til nedbetaling av lån. I perioden fra 2023 til 2030 er beløpet som er avsatt til denne typen prosjekter i perioden utilstrekkelig for nedbetaling av gjeld. Dette innebærer behov for nedprioritering av andre deler av budsjettet for de nye fylkesvegene, eller eventuelt en økning av totalrammen. Bindingene som følge av eksemplet ovenfor varer nesten 30 år fram i tid. Det er også grunn til å peke på at det bør vurderes å anvende rentekompensasjonsordningen til "andre prosjekter", og ikke utelukkende knytte ordningen til "bompengeprosjekter". Hvis fylkeskommunen innfører ordning med ferje-avløsningsmidler kan som nevnt deler av nedbetalingen av gjeld dekkes fra ferjedriftsbudsjettet forutsatt at staten opprettholder opprinnelig budsjettnivå.

Eksemplet i figuren ovenfor ville gi et samlet investeringsbeløp på 1 250 mill. kr i planperioden. Selv om midler fra ferjedriftsbudsjettet inkluderes er en slik tilpasning knapt tilstrekkelig for å dekke behovet som er framlagt i prosjektforslagene. I tillegg er det grunn til å anta at det også vil oppstå behov for andre prosjekter i en så lang tidsperiode. De foreslåtte bompengeprojektene omfatter utbedring av om lag 160 km av det nye fylkesvegnettet, noe som utgjør knapt 13 % av dette vegnettet. Det er en rekke utbedringsbehov på de øvrige 87 % eller 1 080 km av de nye fylkesvegene i Nord-Trøndelag. Beregnet etterslep på 477 mill. kr

illustrerer et stort utbedringsbehov i tillegg til at det også foreligger behov for økt vegstandard langs store deler av det nye fylkesvegnettet. For hovedandelen av dette vegnettet er bompengefinansiering uhensiktsmessig, og over tid kan det bli behov for å vurdere en økning av budsjettposten til ”andre prosjekter” og eventuelt en reduksjon av ”bompengeprosjekter”. Sterke bindinger langt fram i tid reduserer mulighetene for slike tilpasninger.

Det er foreslått å benytte ferjeavløsningsmidler for bru til Jøa. Dagens statlige ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd er knyttet til at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan benyttes som delfinansiering av vegprosjekt som avløser eller eventuelt innkorter ferjesamband. Refusjoner kan utbetales til bompengeselskap i inntil 30 år. For etablerte ordninger gir overtakelse av dagens øvrige riksvegnett ingen konsekvenser for fylkene. For prosjekt som er planlagt åpnet for trafikk etter 2010, inngår midlene i rammen til kjøp av ferjetjenester som også overføres til fylkene. Dette innebærer at en investering må lånefinansieres og at eventuelle finansieringskostnader og nedbetaling av gjeld dekkes av de årlige midlene til ferjedrift (inngår i rammeoverføring). En videreføring av den statlige ordningen i fylkeskommunal regi vil dermed ikke bidra med tilleggsfinansiering, men framgå som en flytting av midler (- finansieringskostnader) fra ferjedrift til investering i refusjonsperioden. En mulig løsning består i å lånefinansiere investeringen og nedbetale lånet med ferjedriftsmidler. Det er imidlertid en rekke uavklarte spørsmål i denne forbindelse, blant annet ulike tidsperspektiv (rentekompensasjonslån nedbetales i løpet av 20 år/fergekompensasjon 30 år), nåverdibetraktninger (reduert verdi av framtidige inntekter) samt eventuell indeksregulering av framtidige driftsutgifter til ferje. Fylkeskommunen står fritt i å utforme egen ferjeavløsningsmodell, men i den grad rammebetingelsene er kjent nå vil dette i utgangspunktet bli en tilpasning innenfor de statlige overføringene som er lagt fram i kommuneproposisjonen for 2010.

Vurderingen av bompengeprosjektene i forhold til budsjett for de nye fylkesvegene i planperioden er basert på følgende retningsgivende kriterier:

- Prosjektforslagene som er vedtatt av kommunene legges til grunn
- Hensyn til tidligste sannsynlige oppstart uavhengig av bevilgning
- Gjennomføring i rekkefølge suksessivt
- Det forutsettes anvendelse av rentekompensasjonsordningen
- Det skal foreligge framtidig budsjettbehandlingsrom i perioden fra og med 2014

Konklusjonen etter vurderingen er at det avsettes midler i handlingsprogrammet for perioden 2010- 2013 for fylkeskommunal andel til Fosenvegene og rv 17. Realisering av rv 705 og Jøabrua vil etter dette først være aktuelt i perioden 2014-2019. Det vil være behov for å tilføre lånte midler fra rentekompensasjonsordningen i perioden, men omfang av slik belåning er avhengig av oppstartstidspunkt for prosjektene.

5.1.2 Andre prosjekter

I tillegg til de omfattende utbyggingsbehovene som er dokumentert i tilknytning til bompengeprosjektene er det også registrert betydelige utbedringsbehov innenfor den delen av de nye fylkesvegene som ikke inngår i bompengepakker. I forbindelse med dialogmøter med kommunene er det foretatt registreringer av en rekke tiltak som er påvist som aktuelle.

I inneværende planperiode er utbyggingen av rv 769 Lænn – Sørenget i Namsos kommune igangsatt, og det gjenstår et investeringsbehov på om lag 40 mill. kr for ferdigstilling av

prosjektet. Det ble vedtatt en fylkekommunal forskuttering i 2008, og en statlig startbevilgning til prosjektet kom i 2009. Prosjektet regnes derfor som økonomisk binding og det søkes om å ta opp lån med rentekompensasjon i 2010.

Åsnes bru på rv 766 i Namdalseid kommune er i kritisk dårlig stand for å kunne beholde 10 tonns aksellast, noe som er særdeles viktig for Flatangersamfunnet som har dette som eneste vegforbindelse til kommunen. Prosjektet må karakteriseres som teknisk binding og det søkes om å ta opp lån med rentekompensasjon i 2010. Det er anslått en kostnad på 35 mill. kr for bygging av ny Åsnes bru.

Rv761 i Inderøy kommune går gjennom skoleområdet på Straumen og skiller barneskole og ungdomsskole. I dag er det kun opphøyde gangfelt og fartsreduksjon som er trafiksikkerhets-tiltak. Dette skaper i noen grad framkommelighetsproblem for vegtrafikk om vinteren på grunn av stingningsforholdene nord for skolene. Prosjektet har vært med i flere tidligere handlingsprogramperioder, men har av ulike grunner falt ut. Prosjektet er svært viktig for kommunen. Det er anslått et investeringsbehov på 21 mill. kr for utbedringstiltaket.

Fergeleiet på Seierstad, rv 777 i Fosnes kommune, er kritisk dårlig og må erstattes før ny ferje settes inn i 2012. Det er noe usikkert om eventuell ny bru til Jøa i rimelig framtid kan medføre at det bygges et noe forenklet ferjeleie. Dersom det ikke blir bru til Jøa må det vurderes mer omfattende investeringer også på landarealene ved ferjeleiet. Det er lagt til grunn et investeringsbehov på 22 mill. kr for tiltaket.

Rv753 ved Viken i Frosta kommune går i dag svært nært bolighusene på Vikengårdene og skiller også våningshus og driftsbygning. Prosjektet er påpekt som svært viktig for kommunen. Investeringsbehovet for utbedring er anslått til 7 mill. kr.

Det er påpekt behov for utbedringer av rv 760 i Viesbakkene i Grong kommune. Det er vegkryss mellom rv 760 og fv 395 i bakkene ved Vie-gårdene. Det er behov for en større omlegging for å redusere faren for ulykker i kryssområdet, men også for å redusere faren for utforkjøringsulykker ved gården. Tiltaket er høyt prioritert i kommunen. Beregnede kostnader for omleggingen er 16,2 mill. kr.

I perioden 2014-2019 legges det til grunn en satsing på strekningsvise investeringer uten bompenger på 15 mill. kr. årlig, det vil si 90 mill. kr. i perioden. Etter at omlegging i Viesbakkene er ferdigstilt, foreslås å disponere 5 mill. kr som et fylkeskommunalt bidrag i et spleiselag med Inderøy kommune for realisering av rundkjøring på rv 755 ved Næssjordet. Videre foreslås at Melhusundergangen på Namsosbanen, rv 760 ved Skogmo utbedres i denne perioden, samt at ny Strømsnes bru på rv 771 i Nærøy blir bygd. Det er også behov for å foreta større omlegging på rv 770 i Nærøy, nærmere bestemt på strekningen Mulstad – Nakling og videre er det foreslått en ombygging av ferjeleiene på rv 776 Geisnes og rv 774 på Hokstad.

Følgene ”andre prosjekt” er følgende tiltak foreslått realisert i perioden 2010- 2013:

Tabell 19: Forslag om gjennomføring av strekningsvise investeringer uten egenfinansiering i perioden 2010-2013

Veg	Strekning/sted	Ordinære midler	Rente-kompensasjons-ordning
Rv769	Lænn - Sørenget	*	40,0
Rv766	Åsnes bru	*	26,1
Rv761	Straumen skoleområde	21,0	
Rv777	Seierstad ferjekai	22,0	
Rv753	Omlagging Viken - Frosta	7,0	
Rv760	Kurv tiltak Viesbakkene	10,0	
SUM		60,0	66,1

Til de to første prosjektene i tabellen ovenfor er det foreslått å søke om lån med rentekompensasjon. Grunnen er at dette er at prosjektene binder opp mer midler enn det som er tilgjengelig på dette området ut fra strategivedtaket, og det vil være vanskelig å få realisert andre prosjekt. Kurv tiltak på rv 760 Viesbakkene i Grong er foreslått oppstartet i perioden og avsluttes i neste planperiode.

Forslag: Fra 12 til 18 mill. kr pr. år, 60 mill. kr i perioden pluss eventuell tilleggsfinansiering

5.2 Programområder

På samme måte som innenfor det gamle fylkesvegnettet benyttes en fordeling på programområder for budsjetteringen innenfor det nye fylkesvegnettet. Programområdene omfatter:

- Mindre utbedringstiltak
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljø- og servicetiltak
- Kollektivtransport og universell utforming
- Planlegging og grunnerverv

Det er lagt til grunn en sterk satsing på programområdene ved å avsette om lag 30 mill. kr/år av investeringsmidlene til disse formål i planperioden. I tillegg avsettes et fast årlig beløp på 19 mill. kr/år som er øremerket til å ta igjen forfall og prosjekter som reduserer strekninger med uakseptabel minstestandard.

5.2.1 Mindre utbedringer

Innenfor programområde mindre utbedringer foreslås refusjon av forskutterte midler (2,5 mill. kr.) til rv 17/Rv760 Bjørakrysset. Det foreslås ingen konkrete tiltak i perioden 2014-2019 nå.

Forslag: 2,5 mill. kr i perioden 2010- 2013

5.2.2 Gang- og sykkelanlegg

Programområde gang- og sykkelveger omfatter to undergrupper av tiltak:

- Tilrettelegging skoleveg
- Tiltak etter sykkelveginspeksjoner

For **tilrettelegging skoleveg** har Fylkestinget vedtatt at alle skolebarn skal kunne ferdes trygd til skolen og det prioriteres derfor bygging av gang- og sykkelveg innenfor en avstand på 2 km fra skoler. Det er foretatt en vurdering av registrerte forslag, og i perioden foreslås bygging av følgende gang- og sykkelveger innenfor det nye fylkesvegnettet:

Tabell 20: Forslag tilprioritering av gang- og sykkelveger i perioden 2010- 2013

Strekning/sted	Kostnad
Rv17 Himo – Skogmo	16,0
Rv72 Baglan – Valstad	5,6
Rv720 Bratreielva – Kirkreit	21,0
Rv762 Mælakorsen – Røysing	4,0
Rv766 Fløanskogen boligfelt	2,0
Rv759 Valum – Hallem	5,0
Rv17 Foldereid sentrum	1,0
SUM	54,6

Rv17 Himo- Skogmo og rv 72 Banglan- Valstad er refusjon av utgifter på allerede utbygde prosjekt som er forskuttert av kommuner/andre.

Kategori **tiltak etter sykkelveginspeksjoner** er basert på at det gjennomføres inspeksjoner på allerede ferdige gang- og sykkelveger med tanke på å avdekke alvorlige sikkerhetsbrister. Dette kan sammenlignes med tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner som ble gjennomført i inneværende periode for (bil-)vegnettet. Det foreslås at tiltak etter sykkelveginspeksjon gjennomføres på gang- og sykkelvegen mellom Verdal og Stiklestad, og at det avsettes et beløp på 500 000 kr til dette formålet i perioden.

I siste del av handlingsprogramperioden foreslås det at gang- og sykkelvegene blir prioritert i denne perioden i følgende rekkefølge: rv 17, Høknes – Ura (Namsos), rv 755 Leksvik sentrum øst, rv 74 i Sandvika (Nordli) og rv 762 Fagerheim – Vibekorsen (Steinkjer). Selv om behov for gang- og sykkelveger innenfor 2 og 4 km til skole er stort ser vi det som riktig å foreslå at noe midler avsettes til sammenbinding av gang- og sykkelveger, samt en økning i satsingen på tiltak etter sykkelveginspeksjoner.

Forslag: Fra 10,2 til 21,6 mill. kr pr. år, 55,1 mill. kr i perioden 2010- 2013

5.2.3 Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltakene er delt inn i følgende undergrupper:

- Strekningsvise trafikksikkerhetstiltak (ALARP)
- Prosjekter
- Tiltak mot utforkjøring

Strekningsvise trafikksikkerhetstiltak (ALARP) omfatter kortere strekninger hvor det er en overrepresentasjon av ulykker uten at det defineres som ulykkespunkt. Det koster ca 2,5 mill. kr i snitt å utbedre disse punktene og det planlegges å utføre utbedringer av to slike punkter i planperioden, og aktuelle prosjekter vil bli spesifisert etter høringsuttalelsene.

Kategorien **prosjekter** innenfor trafikksikkerhetstiltak omhandler investeringstiltak som har vært med i flere NTP-perioder uten å bli realisert og som det fremdeles er aktuelt å gjennomføre. I perioden 2010-2013 foreslås at følgende prosjekt realiseres: rv 74 Kurve Sanddøladalen (4 mill. kr.), rv 770 Åneskorsen (1,3 mill. kr.) og oppstart på prosjektet planskilt fotgjengerkryssing av jernbanen på rv 754 i Skogn (1,9 mill. kr.).

Tiltak mot utforkjøring er en kategori av investeringer som skal være proaktive, det vil si gjennomføres før ulykker inntreffer, men kategorien omfatter også tiltak i kurver hvor ulykker har skjedd. Dette er generelt kostnadseffektive tiltak som er vanskelig å gi en gjennomsnittspris på. Det foreslås 2 mill. kr til kurvaturtiltak og 5 mill. kr. til tiltak mot sideterreng eller rekkverk for å redusere skadeomfang ved eventuell ulykke.

I perioden 2014-2019 tas sikte på å videreføre satsingen innenfor områdene strekningsvise ts-tiltak, tiltak mot utforkjøringsulykker og andre tiltak. Innenfor kategorien prosjekter innenfor trafikksikkerhetstiltak videreføres også satsingen med å ferdigstille rv 754 i Skogn og det foreslås ombygging av rv 757 Hagasvingen i Verdal. Noe midler står foreløpig ufordelt for denne perioden.

Forslag: Fra 6,0 til 12,4 mill. kr pr. år, 33,2 mill. kr i perioden 2010-2013

5.2.4 Miljø- og servicetiltak

Miljø- og servicetiltak omfatter følgende undergrupper:

- Støytilskudd
- Andre miljøtiltak
- Miljøgater
- Rasteplasser

Til **støytilskudd** foreslås det å bruke i gjennomsnitt 150 000 kr/år som tilskudd til privatpersoner som vil skjerme boligen sin mot vegtrafikkstøy, men som ikke faller inn under tiltakskrav etter forurensingsloven. Beløpet er om lag det samme som brukes i inneværende periode.

Til **andre miljøtiltak** foreslås å sette av 200 000 kr i perioden for å synliggjøre at det kan komme krav til tiltak for å bevare biologisk mangfold eller i forhold til vanddirektivet.

Undergruppe **miljøgater** omfatter hovedgater gjennom lokale sentra hvor tiltakene som gjennomføres prioriterer lokalmiljø og trafikksikkerhet på bekostning av framkommelighet. Det er derfor vanlig at kommune/lokale interessenter bidrar til å dekke kostnadene ved tiltaket. I perioden foreslås det at på rv 17 Vellamelen gjennomføres miljøgateprosjekt til en total kostnad på 12 mill. kr, hvorav halvparten belastes ”nye fylkesveger”.

Det er registrert behov for **rasteplasser** langs vegnettet og nye rasteplasser må gis universell utforming og det må tilbys skikkelige sanitærforhold. Vi regner med at det vil koste ca 3 mill.

kr å bygge nye rasteplasser og det foreslås etablering av en rasteplass på rv 17 nord for Namsos i perioden

Satsingen i 2010-2013 er planlagt videreført i perioden i 2014-2019, og det foreslås etablering av miljøgate i Rørvik sentrum i denne perioden. Det vil i tillegg være aktuelt å gjennomføre tilsvarende tiltak i ytterligere ett tettsted i samme periode.

Forslag: Fra 1,2 til 3,2 mill. kr pr. år, 9,8 mill. kr i perioden 2010- 2013

5.2.5 Kollektivtransport og universell utforming

I dette programområdet inngår etablering/oppgradering av holdeplasser og etablering/oppgradering av knutepunkt. Etablering/oppgradering av holdeplasser betyr at nye og eksisterende holdeplasser gis en universell utforming med tilhørende leskur. Det regnes med en snittkostnad på 200 000 kr for en eksisterende plass og 300 000 kr for en ny plass. Etablering/oppgradering av knutepunkt er tilrettelegging for omstigning og parkering i sentrale punkter langs hovedakser. Knutepunktene skal gis en universell utforming og det skal vurderes om det skal tilrettelegges for ladestasjon for el-bil. Gjennomsnittskostnad for en slik plass er anslått til 600 000 kr. I handlingsprogrammet er det satt av 4,4 mill. kr til tiltak innenfor kollektivtransport og universell utforming i perioden 2010- 2013.

Det foreslås videre at det brukes 6,5 mill. kr. i perioden 2014-2019 på oppgradering av holdeplasser med universell utforming og leskur.

Forslag: 1,1 mill. kr pr. år, 4,4 mill. kr i perioden 2010- 2013

5.2.6 Planlegging og grunnerverv

Planleggingskostnadene er kostnader som påløper prosjektene før de tas opp til bevilgning og som ikke dekkes av sams vegadministrasjon. Beløpet om lag på samme nivå som i inneværende periode.

Det foreslås avsatt 4 mill. kr pr år til planlegging og grunnerverv også i perioden 2014-2019.

Forslag: 4 mill. kr pr. år, 16 mill. kr i perioden 2010- 2013

6 MARGINALVURDERINGER

Handlingsprogrammet viser planlagte tiltak i perioden 2010- 2013 innenfor de nye fylkesvegene med utgangspunkt i spesifiserte økonomiske rammer. Den økonomiske rammen for respektive år fastsettes i de årlige budsjettene, og i dette kapitlet presenteres tilpasninger ved en reduksjon eller en økning av de økonomiske rammene sammenlignet med de beløp som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet.

6.1 Drift og vedlikehold

Det er sannsynliggjort at dersom det bevilges 153 mill. kr årlig til drift- og vedlikehold på de nye fylkesvegene vil ikke forfallet øke. I planen er det foreslått at det skal brukes ytterligere 19 mill. kr årlig til drift og vedlikehold for å redusere forfallet. En reduksjon i bevilgningene vil derfor ramme denne satsingen. Ved økt ramme vil innsats for å ta igjen forfall prioriteres, først og fremst ved utbedring av vegkroppen.

Tabell 21: Tilpasninger innenfor drift og vedlikehold ved redusert økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Reduksjon	Akkumulert
Rv74 Forsterking	24,0	24,0
Rekkverksutbedring	8,0	32,0

Tabell 22: Tilpasninger innenfor drift og vedlikehold ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Økning	Akkumulert
Rv760 Forsterkning	2,0	2,0
Rv757 Forsterking	22,0	24,0
Rv754 Forsterking (8 tonn)	12,0	36,0
Rv715 Forsterking	25,0	61,0

6.2 Investeringer

Ved reduserte bevilgninger tas sikte på å foreta innstramningene i henhold til vedtatte fordeling som er skissert i strategivedtaket. Det vil være vanskelig å foreta innstramninger på ”bompengeprojektene” etter hvert som disse kommer i gang. I så fall er alternativet å utsette oppstarten på nye prosjekt. Ved økte bevilgninger kan prosjektene gjennomføres tidligere dersom plangrunnlaget er klart, eventuelt at det tas opp mindre lån.

Innenfor strekningsvise investeringer foreslås at kurvaturtiltak på rv 760 Viesbakkene tas ut ved lavere ramme, fulgt av rv 753, omlegging Viken. Dersom ramma økes vil det bety en tidligere ferdigstillelse på rv 760 Viesbakkene og videre omlegging av vegsystemet på rv 755 Straumen – Nessjordet.

Tabell 23: Tilpasninger innenfor strekningsvise investeringer ved redusert økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Reduksjon	Akkumulert
Rv760 Viesbakkene	10	10
Rv753 Viken	7	17

Tabell 24: Tilpasninger innenfor strekningsvise investeringer ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Økning	Akkumulert
Rv760 Viesbakkene	6,2	6,2
Rv753 Viken	10	16,2

Marginallista ved reduserte bevilgninger til programområdene er utformet for i størst mulig grad skjerme gang- og sykkelvegene. Ved reduserte bevilgninger foreslås derfor at prosjekter under trafiksikkerhetsområdet tas ut i rekkefølge rv 770 Åneskorsen og rv 757 Hagasvingen, og at det deretter foretas en reduksjon på kollektivområdet. Ved økte bevilgninger prioriteres ytterligere utbygging av gang- og sykkelveger.

Tabell 25: Tilpasninger innenfor programområdene ved redusert økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Reduksjon	Akkumulert
Rv 770 Åneskorsen	1,3	1,3
Rv 757 Hagasvingen	5,9	7,2
Oppgradering av holdeplasser	1,2	8,4
Oppgradering av knutepunkter	1,0	9,4
Rasteplass rv 17	3,0	12,4
Planlegging	2,0	14,4

Tabell 26: Tilpasninger innenfor programområdene ved økt økonomisk ramme (tall i mill. kr)

Prosjekt	Økning	Akkumulert
Rv 761 Li prestegård - Skolen	2,5	2,5
Rv 17 Høknes - Ura	8,0	10,5
Rv 755 Leksvik sentrum øst	2,5	13,0
Rv 74 Sandvika	7,5	20,5
Rv 762 Fagerheim - Vibekr.	9,0	29,5

Vedlegg: Prosjektlister

Strekningvisse investeringer																	
Nye fylkeveger																1. juli 2009/arilno	
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Etter 2019	Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM		Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
Strekningvisse investeringer uten bompenger	60,0	75,0	138,0			90,2	0,0	90,2									
Rv 769 Lænn - Sørenget		40,0	40,0														
Rv 766 Åsnes bru		35,0	35,0		0,4						766	1	0	1	400	Økonomisk binding - søkes om rentekomp.	
Rv 761 Straumen skoleområde, inkl gs-veg	25,0		25,0								761	1	0	1	1400	Teknisk binding - søkes om rentekomp.	
Rv 777 Seierstad fergekai	22,0		25,0														
Rv 753 Omlegging Viken - Frosta	7,0		7,0														
Rv 760 Kurvetiltak Viesbakkene	6,0		6,0		1,3	10,2		10,2			760	1	11835	1	13290		
Rv 755 Straumen - Nessjordet						5,0		5,0									
Rv 760 Jernbaneundergang Melhus						15,0		15,0									
Rv 771 Strømsnes bru						4,0		4,0									
Rv 776 Geisnes fergekai - ombygging						10,0		10,0									
Rv 774 Hokstad fergekai - ombygging						15,0		15,0									
Rv 770 Mulstad - Nakling						31,0		31,0									
Rv 753 Åsen - Åsenfjord																	
Rv 773 Brekkvasselv x E6 - Finnvollidalen											10,0						
Rv 17 Nordlandskorsen - Nordland grense																	
Rv 769 Brekksillan - Salsnes											110,0						
Strekningvisse investeringer med bompenger	180,0	240,0	420,0			270,0	480,0	750,0									
Rv 715 Ein tim te byn	45,0	38,0	83,0														
Rv 17 Rv 17-prosjektet	135,0	202,0	337,0			90,0	93,0	183,0									
Rv 705 Fra fjord til fjell			0,0				50,0	50,0									
Rv 777 Bru te Jøa			0,0			180,0	337,0	517,0									

Mindre utbedringer																
Nye fylkeveger																
1. juli 2009/arilno																
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
Rassikring	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0								
Prosjekt A			0,0					0,0								
Prosjekt B			0,0					0,0								
Uspesifisert			0,0					0,0								
Breddeutvidelse	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0								
Prosjekt A			0,0					0,0								
Prosjekt B			0,0					0,0								
Uspesifisert			0,0					0,0								
Ferjekaier	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0								
Prosjekt A			0,0					0,0								
Prosjekt B			0,0					0,0								
Uspesifisert			0,0					0,0								
Annet	2,5	4,5	7,0			0,0	0,0	0,0								
Rv17 Omlegging Bjørakrysset	2,5		2,5					0,0			17	9	3770	10	520	
Rv 757 Havnekrysset		4,5	4,5					0,0			757	1	950	1	1050	
Uspesifisert			0,0					0,0								
Kontrollsum	2,5	4,5	7,0			0,0	0,0	0,0								

Gang- og sykkelanlegg																
Nye fylkesveger																1. juli 2009/arilno
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
Tilrettelegging for gående og syklende totalt	54,6	0,0	54,6			38,0	0,0	38,0								
- Tilrettelegging skoleveg	54,6	0,0	54,6		8,3	27,0	0,0	27,0								
Rv 17 Himo - Skogmo	16,0		16,0		2,0						17	9	2800	10	680	Refusjon
Rv 72 Baglan - Valstad	5,6		5,6		1,6						72	1	1450	1	3075	Refusjon
Rv 720 Bratreielva - Kirkreit	21,0		21,0		0,9						720	2	3170	2	4040	
Rv 762 Mælakorsen - Røysing	4,0		4,0		0,7						762	2	8560	2	9270	
Rv 766 Fløanskogen boligfelt	2,0		2,0		0,3						766	2	18630	2	18890	
Rv 759 Valum - Hallem	5,0		5,0		1,0						759	1	900	1	1890	
Rv 17 Foldereid sentrum	1,0		1,0		0,1						17	14	14470	14	14600	
Rv 17 Høknes - Ura					1,8	8,0		8,0			17	7	14380	8	1700	
Rv 755 Leksvik sentrum øst					0,3	2,5		2,5			755	7	6530	7	6770	
Rv 74 Sandvika					1,3	7,5		7,5			74	3	9280	3	10530	
Rv 762 Fagerheim - Vibekr.					1,3	9,0		9,0			762	2	2690	2	4000	
- Sammenbindingsveg	0,0	0,0	0,0			11,0	0,0	11,0								
Rv 17 Sævik - Spillumshøgda					1,4	11,0		11,0			17	7	8440	7	9810	Bør tas som en del av Rv17-prosjektet
Uspesifisert																
Tiltak etter sykkelveginspeksjoner	0,5	0,0	0,5			0,0	0,0	0,0								
Rv757 Garpa - Stiklestad	0,5		0,5													
Prosjekt B																
Uspesifisert																
Kontrollsum	55,1	0,0	55,1			38,0	0,0	38,0								

Trafikksikkerhetstiltak																
Nye fylkesveger															1. juli 2009/arilno	
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
Strekingsvise ts-tiltak (ALARP)	5,0	0,0	5,0			8,0	0,0	8,0								
Uspesifisert	5,0		5,0			8,0		8,0							Spesifiseres til endelig dokument til FT	
Prosjekter	7,2	0,0	7,2			8,1	0,0	8,1								
Rv 74 Kurve Sanddølådalen	4,0	0,0	4,0													
Rv 770 Åneskorsen	1,3	0,0	1,3							770	4	2200	4	2300		
Rv754 Jernbanekryssing Skog	1,9	0,0	1,9			2,1		4,0		754	1	1000	1	1100		
Rv757 Hagasvingen						6,0		6,0		757	2	3100	2	3300		
Uspesifisert																
Tiltak mot utforkjøring	7,0	0,0	7,0			10,0	0,0	10,0								
Kurvaturtiltak (URF)	2,0		2,0													
Rekkverk/sideterreng	5,0		5,0			10,0		10,0								
Uspesifisert																
Annet	14,0	0,0	14,0			12,5	0,0	12,5								
Gangfeltsikring	6,0		6,0			4,0		4,0								
Veglys	3,0		3,0			5,0		5,0								
Avkjørselstiltak	1,0		1,0			1,5		1,5								
"Straks"-tiltak	4,0		4,0			6,0		6,0								
Kontrollsum	33,2	0,0	33,2			38,6	0,0	38,6								

Miljø- og sørvistiltak																	
Nye fylkesveger																1. juli 2009/arilno	
	Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
		FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
<u>Støyttiltak</u>	Tilskudd	0,6	0,0	0,6			1,0	0,0	1,0								
<u>Andre miljøtiltak</u>	Biologisk mangfold/vanndirektiv	0,2	0,0	0,2			0,5	0,0	0,5								
<u>Miljøgater</u>		6,0	6,0	12,0			5,0	0,0	5,0								
	Vellamelen	6,0	6,0	12,0													
	Rørvik						5,0		5,0								
<u>Rasteplasser</u>		3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	3,0								
	Rasteplass rv 17	3,0		3,0													
	Prosjekt B						3,0		3,0								
	Uspesifisert																
<u>Annet</u>		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								
	Uspesifisert																
	Kontrollsum	9,8	6,0	15,8			9,5	0,0	9,5								

Kollektivtransport og universell utforming																
Nye fylkesveger																
1 juli 2009/arilno																
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
<u>Oppgradering av holdeplasser</u>	2,4	0,0	2,4			4,0	0,0	4,0								
Busslommer og leskur	2,4	0,0	2,4			4,0		4,0								
Uspesifisert			0,0					0,0								
<u>Oppgradering av knutepunkter</u>	2,0	0,0	2,0			0,0	0,0	0,0								
Skogmo	0,5	0,0	0,5					0,0								
Sjøåsen	0,5	0,0	0,5					0,0								
Årgård	0,5	0,0	0,5													
Hjellbotn	0,5	0,0	0,5													
Uspesifisert								0,0								
<u>Annet</u>	0,0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0								
Uspesifisert			0,0					0,0								
Kontrollsum	4,4	0,0	4,4			4,0	0,0	4,0								

Ta igjen forfall ("vekst i frie midler (veg)")																
Nye fylkeveger																1 juli 2009/arilno
Prosjekt	2010-2013					2014-2019					Stedfesting					Merknad
	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	FK Mill kr	Annen Mill kr	Sum Mill kr	Antall	KM	Veg	Fra hp	Fra meter	Til hp	Til meter	
Ta igjen forfall	76,0	0,0	76,0			114,0	0,0	114,0								
- Vegkropp	24,0	0,0	24,0			77,0	0,0	77,0								
Rv 74 Forsterking	24,0		24,0					0,0			74	4	16500	4	27400	
Rv 760 Forsterkning			0,0			2,0		2,0			760	1	10200	1	10700	
Rv 757 Forsterking			0,0			22,0		22,0			757	3	0	3	8900	
Rv 754 Forsterking (8 tonn)						12,0		12,0			754	1	5500	1	11500	
Rv 715 Forsterking						25,0		25,0			715					
Rv 755 Forsterkning						16,0		16,0			755	6	13600	6	21600	
- Tunnel	10,0	0,0	10,0			10,0	0,0	10,0								
Steinfjelltunnelen	10,0		10,0			10,0		10,0								
- Bruer	26,0	0,0	26,0			7,0	0,0	7,0								
Rv17 Meosen bru	2,6		2,6													
RV705 Hell bru	2,4		2,4													
Rv 755 Skarnsundet bru	3,0		3,0													
Rv 17 Folda bru	5,0		5,0													
Katodisk beksyttelse 3 bruer	13,0		13,0			7,0		7,0								
- Vegutstyr, miljø	16,0	0,0	16,0			20,0	0,0	20,0								
Rekkverksutbedring	8,0		8,0			20,0		20,0								
Rasteplasser, leskur, busslommer med mer	2,0		2,0													
Siktrydding også for utsikt	4,0		4,0													
Skiltutbedring	2,0		2,0													
Kontrollsum	76,0	0,0	76,0			114,0	0,0	114,0								