

## **Forslag til**

# **Fylkesvegplan for Troms 2010-2019 med 4-årig Handlingsprogram 2010-13 (-19)**

Innhold	
1	Bakgrunn..... 7
2	Overordnede føringer..... 8
2.1	St.meld. nr. 16 (2008-2009), Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ..... 8
2.2	Fylkeskommunale vedtak ..... 9
2.3	Mål..... 9
3	Økonomiske rammer..... 10
4	Beskrivelse av vegnettet ..... 17
5	Utfordringer ..... 18
5.1	Trafikksikkerhet..... 19
5.2	Miljø ..... 20
5.3	Næringstransportruter og utfordringer ..... 21
5.4	Utfordringer i byer og tettsteder ..... 26
5.5	Forfall og utfordringer ..... 27
5.6	Ras ..... 34
5.7	Nye veglenker..... 34
6	Forslag til fylkesvegplan og handlingsprogram..... 35
6.1	Drift, vedlikehold og ferjedrift ..... 36
6.2	Investering ..... 40
6.3	Rassikring ..... 43
6.4	Marginalvurderinger..... 43
6.5	Bompengefinansiering..... 44
6.6	Planprosesser ..... 45
7	Prosjektbeskrivelser store prosjekt ..... 49
8	Vedlegg..... 52
	Vedlegg 1 ..... 53

# 1 Bakgrunn

Dagens riksveger består av stamveger og "øvrige riksveger" med tilhørende ferjesamband. Gjennom forvaltningsreformen overtar fylkeskommunene fra 2010 ansvaret for det aller meste av "øvrige riksveger" og "øvrige riksvegferjesamband

I St.meld. nr. 16 foreslås det at Staten beholder øvrige riksveger som gir kobling til nasjonale knutepunkt, kobling til større byområder, interregionale veger som ikke er stamveg i dag, øvrige riksveger som er knyttet opp mot riksveger i nabolandene og ferjesamband som knytter sammen to stamveger. Disse vegene m/ferjesamband samt dagens stamveger m/ferjesamband, vil fra 1.1.2010 bli benevnt "riksveger" og "riksvegferjesamband". Begrepet "stamveger" går da ut.

Fra samme dato vil de resterende "øvrige riksveger" m/ferjesamband og dagens fylkesveger m/ferjesamband bli benevnt "fylkesveger" og "fylkesvegferjesamband". Begrepet øvrige riksveger går da ut.

Forvaltningsreformen gir den enkelte fylkeskommune et betydelig større ansvar for den regionale samferdselspolitikken. Staten har forutsatt at fylkeskommunene også får økt ansvar for å bidra til at nasjonale mål innenfor trafiksikkerhet, bærekraftig utvikling m.m. nås.

Dette dokumentet omhandler fylkesvegplan for 2010-2019, samt handlingsprogram for fylkesvegene for perioden 2010-13 (med utsikt mot 2019).

Det forutsettes at alle prosjekt som er oppstarta i første 4-årsperiode regnes som bundne inn i neste handlingsprogramperiode. Dette inkluderer grusvegprogrammet som må fortsette i hele 10-års perioden. Øvrige prosjekter som er omtalt i siste 6-årsperiode kan tas opp til ny vurdering ved neste rullering.

## Behandlingsprosessen:

Den videre prosessen for Fylkesvegplan 2010-2019 følger av tabellen under:

Aktiviteter 2009	Fylkesvegplan 2010-2019, Handlingsprogram 2010-2013 (2019)
Mars	Mål og strategiske føringer for fylkesvegplan 2010-2019 vedtatt av FYT 10.mars
April	
Mai	Kommuneproposisjon avklarer fylkesvise rammer 15.mai
Mai/juni	Utarbeidelse av høringsnotat/avklaring av rammer
Juni	Fylkesrådet sender ut høringsnotat om HP 30. juni
Juli	
August	Høringsseminar 19.8.09 Høringsfrist for 3.9.09
September	Skrivefrist FYT 17.9
Oktober Fylkesting	FYT behandler Fylkesvegplan 2010-2019 med 4-årig HP 2010-2013 (2019)
November	
Desember Fylkesting	Behandling av endelig fylkeskommunalt budsjett

Fordi planen omhandler det samlede fylkesvegnett, er utfordringene beskrevet separat for gamle og nye fylkesveger, for deretter å beskrives samlet i strategiene og selve planforslaget.

## **2 Overordnede føringer**

Stortinget er beslutende myndighet for riksveger og fylkestinget er beslutende myndighet for fylkesveger. Statens vegvesen er i følge vegloven felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveger. I tillegg kommer et kommunalt vegnett som den enkelte kommune har ansvaret for.

### **2.1 St.meld. nr. 16 (2008-2009), Nasjonal transportplan 2010 – 2019**

I sak 18/09 har Fylkestinget sluttet seg til de overordna målsettingene i St. meld. nr. 16 og gjort dem gjeldende for fylkesvegene i Troms.

Stortingsmeldingen legger til grunn fire hovedmål. Under hvert hovedmål gir etappemål uttrykk for hva regjeringen ønsker å oppnå i planperioden. Det er lagt til grunn et kvantifisert etappemål for trafikksikkerhet mens øvrige etappemål angir retning for utviklingen.

Framkommelighet:

1. Transporttilbudet og påliteligheten i transportmønsteret skal bedres i perioden.
2. Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden.
3. Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtrafikk i de fire største byene skal reduseres i perioden.
4. Framkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden.
5. Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden.

Trafikksikkerhet:

1. Antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredjedel i perioden.

Miljø:

1. Bidra til å at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 – 4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020.
2. Redusere Nox-utslippene i sektoren.
3. Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy.
4. Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.
5. Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.
6. Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs.

Universell utforming:

1. Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden.

Stortinget har pekt på at investeringsnivået for fylkesvegnettet må være akseptabelt, at vegstandarden må fastsettes ut fra nasjonale interesser og nasjonale målsettinger for trafikksikkerhet må ivaretas. Regjeringen vil vurdere om det er aktuelt å gi enkelte nasjonale

føringer om minstestandard for tiltak innenfor investering og vedlikehold og for drift av fylkevegnettet. Disse problemstillingene vil bli belyst i en Ot.prp. med lovforslag i tilknytning til forvaltningsreformen.

## **2.2 Fylkeskommunale vedtak**

### **Sammendrag**

Bindinger og prioriteringer i gjeldende handlingsprogram legges til grunn for utarbeidelse av Fylkesvegplan 2010-2019.

Fylkestinget vedtok mål og strategiske føringer for utarbeidelse av Fylkesvegplan 2010-2019 den 10. mars 2009, sak 18/09. Disse legges til grunn og er vedlagt (se vedlegg 1).

### **2.3 Mål**

I sak 18/09, ble målsettingene fra NTP 2010-2019 lagt til grunn som målene for Fylkesvegplan 2010-2019. En slik samordning av fylkeskommunale og statlige målsettinger, men også planprosesser, vil være positivt for utvikling av et helhetlig vegnett og fergetilbud.

Det ble også vedtatt særskilte regionale målsettinger.

#### Mål og strategi for fylkesvegplan 2010-2019:

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

#### Særskilte regionale målsettinger:

- Videreføre målsetting fra Fylkesvegplan 2008-2011: Sikre vedlikehold av fylkesvegnettet slik at eksisterende vegkapital ikke forringes.
- Videre utbygging og oppgradering av fylkesvegnettet slik at dette dekker næringslivets transportbehov.
- Videre utbygging og oppgradering av fylkesvegnettet skal bidra til nordområdesatsingen.

## 3 Økonomiske rammer

Fra og med 1.1.2010 får fylkeskommunen tilført ansvaret for 1 180 km av det som i dag er øvrige riksveger i Troms. Ved overføringen følger det med midler fra staten i form av økninger i fylkeskommunens rammetilskudd.

### 3.1 Ulike finansieringskilder

De økonomiske rammene til samferdselsformål har ulike finansieringskilder:

#### 3.1.1 Rammetilskudd

Midler til drift og vedlikehold samt investeringsmidler som tilføres i forbindelse med overtakelse av riksveger, er en del av **rammetilskuddet** til fylkeskommunen. Disse midlene er kostnadsfrie for fylkeskommunen. Så lenge det ikke ligger bindinger eller øremerkinger på hele eller deler av midlene, står fylkeskommunen relativt fritt til å fordele disse pengene mellom drift og investering.

#### 3.1.2 Lånefinansiering

I forbindelse med utbyggingsprosjekter har fylkeskommunen vanligvis **lånefinansiert** prosjektene. Lånefinansiering medfører at disse midlene har en kostnad. I gjennomsnitt regnes det at 1 krone lånefinansiert koster 0,8-1,0 kroner i renter og omkostninger. Lånte midler kan ikke benyttes til driftsoppgaver, bare til investeringer. Ved lånefinansiering av investeringer er det i økonomireglementet for Troms fylkeskommune satt et krav om en egenkapital andel (dekkes over samferdselsbudsjettet) på minst 10 %.

Bompenger, investeringsbidrag fra kommune og liknende tilhører kategorien **annen finansiering** og behandles individuelt for hvert prosjekt.

#### 3.1.3 Spleiselag

**Spleiselag** er et eksempel på hvordan man kan hente inn annen finansiering i prosjekter. Dersom kommuner skal gå inn i spleiselag med fylkeskommunen for å få gjennomført investeringstiltak på fylkesveg, må kommunen bruke driftsmidler for å finansiere sin andel i og med at kommuner og fylkeskommuner ikke har adgang til å lånefinansiere investeringer i infrastruktur som eies av andre. En alternativ måte å løse dette på er at fylkeskommunene tar opp lån for å dekke kommunens andel, mot at kommunen betaler renter og avdrag på dette lånet.

#### 3.1.4 Forskottering

Fylkestinget vedtok i 2006 å åpne for kommunal **forskottering** av investeringer i fylkesveg, for eksempel dekkelegging. Det er gitt åpning for at kommuner kan forskottere tiltak og få tilbakebetaling når prosjektet oppnår prioritet i fylkesvegplanen. Kommunene må selv dekke rentekostnadene på eventuelle lån de tar opp til slike prosjekter. Forskottering legger bindinger på framtidige investeringsrammer.

#### 3.1.5 Rentekompensasjonsordning

Det er også lagt opp til at det fra 2010 skal innføres en **rentekompensasjonsordning** for transporttiltak. Midler fra denne ordningen kan søkes til alle typer transporttiltak, veibygging,

kollektivtrafikk, trafikksikkerhet og lignende, men i og med at dette er lånemidler kan de kun benyttes til investeringer ikke til drift.

Ordningen vil bli lik den rentekompensasjonsordningen som finnes for bl.a. skolebygg. Fylkeskommunen kan få dekket rentekostnadene beregnet etter en modell med lån i Husbanken med 20 års løpetid og 5 års avdragsfrihet. I Kommuneproposisjonen (s 47) fremgår det at fylkeskommunene vil bli involvert i arbeidet med å utarbeide retningslinjer for rentekompensasjonsordningen, og at man tar sikte på å presentere foreløpige retningslinjer i Statsbudsjettet for 2010. Fylkeskommunen kan fritt velge hvor den vil ta opp lån. Da kriteriene ikke er fastlagt, er det per i dag ikke mulig å si noe om i hvilken grad og eventuelt størrelsen på lånebeløp Troms fylkeskommune kan få gjennom denne ordningen.

### 3.1.6 Bompengefinansiering

Selv om vegloven som hovedregel legger til grunn at utbygging av offentlige veger skal gjøres for offentlige midler, har vi i Norge lang tradisjon for å finansiere vegutbygging men bompenger. Bompenger kan også nyttes til kollektivtiltak, herunder baneanlegg, hvis dette er et bedre alternativ enn vegutbygging. Bompenger tillates ikke brukt til drift av kollektivtrafikk, innkjøp av rullende materiell og lignende. Vanligvis vil det komme krav om utredning av alternative finansieringsmåter når det fremmes forslag om bompenger. Slike finansieringsmåter kan være lokal øremerket drivstoffavgift, andre øremerkede midler, oblat- eller vignettordninger, vegprising eller offentlig privat samarbeid(OPS).

En av finansieringskildene i et bompengeprojekt kan være fergedriftsmidler. Dette er særlig aktuelt i Troms der vi har flere prosjekt som vi avløse dagens fergestrekninger. Det har hittil vært brukt slike midler over en periode på 20 år. Staten har imidlertid i st. meld. nr 16 Nasjonal Transportplan åpnet for at fergedriftsmidler skal kunne utbetales til bompengeprojekt over en periode på 30 år. Troms fylkeskommune må ta stilling til om ordningen på 30 år også skal gjøres gjeldende for bompengeprojekt i Troms.

#### Garantier

Det er relativt vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garantier for bompengeselskapenes lån.

I følge kommuneloven kreves forhåndsgodkjenning av Kommunal- og regionaldepartementet for fylkeskommunen, og av fylkesmannen for kommunene. Slike garantier kan bare gis ved simpel kausjon. Dette innebærer at långiver ved et eventuelt mislighold først må søke å realisere det som finnes av verdier i bompengeselskapet. I praksis innebærer dette at långiver overtar innkrevingsretten og utnytter denne innenfor de rammer bompengesavtalen setter (20% takstøkning og 5 års forlengelse)

Garantien blir vanligvis gitt med en varighet tilsvarende bompengelånets løpetid, - 15 år pluss 5 år for en eventuell forlengelse. Garantien nedtrappes i samsvar med saldoen på lånet.

Før fylkeskommunen og kommunene vedtar å garantere, skal de være gjort kjent med risikoen forbundet med garantistillelsen. Det skal også gjøres kjent hvorvidt tiltaket kan realiseres uten slik garanti. Alle vedtak må gjøres med forbehold om stortingets samtykke.

Vedtak om garantistillelse må skje før saken legges frem for stortinget og vedtakene skal omtales i den aktuelle stortingsproposisjonen. Dersom garantistillelsen ikke står omtalt i Stortingsvedtaket vil ikke garantistillelsen bli innvilget.

Det kan bli krevd garantier for hele bompengeselskapets låneopptak inklusive eventuelle påløpte renter i byggetida. I enkelte tilfeller har det utover dette også vært krevd garantier for bompengeselskapets kostnadsansvar ved en eventuell kostnadsøkning på 10% og dermed et økt låneansvar.

I Nord-Norge har det i de siste prosjektene vært vanlig å fordele garantiansvaret mellom fylkeskommunen og kommunene hvor fylket dekker 50% av garantien og kommunen(e) dekker 50% fordelt forholdsmessig etter folketallet i kommunene.

I andre regioner har fylkeskommunene tatt garantiansvaret fullt ut.

Låneinstitusjonenes krav til garantier kan også variere. I den siste tiden har vi opplevd at det har vært stilt krav om garantistillelse på 100% av bompengeselskapets totale låneopptak, mens det tidligere var tilstrekkelig med garantier på inntil 80%.

I bompengesaker med ferjetilskudd- og RDA midler har disse vært definert som en del av bompengeselskapets andel i finansieringa. Dette har medført at bompengeselskapets har ansvar ved en kostnadsøkning på inntil 10%, og dermed har garantiansvaret blitt større.

#### Betinget refusjon

Ordningen med betinget refusjon innebærer at staten på visse betingelser kan ta ansvar for topprisikoen i prosjektet. Dette skjer ved at riksvegmidler fra fylkets ordinære rammer kan benyttes dersom bompengeselskapet ikke klarer å oppfylle sine forpliktelser. Dette vil da skje på bekostning av annen utbygging i fylket.

Formålet med betinget refusjon er å gjøre det lettere for kommuner og fylker å stille garanti. Risikoen ved en garanti vil bli redusert ved at den betingede refusjon kommer til utbetaling før garantien blir effektiv.

Ved vurdering av prosjekter der ordningen med betinget refusjon ønskes benyttet skal det utarbeides to prognoser for prosjektets økonomi:

- Prognose A: vanlige nøkterne forutsetninger
- Prognose B: pessimistiske forutsetninger

Forskjellen mellom disse to forutsetningene danner grunnlaget for å fastsette størrelsen på den betingede refusjon.

Den betingede refusjon skal settes slik at den sammen med effekten av en takstøkning på 20% og en forlengelse av bompengeperioden med 5 år akkurat gjør det unødvendig å innfri de fylkeskommunale/kommunale garantiene selv om forutsetningene i den pessimistiske prognosen legges til grunn.

Bruk av betinget refusjon og størrelsen på denne vil bli en del av saksforelegget for fylket og kommunen.

Garantistenes risiko ved en ordning med betinget refusjon avhenger av hvor



pessimistisk forutsetningene er og hvor stor sannsynligheten er for ytterligere endringer som vil forverre selskapets økonomi.

Hvis selskapets økonomi utvikler seg svakere enn i prognosen skal følgende tiltak iverksettes i prioritert rekkefølge:

1. Bompengetakster økes reelt inntil 20% og bompengeperioden økes med inntil 5 år.
2. Om punkt 1 ikke er tilstrekkelig skal betinget refusjon utbetales. Utbetaling og fastsettelse av størrelsen på den betingede refusjon må forelegges og vedtas av Stortinget som egen sak.
3. Garantistene innfrir sine forpliktelser i den grad det er nødvendig.

#### Organisering av bompengeselskap

Ved gjennomføring av et bompengeprojekt er det krav om at det skal opprettes et bompengeselskap. Før et prosjekt er vedtatt av Stortinget er bompengeselskapets oppgave primært å virke som pådriver for realisering av et ønsket prosjekt. Etter at prosjektet er vedtatt i Stortinget, endres rollen. Selskapet skal da stå for (del/full) finansiering av utbyggingen i samråd med Statens vegvesen, og under de retningslinjer som staten til en hver tid gir. Under de samme forutsetninger administrerer selskapet bompengeneinnkrevningen, forvalter bompengemidlene og anvender disse slik det framgår av bompengeavtalen.

Et bompengeselskap kan organiseres på flere måter. Det finnes noen prosjekter hvor fylkeskommunen er bompengeselskap. Den mest vanlige formen er likevel aksjeselskap. Det er et krav i den bompengeavtalen som staten har sluttet seg til, om at selskapet til enhver tid skal være majoritetseiet av fylker og kommuner, og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør et flertall i styret. Dett kravet er stilt fordi det i de fleste bompengeanlegg også er et vesentlig bidrag med offentlige midler, at dette sikrer styring og at kommuner og fylkeskommuner ofte har garantert for lån. Troms fylkeskommune må vurdere hvilken organisering som er mest hensiktsmessig i de ulike prosjektene. Det tas sikte på å fremme en slik sak for fylkestinget.

### **3.2 Økonomiske rammer 2010-2019**

#### 3.2.1 Frie midler og investeringsmidler

Økningen i overføringene til fylkeskommunen er gitt i Kommuneproposisjonen 2010 (St.prp. nr 68 (2008-2009)). I tillegg til overføring av rammer for drift og investering basert på 2009 budsjettet er det lagt inn en økning av frie midler til fylkeskommunene fra 2010.

Investeringsmidler er fylkesvis fordelt basert på grunnlag av vegstandard, veglengde som overføres, befolkning og bindinger på igangsatte prosjekt. For Troms sin del er det foreslått en tildeling på 71 mill kroner til investering og en økning i frie inntekter på 42 mill kr.

Post 31, rassikring, er foreslått med en årlig bevilgning på 1 000 mill kr, der inntil halvparten av dette kan brukes til rassikring på fylkesveg. Dette er midler som bevilges årlig som tilskudd til fylkene i tillegg til fylkenes prioritering av rassikringstiltak over egne budsjett. Fylkesfordelte rassikringsmidler vil komme som en del av rammetilskuddet. Det er anslått at Troms sin andel av disse midlene kanskje kan bli 80 mill kr per år, men dette er beheftet med stor usikkerhet.

Midler til kjøp av fergetjenester på de riksvegfergesambandene som blir fylkesvegfergesamband fra 2010, er fordelt fylkesvis basert på eksisterende kontrakter for

anbudssamband og regnskapstall for samband som fortsatt er på forhandlingskontrakter. For 2010 er det foreslått en tildeling på 190 mill kr til Troms fylkeskommune til kjøp av fergetjenester på nye fylkesvegsamband. Dersom det viser seg at denne driftsrammen er noe større enn behovet, vil eventuelle ledige midler bli sett i sammenheng med investeringsbehovet for fergekaiene.

Midler til drift og vedlikehold av nye fylkesveger er fordelt fylkesvis basert på Statens vegvesen sine beregninger. Rammene for drift og vedlikehold er økt i forhold til tildelingen for 2009, bl.a. for å kunne starte arbeidet med å innhente forfallet på det nye fylkesvegnettet.

Dette gir følgende rammer for nye fylkesveger i 2010:

<b>Drift og vedlikehold</b>	<b>Investeringer</b>	<b>Økning i frie inntekter</b>	<b>Kjøp av fergetjenester</b>	<b>Rassikring</b>
184	71	42	190	80

(mill 2010 kroner)

For dagens fylkesvegnett er de økonomiske rammene for perioden 2010-2011 lagt i Fylkesvegplan for Troms 2008-2011 og økonomiplan 2009-2013. I tillegg er det gitt føringer i Fylkestingets vedtak i sak 18/09 (vedtakets punkt 8, 9 og 12).

I Fylkesvegplan for Troms 2008-2011 er det lagt til grunn at rammene for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet skal økes i perioden. Midlene til trafiksikkerhet skal også økes og det skal settes av en dedikert ramme for planlegging.

Basert på føringene fra Fylkesvegplan 2008-2011 og Fylkestingets vedtak i sak 18/05, blir følgende rammer lagt til grunn for gamle fylkesveger i planperioden:

<b>Drift og vedlikehold</b>	<b>Investeringer</b>	<b>Kjøp av fergetjenester</b>
140	50 <sup>1</sup>	45

(mill 2010 kroner)

Samlet sett legges følgende bruttorammer til grunn i frie midler :

Frie midler er midler som tildeles over rammetilskuddet uten spesielle føringer.

Fylkeskommunen kan justere fordelingen av disse midlene mellom drift og investering.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Driftsmidler</b>										
Drift/vedlikehold veg	324	324	324	324	324	324	324	324	324	324
Fergeruter	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235
<b>Investering</b>										
Midler over rammetilskuddet	113	113	113	113	113	113	113	113	113	113
<b>SUM FRIE MIDLER</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>	<b>672</b>

(mill 2010-kroner)

I tillegg kommer lånefinansierte midler og midler til rassikring. Dette er midler som bare kan brukes til investeringer og som det følger bindinger eller føringer med;

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lånefinansiert	70	70	50	50	50	50	50	50	50	50
Rassikring	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80

<sup>1</sup> Jfr Fylkestingets vedtak i sak 18/09; 70 mill kr per år 2010-2011 og 50 mill kr per år 2012-2019

Samlet vil dette gi en økonomisk ramme for 10-års perioden på 3 240 mill til drift og vedlikehold av vegnettet, 1 630 mill til investeringer<sup>2</sup>, 2 350 mill til kjøp av fergetjenester og 800 mill til rassikring. Det er denne rammen som er lagt til grunn ved utarbeidelse av handlingsprogrammet.

Investeringer i det gamle fylkesvegnettet (fylkesvegnettet pr 1.1.2009) har vært finansiert ved låneopptak. Fylkestinget har i sitt vedtak i sak 18/09 "Mål og strategiske føringer for fylkesvegplan 2010-2019 og handlingsprogram 2010-2013, vedtatt at investeringer i dagens fylkesvegnett skal finansieres med låneopptak på 70 mill kr per år fram til 2011, og deretter 50 mill kr per år fra 2012.

### 3.2.2 Lånebelastning og kapitalkostnader:

Ved utgangen av 2009 vil den samlede lånegjelden knyttet til investeringer i veg utgjør ca 500 mill kr. Renter og avdrag på denne lånegjelden utgjør i gjennomsnitt ca 40 mill kr per år i perioden 2010-2019.

Planlagte låneopptak til påbegynte prosjekter vil ytterligere øke kapitalkostnadene. Kapitalkostnadene knyttet til det forslåtte låneopptaket på til sammen 540 mill kr i perioden 2010-2019 vil medføre en ytterligere økning i kapitalkostnadene, slik at de samlede kapitalkostnadene vil være oppe i nesten 80 mill kr i 2019.

I tabellen under er vist en oppstilling over kapitalkostnadene knyttet til lån til vegformål før 2008, lån som er tatt opp i 2008 og 2009, lån til bygging av Kveøyforbindelsen og framskrevet kapitalkostnader for den foreslåtte lånefinansieringen i kommende 10-års periode.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	SUM
Kapitalkostnader lån før 2008	18,0	17,0	16,0	15,0	14,0	13,0	12,0	11,0	10,0	9,0	135,0
Kapitalkostnader lån 2008-2009	14,3	14,0	13,7	13,4	13,0	12,7	12,3	12,0	11,7	11,4	128,5
Kapitalkostnader Kveøyforbindelsen	9,0	14,8	14,5	14,2	13,9	13,6	13,3	13,0	12,7	12,4	131,4
Kapitalkostnader lån 2010 - 2019		6,9	13,3	17,9	22,5	27,1	31,7	36,3	40,9	45,5	242,1
Kapitalkostnader lån til samf.inv	41,3	52,7	57,5	60,5	63,4	66,4	69,3	72,3	75,3	78,3	637,0

(Lån før 2008 er oppført iht kapitalkostnader i 2009, andre lån er beregnet med 30 års løpetid til 7% rente iht økonomireglementet for Troms fylkeskommune)

Dekning av kapitalkostnader knyttet til lån tatt opp før 2008 er lagt inn i samferdselsbudsjettet og hentes fra rammen til drift og vedlikehold. For lån som er tatt opp i 2008 og 2009, inkludert lån til Kveøyforbindelsen, er kapitalkostnadene dekt "utenfor rammen til samferdselsformål".

<sup>2</sup> Inkludert 540 mill kr som er lånefinansiert

### 3.2.3 Bindinger/igangsatte prosjekt:

Igangsatte prosjekter både på nye og gamle fylkesveger, samt tilskudd til Tromsøpakke 2, vil legge bindinger på en del av investeringsrammen i perioden 2010-2012;

	2010	2011	2012
<b><u>Bindinger/igangsatte prosjekt</u></b>			
<b>FV-plan 2008-2011</b>			
Fv 15 Dale – Alvestad	12,0		
Fv 12 Mercurvegen	16,5		
Fv 221 Stonglandseidet - Skrolsvik	6,0		
Mikkelvik fergekai	15,0	5,0	
Bromnes fergekai	10,0	10,0	
<b>Riksvegprosjekt</b>			
Tromsøpakke 2	20,0	20,0	19,0
Lauksundskaret fergekai	6,0		
Stornes fergekai	25,0		
Breivikeidet bru	10,0		
Rv 867 Samamoa - Ervik	5,0		
Rv 858 Ryaforbindelsen	39,0		
Rv 91 Hov - Breivikeidet	12,0		
Igang satt planlegging	14,0		
<b>Sum bindinger</b>	<b>190,5</b>	<b>35,0</b>	<b>19,0</b>

Dermed vil reell tilgjengelig investeringsramme bli som følger;

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	SUM
Investeringsramme	183,0	183,0	163,0	163,0	163,0	163,0	163,0	163,0	163,0	163,0	1 670,0
Bindinger/igangsatte prosjekter	(190,5)	(35,0)	(19,0)								(226,5)
<b>Tilgjengelig investeringsramme</b>	<b>-7,5</b>	<b>153,0</b>	<b>144,0</b>	<b>163,0</b>	<b>163,0</b>	<b>163,0</b>	<b>163,0</b>	<b>263,0</b>	<b>163,0</b>	<b>163,0</b>	<b>1 443,5</b>

(Rassikringsmidler er ikke inkludert i investeringsmidlene i denne tabellen)

### 3.2.4 Trafikksikkerhetsmidler

Trafikksikkerhetsmidlene ligger utenfor ordinær ramme og håndteres etter søknad. Perioden 1994 – 2000 (øremerkede midler fra staten) hadde et totalforbruk på ca 28 mill.kr, noe som gir et gjennomsnittlig årlig tilskudd på ca 4 mill.kr.

Tilsvarende for perioden 2001 – 2007 (hvor statstilskuddet ble lagt inn i rammetilskuddet) med et totalforbruk på ca 26 mill.kr gir et gjennomsnittlig forbruk på ca 3,7 per år. Dette forbruket gjelder for TS tiltak på eksisterende fylkesveg. I årets budsjett ligger det en ramme på 7,2 mill kr.

### 3.2.5 Nasjonale Turistveger

I etterkant av framleggingen av St. meld. nr. 16 er det foreslått at utbyggingsprosjekt langs Nasjonale Turistveger skal finansieres over det statlige riksvegbudsjettet. Driften av anleggene vil ligge på vegeier på lik linje med øvrig drift av vegnettet.

## 4 Beskrivelse av vegnettet

Omfanget av fylkesvegnettet og riksvegnettet i Troms fra 2010 slik som foreslått i St.meld. nr. 16 er vist i tabellen nedenfor. Oversikt over hvilke øvrige riksveger som er foreslått beholdt av staten og hvilke som overføres til fylkeskommunen er gitt i vedlegg nr.

Fylkesveger	Lengde (km)
Fylkesveger i dag	1728
Øvrige riksveger som blir nye fylkesveger	1180
Sum fylkesveger fra 2010	2908

Riksveger	Lengde (km)
Stamveger i dag	556
Øvrige riksveger som beholdes som riksveg	47
Sum riksveger fra 2010	603

I det nye fylkesvegnettet inngår følgende elementer:

Element	Antall	Lengde (km)
Nye fylkesveger totalt	144	2908
Tunneler	42	42,9
Bruer	569	13,3
Ferjesamband *	15	
Ferjekaier	37	

\*Dersom man teller med sommersambandet Senja - Andøya vil man komme opp i 16 samband som omtalt i NTP.

For videre beskrivelse av vegnettet viser vi til vår oversendelse som grunnlag for fylkestingssak 018/09.

### Senja fergene

Senjafergene var for noen år siden markedsføringskonseptet for de 3 selskapene som opererte fergetrafikken til og fra Senja. Selskapene sendte en felles søknad og fikk 700.000,00 kroner i driftstilskudd fra Troms fylke 2004. Konseptet "Senjafergene" opphørte samme høst.

Øylandsruta: Fergestrekningen het i sin tid fergesambandet Skrolsvik – Bjarkøy – Harstad. Driftsselskapet heter Fergeforbindelsen Harstad – Sør- Senja AS, og har i alle år drevet uten løyve selv om det har vært påtalt og er pålagt flere ganger.

Andfjordferga, forbindelsen Andøy – Gryllefjord: Andfjordferga AS drev sambandet og leide ferge fra The Whaleroute AS. Stort sett samme eiere i begge selskaper. Sambandet driftes i dag av Andfjordferga AS, Andenes, med innleid materiell, en reserveferge fra riksvegfergeflåten. Nordland fylke er løyvemyndighet. Vegdirektoratet sier Nordland og Troms skal garantere for drift av fergesambandet.

Malangenforbindelsen, fergesambandet Brensholmen – Botnhamn

Malangsforbindelsen AS er et aksjeselskap eid av Hurtigruten ASA (50,7 %), private og kommuner. Selskapet har operert som et frittstående selskap, og har ingen eiendeler. Fusjonen mellom OVDS og TFDS har ikke ført til driftsmessige endringer. Malangsforbindelsen AS kjøper alle sine tjenester fra Hurtigruten ASA.

I år stiller Statens vegvesen med ”gratis ferge”, en reserveferge fra riksvegfergeflåten.

Stortinget har sagt at staten tar de tunge kapitalkostnadene til fergeleier og materiell, og har vedtatt at fylket skal dekke et eventuelt driftsunderskudd. Stortinget har også sagt at sambandene Andøy – Senja og Senja - Kvaløya skal drives kommersielt.

Forvaltningsreformen overfører ansvaret for kapitalkostnadene til fylket fra 01.01.2010.

Hvilke ferger følger med i reformen? Hvor gamle er de? Hva kreves av oppgradering? Kravet om universell utforming gjelder også for ferger, og pålegger fylkene en betydelig kostnad, og et juridisk ansvar.

Fylkesråd for Miljø og Samferdsel vil fremme en egen sak om fergesambandene til og fra Senja innen 2010.

## 5 utfordringer

”Vilt, vakkert og vått”, er det nye slagordet til Troms fylkeskommune. Dette betegner også utfordringene for fylkesvegene i Troms. Troms er et fjell- og øyrike, med fylkesveger som slynger seg langs kysten og over utsatte fjellparti, med stedvis store snømengder og vind. Troms er også et ras og skredfylke, mange kjører daglig langs rasfarlige veier. Dette fører til usikkerhet og frykt, stenging av veier og av og til alvorlige ulykker.

Bosettingen er spredt med særlig konsentrasjon langs kysten og på øyene. De siste årene har økningen i biler og bilbruk, og samfunnets økte krav til kvalitet i transportinfrastruktur gjort seg gjeldene, også i Troms. By- og tettstedsområder i Troms har voksesmerter, økt bilbruk skaper fremkommelighetsproblem for alle trafikanter.

Troms har også store utfordringer i forhold til utbygging av store nye prosjekt. Fylkestinget har i sak 18/05 prioritert prosjekt. Av de uløste prioriterte prosjektene gjenstår nå Internveg Torsken og Langsundforbindelsen. Torsken kommune har foreslått en alternativ løsning som kan forbedre forholdene i Torsken vesentlig forutsatt at prioritert plass beholdes og at prosjektene bygges samla. I denne sammenhengen kalles dette Torskenpakken og består av mange ulike tiltak som kan ha ulike finansieringskilder.

Selv om flere prosjekter kan realiseres i kommende 10-årsperiode, vil det være prosjekter som gjenstår; for eksempel Ullsfjordforbindelsen og Arnøyforbindelsen. Slike store prosjekt må gjennom flere plannivåer før bygging. Det betyr at planleggingen tar lang tid. Det er derfor viktig at planleggingen starter i riktig tid i forhold til mulig investeringstidspunkt. Det tas sikte på å legge fram en egen sak for Fylkestinget i den hensikt å prioritere planleggingsrekkefølgen på aktuelle store prosjekt.

## 5.1 Trafikksikkerhet

Fylkeskommunene får ved forvaltningsreformen et betydelig økt ansvar for å ivareta og forbedre trafikksikkerheten. Nullvisjonen er en overordnet nasjonal føring for trafikksikkerhetsarbeidet som fylkestinget har sluttet seg til. Nullvisjonen tilsier at ingen skal miste livet eller bli varig skadd i trafikken, og skal være retningsgivende for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet.

### Traffikkulykker

I gjennomsnitt har det de siste årene skjedd i overkant av 220 personskadeulykker årlig på det totale vegnettet i Troms, og 40-50 personer har blitt drept eller alvorlig skadd i disse ulykkene. Tabellen nedenfor viser hvordan ulykkene fordeler seg på det vegnettet fylkeskommunen forvalter i dag og det utvidede fylkesvegnettet etter 2010. Riksveger er ikke med i tabellen. Det er femårsperioden 2003-2007 som er brukt som grunnlag.

	Andel av personskadeulykkene i Troms	Andel av drepte og alvorlig skadde i Troms
Dagens fylkesveger	12 %	19 %
Utvidet fylkesvegnett	40 %	42 %

Dominerende ulykkestype på det utvidede fylkesvegnettet er utforkjøringsulykker med en andel på over 50 % av ulykkene. Deretter kommer møteulykker med 16 % og kryssulykker med 13 %. Fotgjengerulykker og påkjøring bakfra-ulykker har en andel på henholdsvis 7 % og 10 %.

Nærmere 85 % av de drepte og skadde var fører eller passasjer i bil. Andre trafikantgrupper utgjør bare mindre andeler, med fotgjengere som den største med om lag 4,5 %.

Flest personskadeulykker i femårsperioden 2003-2007 har det skjedd på rv. 86 (Andselv x E6 - Gryllefjord) med 77 ulykker. Dernest følger rv. 84 (Fossbakken x E6 - Sørreisa) med 27 ulykker, rv. 863 (Kvaløysletta x rv. 862 – Hansnes fk.) med 26 ulykker og rv. 855 (Buktamo x E6 – Finnfjordbotn x rv. 86) med 24 ulykker. Disse fire vegrutene innehar til sammen 35 % av ulykkene og 37 % av de drepte eller skadde.

Den mest ulykkesbelastede vegstrekningen målt i antall ulykker pr km veg er fv. 59 i Tromsø sentrum. Dette er en kort men høytrafikkert strekning som er vel 1 km lang og hvor det har skjedd 5,8 ulykker pr km veg i femårsperioden. Rv. 849 Gåre-Borkenes følger deretter med 1,3 ulykker pr km og rv. 855 Buktamo-Finnfjordbotn med 0,8 ulykker pr km.

Et ulykkesbelastet punkt defineres som ei strekning på maksimalt 100 m hvor det har skjedd minst fire personskadeulykker i løpet av siste femårsperiode. Det er ett slikt ulykkespunkt på det utvidede fylkesvegnettet i Troms, og det ligger på rv. 86 ved innkjøringen til Finnsnes sentrum. Her har det skjedd 6 personskadeulykker i løpet av femårsperioden, alle med lettere skader.

Traffikkulykkene koster samfunnet betydelige summer hvert eneste år. I 2008-kr koster et dødsfall i trafikken samfunnet over 30 mill. kr mens en lettere skade er verdisatt til vel 0,9

mill. kr. Med dette som utgangspunkt utgjør trafikkulykkene på det utvidede fylkesvegnettet i Troms hvert år samfunnsøkonomiske kostnader i størrelsesorden 300 mill. kr. Som samfunnsøkonomiske kostnader regnes medisinske, materielle og administrative kostnader samt ei verdsetting av produksjonsbortfall og velferdstap.

## **5.2 Miljø**

Fylkestinget har sluttet seg til de overordnede føringer i St.meld.nr. 16 (se pkt. 2.1.) og gjort dem gjeldene for Troms fylke (se sak 18/09). For å oppnå målsettingene om miljø, vil det være nødvendig å gjennomføre en rekke lovpålagte tiltak på det nye fylkesvegnettet.

For å oppnå målsettingene om miljø som er definert i St.meld. nr. 16 vil det være nødvendig med lovpålagte støytiltak i byer og tettsteder og tiltak etter vanndirektivet. Behovene for støytiltak er etter foreløpige støyberegninger kostnadsberegnet til 2 mill kr. Nødvendige tiltak etter vanndirektivet er kartlagt på grunnlag av registreringer som Statens vegvesen har utført på oppdrag fra Fylkesmannen i Troms. På grunnlag av dette har Statens vegvesen anslått en kostnad på 12 mill til tiltak etter vanndirektivet og for å ivareta biologisk mangfold på det nye fylkesvegnettet.

### **Støy**

Behov for støytiltak i byer og tettsteder i henhold til FOR 2004-06-01 nr 931, *Forskrift om begrensnng av forurensning*, kap. 5 og T-1442 (26.01.05) *Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging*, er foreløpig kostnadsberegnet til 2 mill kr. Kartlegging av støyforhold i Troms er i gang i tilknytning til Rv 862 på Kvaløysletta. Støyskjerming kommer i ulike varianter og kan i stor grad tilpasses forskjellige behov og hensyn. Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt estetiske hensyn til de visuelle omgivelsene i all planlegging (jmfør bl.a. *Den europeiske landskapskonvensjonen*, St.meld.nr. 23 2001-02 *Bedre miljø i byer og tettsteder, Plan- og bygningslovens formålsparagraf med veileder* (1997)). Fartsreduksjon og etablering av gang- og sykkelveg er effektive tiltak for både støyreduksjon og forbedret trafiksikkerhet. For å ivareta utfordringer knyttet til estetikk har Statens vegvesen kompetanse på området - både landskapsarkitekter og ingeniører og innenfor miljøfag.

### **Naturmangfold**

Ot.prp.nr.52 (2008-2009) *Om lov om forvaltning av naturens mangfold* (naturmangfoldloven) ble behandlet i Stortinget 9. juni 2009 med bred enighet, og vil bidra til økt fokus på ulike miljøtema i tiden framover. Statens vegvesen har i et pilotprosjekt koblet stamvegnettet mot Naturbasen (Direktoratet for Naturforvaltning), for å avdekke konflikter som basis for vurdering av tiltak. Store utfordringer er imidlertid knyttet til svært mangelfulle grunndata på en del områder, samtidig som oppdatering av datagrunnlaget i Naturbasen er en kommunal oppgave med tilhørende prioritering av knappe ressurser til dette viktige arbeidet. Kanalisering av midler for oppgradering av basisdata er påkrevd for å kunne ta best mulig beslutninger ved tiltaksvurderinger. For å få en tilsvarende oversikt som vurderingsgrunnlag for iverksetting av riktige konfliktreducerende tiltak, vil en økologisk kartlegging og vurdering også i forhold til det nye fylkesvegnettet vil være viktig.

EU's rammedirektiv for vann med FOR-2006-12-15-1446 *Vannforskriften. Forskrift om rammer for vannforvaltningen*, skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig



bruk av vannforekomstene. Nødvendige tiltak etter vannforskriften er under kartlegging gjennom registreringer utført av Statens vegvesen på oppdrag fra vannregionmyndighet ved Fylkesmannen i Troms (Fylkeskommunen fra 1. januar 2010). På grunnlag av dette har Statens vegvesen anslått en kostnad på 12 mill til tiltak for å ivareta biologisk mangfold på det nye fylkesvegnettet. Primært er dette tiltak for å redusere vilt-konflikter, som utbedring av vandringshindre for fisk og skjøtsel for å hindre både spredning av uønsket vegetasjon (bl.a. Tromsøpalme) og vilt som beiter langs vegkanten. Vilt langs vegen utgjør også risiko knyttet til trafiksikkerhet.

### **Luftkvalitet**

Luftforurensning fra vegtrafikk forvaltes i henhold til FOR-2002-10-04-1088 *Forskrift om lokal luftkvalitet*. Overskridelse av grenseverdiene for svevestøv (PM 10) knyttet til vegtrafikken er først og fremst en utfordring i Tromsø. Statens vegvesen har etablert og drifter 2 målestasjoner, hvorav den ene er lokalisert til Hansjordnesbukta ved Rv 862. Målinger viser at grensene overskrides om våren like etter snøsmeltingen og i perioder på høsten med barfrost. For å minske problemene har en kjørt kampanjer for å få bilførerne til å bruke piggfrie dekk samt at det er gjort forsøk med piggfrie dekk også på bybuss. Piggfriandelen er økt fra 8 % forrige vinter til 17,5 % sist vinter. Flere bussjåfører er nå positive til bruk av piggfrie dekk også på bybussene etter vinterens forsøk. I vegvedlikeholdet prioriteres børsting og fjerning av sand og støv etter snøsmeltingen samt spyling av vegbanen. Hyppigere salting av vegbanene i perioder med glatt vegbane er innført samt at en reduserer bruken av sandstrøing. For å dempe problemene med svevestøv i alle tettstedene i regionen prioriteres børsting og fjerning av støv og sand like etter snøsmeltingen om våren. Likeså oppfordres bilistene til i ennå større grad å gå over til å bruke piggfrie dekk i vinterhalvåret. Forbedring og utbygging av gang- og sykkelstier, sammen med et forbedret og brukertilpasset kollektivtilbud (reduert billettpris, hyppigere avganger og busser som kjører til og fra der folk bor, jobber og handler), kan stimulere til redusert bilbruk i bynære områder.

### **Rasteplasser og friluftsliv**

I perioden 2010-19 er det satt av 6 mill. til bygging av nye rasteplasser langs fylkesvegnettet. Drift- og vedlikehold, herunder brøyting, av vegnettet er knyttet til funksjonskontrakter. Brøyting av rasteplasser skjer fra bestemte datoer spesifisert i avtalene. For å fremme satsing på friluftsliv og helse, kan det være aktuelt å inngå tilleggskontrakter for tidligere oppstart av brøyting av parkering- og rasteplasser ved utfartssteder i enkelte områder.

## **5.3 Næringstransportruter og utfordringer**

Næringslivet i Troms har store utfordringer i lange avstander ut til markedene, men også i lange transportavstander for å få inn nødvendige innsatsfaktorer til produksjonen. Tiltak som kan redusere transportkostnadene og øke påliteligheten i vegtransportsystemet vil ha stor betydning for næringslivets konkurransevne. Statens vegvesen utførte i 2008 en undersøkelse om transportbehovet innen de største næringene i fylket.

Et av de viktigste rammevilkårene for vekst og utvikling av næringslivet i Troms vil være å utbedre og vedlikeholde den eksisterende transportinfrastrukturen. Med et større ansvar for utviklingen på transport- og vegsektoren regionalt, vil det være naturlig at handlingsprogrammet inngår som en del av de regionale utviklingsstrategiene og kan støtte opp om innsatsene i andre sektorer.

Gods og hoveddelen av dagligvarene importeres sørfra med ARE-togene til Narvik og videre med bil til hovedlagre i Tromsø. Transporten mellom Narvik og Tromsø skjer langs E6 og er avhengig av å være effektiv og pålitelig. Større mengder gods og dagligvarer kommer også via Nordlandsbanen til Bodø der det omlastes og går med båt til Harstad og Tromsø. Andre viktige transportveger inn mot Troms er over E8 ved Kilpisjervi og E10 over Bjørnfjell.

Fiske- og havbruksnæringen er en basisnæring i Troms. Eksporten av fersk fisk er avhengig av rask framføring og pålitelighet i transportsystemene. Hovedtyngden av eksporten av fersk laks fra Troms synes i dag å gå med bil fram til Narvik der den omlastes til tog (ARE) for videre transport til Oslo (Alnabru) og med bil videre ut til kontinentet. En andel går direkte til kontinentet med bil via grenseovergangene Kivilompolo (rv93), Kilpisjervi (E8) og Bjørnfjell (E10).

Landbruk, gjerne i kombinasjon med andre virksomheter, har tradisjonelt vært grunnlaget for bosettingen på landsbygda i Troms og er fremdeles sentralt for å opprettholde levende bygder. Utviklingen har gått mot stadig færre og større bruk, mens jordbruksarealet i drift og antallet dyr har holdt seg noenlunde stabilt. Nedlegging og konsentrasjon av gårdsbruk og nye driftsmetoder har ført til en gradvis redusert bruk av utmarka som fører til at kulturlandskapet gror igjen. Sau, storfe og geit dominerer landbruket i Troms og størsteparten av jordbruksarealet i drift nyttes til eng til slått og kulturbeite.

På vegsektoren vil utfordringene i hovedsak ligge på utvikling av stamvegnettet, men det vil også være nødvendig å utvikle den delen av det framtidige fylkesvegnettet som har stor betydning for næringstransportene og dermed utvikling av et bærekraftig næringsliv og bosetting i distriktene.

Store deler av næringslivet i Troms er knyttet til produksjon av mat. Mye av transportarbeidet er frakt av matvarer fra produsent via produksjonsbedrift og ut til markedene. Troms er fullstendig avhengig av at import av dagligvarer og innsatsvarer til næringslivet generelt skjer effektivt og er pålitelig. En økende reiselivsnæring er avhengig av transport på veg for å få de reisende fram til og mellom reisemålene.

De viktigste næringstransportene på veg i Troms kan grupperes slik :

- Fisketransporter
- Landbrukstransporter
- Dagligvaretransporter (grossist/butikk)
- Godstransporter (bulk og stykkgoods)
- Reiselivstransporter

Alle transportene benytter seg i større eller mindre grad av hele vegnettet. For fiskeri- og landbrukstransportene er fylkesvegnettet (nye fylkesveger/dagens fylkesveger) av særlig betydning fordi produksjonsbedriftene ofte ligger i enden eller langs disse vegene. For dagligvare- og godstransportene vil stamvegnettet være det viktigste vegnettet.

De viktigste fylkesveger for fiske- og havbrukstransportene er:

**Nord-Troms:**

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Fv347	Årviksand - Lauksundskaret	Skjervøy

Rv866	Skjervøy - Langslett	Skjervøy
Rv869	Storsteinen fk - Perlarsaneset	Skjervøy

#### Tromsø og omegn:

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Fv305	Kristoffervalen – Vannvåg – Torsvåg	Karlsøy
Fv301	Reinøy	Karlsøy/Tromsø
Fv54	Sømmarøy – Henrikvik	Tromsø
Fv57	Henrikvik - Tromvik	Tromsø
Rv863	Kvaløysletta – Hansnes fk.	Tromsø
Rv91	Svendsby – Fagernes/Lyngseidet – Olderdalen fk	Tromsø/Lyngen
Fv312	Svendsby - Russelv	Lyngen
Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Rv 863	Kvaløysletta – Hansnes fk.	Tromsø
Rv 91	Svendsby – Fagernes/Lyngseidet – Olderdalen fk	Tromsø/Lyngen

#### Senja-regionen (Berg, Lenvik, Torsken og Tranøy):

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Fv277	Husøy - Huselv	Lenvik
Fv274	Botnhamn - Stønnesbotn	Lenvik
Rv862	Botnhamn – Senjahopen – Skaland – Xrv86	Lenvik/Berg
Rv861	Xrv862 – Silsand Xrv86	Lenvik
Fv232	Grunnfarnes – Svanelvmo Xrv86	Tranøy/Torsken
Fv243	Flakstadvåg - Sifjordbotn	Torsken
Rv860	Stonglandseidet – Xrv86	Tranøy
Fv263	Kårvikhamn – Finnsnes Xrv86	Lenvik
Rv86	Torsken/Gryllefjord - Finnfjordbotn	Torsken/Berg/Tranøy/ Lenvik/Sørreisa
Rv885	Finnfjordbotn – Buktamo XE6	Lenvik/Målselv

#### Sør-Troms:

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Rv 848	Sørrollnes fk - Løksebotn	Salangen/Ibestad
Rv 84	Sletta - Sjøvegan	Sørreisa/Dyrøy/ Salangen/Lavangen
Rv 825	Astafjord - Storfossen	Skånland/Gratangen
Rv 851	Sjøvegan – Branvoll XE6 ?	Salangen/Bardu

De viktigste fylkesveger for landbrukstransportene i Troms, 2007, er:

Rv	Strekning	Kommune	Meieri	Kommentarer
Rv 865	XE6 - Sarelv	Nordreisa		
Rv 868	Lyngseidet - Furuflaten	Lyngen	Storsteinnes	
Rv 91		Tromsø/ Lyngen	Storsteinnes	Transp. fra fv
Rv 863	Hele vegruten	Karlsøy/ Tromsø	Storsteinnes	Transp. også fra fv
Rv 861		Lenvik	Storsteinnes	Transp. også fra fv
Rv 859	Hele vegruten	Balsfjord	Storsteinnes	
Rv 858	Hele vegruten	Balsfjord	Storsteinnes	All transp. til/ fra Storsteinnes
Rv 857	Xrv87 – XE6	Balsfjord	Storsteinnes	
Rv 854	Xrv87 – XE6	Målselv	Storsteinnes	
Rv 87	Hele vegruten	Balsfjord/ Målselv	Storsteinnes	
Rv 855	Hele vegruten	Målselv		Transp. til/fra Senja
Rv 851	XE6 – Xrv84 Brandvoll- Sjøvegan	Bardu/Salang en	Storsteinnes	
Rv 847		Bardu		
Rv 849			Harstad	
Rv 83	Harstad- Langvassbukt		Harstad	All transp. til/fra Harstad

Fv	Strekning	Kommune	Antall VE pr år	Kommentarer
Fv360	Øvegård-Mettevoll	Nordreisa	130	
Fv355	Tretten-Indre Storvik	Nordreisa	130	
Fv352	Storslett-Kildal	Nordreisa	130	
Fv331/332	Dalen - XE6	Kåfjord		
Fv314/313/ 312	Straumen - Xrv91	Lyngen		
Fv301/302/ 304	Reinøya	Karlsøy		Spredt
Fv58	Finnvik-Skulsfjord	Tromsø	130	
Fv57	Henrikkvik-Tromvik	Tromsø	130	
Fv294	Kantornes-Sørbotn	Balsfjord/Trom sø		
Fv286/288	Malangen	Balsfjord		
Fv281/283/ 296	Hele rutene	Balsfjord		
Fv184	Minde-Nordfjordbotn	Balsfjord/ Målselv		
Fv261/263	Hele vegrutene	Lenvik		

Viktige nye fylkesveger for reiseliv og turisme er :

Nord-Troms og Lyngen

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune	Kommentarer
Fv365	Alteidet - Hjellnes	Kvænangen	
Rv865	Storslett - Saraelv	Nordreisa	Reisa Nasjonalpark
Rv866	Langslett - Skjervøy	Skjervøy	Kyst- og havopplevelser
Rv91/rv868	Fagernes-Lyngseidet-Oteren	Lyngen	Lyngsalpene, kystoppl.
Fv312	Svendsby - Russelv	Lyngen	Lyngsalpene, kystoppl.

Tromsø og omegn

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune	Kommentarer
Rv863	Kvaløysletta - Hansnes	Tromsø/Karlsøy	Kyst- og havopplevelser
Fv306	Vannøya	Karlsøy	Kyst- og havopplevelser
Fv302	Ringvassøy/Rebbenesøy	Karlsøy	Kyst- og havopplevelser
Fv301	Reinøy	Karlsøy	Kyst- og havopplevelser
Fv58		Tromsø	Kyst- og havopplevelser
Rv858	Kvaløysletta - Larseng	Tromsø	Kyst- og havopplevelser
Fv54	Larseng - Sommarøy	Tromsø	Kyst- og havopplevelser
Rv862	Tromsø – Botnhamn, Senja	Tromsø/Lenvik	Kyst- og havopplevelser

Midt-Troms og Senja

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune	Kommentarer
Rv862	Botnhamn – Xrv86 Senja (Gryllefjord/Torsken)	Lenvik/Berg	Kyst- og havopplevelser, Nasjonal Turistveg
Rv86	Bardufoss - Gryllefjord	Sørreisa/Lenvik/Berg	
Fv277	Husøy	Berg	Kyst- og havopplevelser
Fv252/251	Mefjordvær/Bøvær	Berg	Kyst- og havopplevelser
Fv232/243	Grunnfarnes/Flakstadvåg	Torsken	
Rv860	Xrv86 - Stonglandseidet	Tranøy	Ånderdalen Nasjonalpark
Fv221	Xrv860 - Skrolsvik	Tranøy	Div. museum
Fv211/212	Skøelv - Dyrøy	Sørreisa	Dyrøyheksa
Rv87	Elverum – Skjold	Målselv	Øvre Dividal Nasjonalpark
Fv171/173/174		Målselv	Øvre Dividal nasj.park
Rv854	Xrv87 Rundhaug – XE6 Moen	Målselv	Målselv fjellandsby, Blånisseland
Rv847	Setermoen - Innset	Bardu	Innlandsopplevelser
Fv161	XE6 - Bones	Bardu	Polar Zoo

Sør-Troms og Harstad

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune	Kommentarer
Rv84	Sørreisa – XE6 Fossbakken	Sørreisa/Dyrøy/Salangen/Lavangen	Grotteopplevelser
Rv848	Sletta – Sørrollnes -	Salangen/Ibestad	

	Harstad		
Fv132	Andørja	Ibestad	Naturopplevelser
Rv825	Tjeldsund – Gratangsbotn – XE6	Skånland/Gratangen	Kystkulturvegen, Nordnorsk Fartøyvern –senter
Rv867	Harstad - Grytøy	Harstad	
Fv16	Grytøy	Bjarkøy	
Fv121/122/123	Bjarkøy	Bjarkøy	

Det arbeides med å utvikle vegruten fra Botnhamn til Gryllefjord/Torsken på Senja som Nasjonal Turistveg. Det vil påhvile et ekstra ansvar for å drifte og vedlikeholde denne vegruten slik at turistene opplever en tilfredsstillende kjørestandard.

I denne forbindelsen vil det være viktig å utvikle og sikre driften av turistferjetilbudene Gryllefjord – Andenes og Botnhamn – Brensholmen.

## 5.4 utfordringer i byer og tettsteder

### Trafikksikkerhet

I byer og tettsteder er det andre utfordringer enn på vegnettet for øvrig. En vesentlig større andel av ulykkene skjer i kryss og andelen fotgjengerulykker er også mye høyere. Alvorlighetsgraden av ulykkene er totalt sett lavere innenfor tettbygd strøk enn ute på landevegen. Av det totale ulykkestallet i Troms fylke skjer en andel på om lag 35 % innenfor Tromsø kommunes grenser, mens andelen av ulykker med drepte og hardt skadde er vesentlig lavere, om lag 20 %.

### Sykkestrategi

Sykkelstrategien i Nasjonal transportplan har som mål at sykkelandelen skal økes fra dagens 4- 5 % til 8 % i planperioden, og at byer og tettsteder etablerer sammenhengende sykkelvegnett. For å komme videre i dette arbeidet har Statens vegvesen tatt initiativ til å etablere spesielle sykkelbysamarbeid med noen få byer i hvert fylke. Kommunene i Troms med tettsteder over 5000 innbyggere er invitert til å melde sin interesse for å være en slik sykkelby. De aktuelle byene er Harstad, Finnsnes og Tromsø

Sykkelbyene må utvikle en sykkelplan, med klar målsetting om økt sykkelbruk, prioritere økonomiske midler til tiltak for å nå målene, inngå forpliktende samarbeidsavtale med alle berørte vegeiere i byen (dette kan være både fylkeskommunen og staten) og gjennomføre de planlagte tiltakene. Byene er bedt om å sende eventuell søknad innen 15. mai 2009, med frist 1. juli 2009 for supplerende opplysninger om hvordan kommunene vil nå målene om å heve kvaliteten på sykkeltilbudet. Beslutning om hvilke byer som fylkeskommunen og Statens vegvesen skal inngå et slikt samarbeid med, bør gjøres i sluttbehandlingen av handlingsprogrammet. Fylkeskommunen vil da vurdere behovet for midler til nødvendig oppfølging av fylkeskommunens andel av samarbeidet. Innen søknadsfristen var det kun en søker i Troms; Tromsø kommune.

### Tromsø

Vegnettet er flere steder i ferd med å nå sin kapasitetsgrense og det er behov for økning av kapasiteten i de mest trafikkerte områdene, eks Breivika og Langnes. Statistisk sentralbyrå legger til grunn en befolkningsvekst på 25 % i Tromsø fram mot 2030, dvs. at folketallet øker

med 17.000 de neste 20 år. Befolkningsveksten i seg selv betyr at det blir en betraktelig økning i antall reiser og det stiller krav til en samordnet areal- og transportplanlegging. Hensynet til miljøet tilsier en bedre reisemiddelfordeling enn i dag, der også kollektiv og gang/sykkel tar en del av trafikkveksten. Dette innebærer at framkommelighet for buss må gå foran privatbil og at det må legges bedre til rette for gående og transportsyklister.

### **Harstad**

I Harstad har det de siste 10 årene vært relativt stor trafikkvekst som gradvis har vært med på å skape en del utfordringer når det gjelder miljøbelastning, trafikkikkerhet og framkommelighet. Ved fortsatt byutvikling vil problemene øke. Harstad mangler et godt, sammenhengende gang- og sykkelvegsystem inn til byen. Dette medfører at gående og syklende ikke kan komme seg trygt til og fra sentrum. Utfordringen i sentrum er først og fremst knyttet til trivsel, miljø og trafikkikkerhet, men også framkommelighet er tidvis et problem. Den omfattende boligbyggingen i sentrum de siste årene er med på å forsterke disse utfordringene. Andelen som bruker kollektivtransport i Harstad er også relativt lav og synkende.

### **Finnsnes**

Lenvik kommune har store trafikale utfordringer i Finnsnes sentrum. Stor andel gjennomgangstrafikk bidrar til at det til tider er uoversiktlige trafikkforhold og redusert trafikkikkerhet. Den planlagte tunnelen utenom Finnsnes sentrum vil ta om lag 40 % av trafikken gjennom sentrum. Dette vil gi en rekke positive effekter; reduserte transportkostnader, bedre trafikkikkerhet, redusert støy og luftforurensning og bedre muligheter for utvikling av sentrum.

I sak 15/08, forslag til Nasjonal Transportplan, vedtok Fylkestinget: "For å opprettholde et visst investeringsnivå gir Fylkestinget likevel en prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering på prosjekter der trafikkgrunlaget er tilstede. Dette innbefatter aktuelle prosjekter for omlegging av innfartsårer til Tromsø, Harstad og Finnsnes". For alle disse tre byene arbeides det nå med løsninger som innebærer delfinansiering med bompenger.

## **5.5 Forfall og utfordringer**

### **Definisjoner**

**Drift** omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at et anlegg eller tekniske innretninger skal fungere som planlagt.

**Vedlikehold** er arbeid som er nødvendig for å opprettholde kvaliteten på anlegg og tekniske innretninger på fastsatt nivå, dvs. de tiltak som er nødvendige for å sikre at anlegget fungerer etter hensikten. Det er vanlig å skille mellom løpende og periodisk vedlikehold.

Både for de nye fylkesvegene som overføres fra staten og for eksisterende fylkesveger har det over år vært bevilget for lite midler til vedlikehold. Dette forfallet er beregnet til ca 1,8 mrd kr på det samla fylkesvegnettet.

Beregnet forfall er hovedsakelig basert på differansen mellom hvor mye som er brukt på vedlikehold de siste årene i forhold til hva som burde vært avsatt etter vegvesenets modell for beregning av behov for midler til drift og vedlikehold (Motiv). Motiv er en omfattende modell som tar utgangspunkt i alle elementene på vegnettet (veglengde, bredde, grøfter kummer og

rør, skilt, grøntanlegg, belysning, murer, bru, kai, tunell, osv). Modellen beregner behov for midler til vedlikehold, basert på detaljerte arbeidsoperasjoner som erfaringsmessig er nødvendig for å vedlikeholde de ulike elementene. På samme måte beregnes behov for driftsmidler til brøyting, strøing, strøm, skjøtsel av grøntanlegg osv. Her inngår også klimadata.

Beregningene av forfallet er supplert med noen reelle tilstandsvurderinger av bru- og kai-konstruksjoner og tilstandsregistreringer på dekke/ vegfundament. For eksisterende fylkesveger er datagrunnlaget dårligere enn for de nye fylkesvegene, slik at beregning av etterslepet i større grad er basert på skjønsmessige vurderinger.

Beregningsmetoden innebærer at det er stor usikkerhet i tallgrunnlaget, men at dette gir en indikasjon på omfanget av behov for midler for å sette vegnettet tilbake til den tilstand det var bygget. Dette innebærer ikke utbedring til nye standarder og krav. En ambisjon om å utbedre forfallet på det samlede fylkesvegnettet over 20 år gir behov for en årlig avsetning på 90 mill kr til utbedring av eksisterende veg. Utbedringsbehovet er om lag like stort på eksisterende og de nye fylkesvegene.

Statens vegvesen har laget en oversikt over utfordringer på vegruter på de nye fylkesvegene. Her er det sett på årsdøgntrafikk, vegbredde og hovedutfordringer i forhold til tilstand. Noen av disse vegrutene har særlig stor betydning for næringstransporter. Oversikten følger vedlagt. I det videre arbeidet foreslår vi at det utarbeides en plan for utbedring av eksisterende vegnett.

Tabellen nedenfor viser noen viktige vegruter med kostnader for utbedringer. Noen av disse utbedringene innebærer mer enn innhenting av vedlikeholdsetterslepet. Her er lagt til grunn en faglig vurdering av utbedringsbehov i forhold til vegens funksjon og dagens krav til standard.

Mill 2010-kroner

Vegrute	Tiltak	Kostnad	Merknad
Rv 86 Silsand-Gryllefjord	Punktutbedring	83	Inkl. fergekai i Gryllefjord
Rv 848 Ibestad*	Punktutbedring	210	Inkl. tunnel Segelstein
Rv 848 Ibestadtunnelen	Utbedring	40	
Rv 825 Tjeldsund bru-Grov	Utbedring av bæreevne	60	Gjenstående strekning
Rv 854 Rundhaug-Olsborg	Utbedring	60	
Rv 854 Olsborg-Målsnes	Utbedring	50	
Rv 87 Rundhaug-Øverbygd	Utbedring	40	
Rv 866 Langslett-Skjervøy	Punktutbedring	20	
Rv 866 Maursundtunnelen*	Utbedring	40	
Rv 866 Kågentunnelen	Utbedring	20	
Rv 863 Ringvassøya	Utskifting av 8 bruer	85	TS-tiltak og utbedring
Rv 863 Kvalsundtunnelen*	Utbedring	35	
Fv 365 Jøkelfjordvegen	Utbedring	5	Videreføring av utbedring
Fv 353 Kildalsvegen	Forsterking og dekkelegging	5	
Fv 53 Kroken-Tønsnes	Utbedring + gs-veg	115/25	Fylkeskommunal andel 25 mill
Fv 12 Merkurvegen	Utbedring	21	
Fv 57 Henrikvik-Tromvik	breddeutvidelse, møteplasser, siktiltak, kurveutbedring	7	
Fv 225 Lillevassmyr-Vangsvik	breddeutvidelse, kurveutbedring, rekkverk	4	
Fv 331 Løkvoll	forsterkning, dekkelegging, 2,5 km + g/s-veg 2,5 km	6	
Sum		701	

\* tunnelene er også med i tunneloversikten



## Bruer

I Troms har vi 306 bruer på dagens *øvrige riksveger*. Samlet brulengde er 9.630 m, bruarealet er 77.500 m<sup>2</sup>. 58% av bruene er kortere enn 10m, 36% er mellom 11 – 50m, 3% mellom 51 – 200m, og 3%, har lengde over 200m. De lengste bruene er:

Rv. 862 Sandnessundbrua	1220 m
Rv. 86 Gisundbrua	1147 m
Rv. 862 Tromsøbrua	1016 m
Rv. 848 Mjøsundbrua	818 m
Rv. 866 Skattørsundbrua	805 m

20% av bruene har kjørebanebredde 5m eller mindre.

Hoveddelen av bruene er bygd etter 1971. Aldersfordelingen er slik:

Byggeår	Andel bruer
eldre enn 1930	2%
1931 – 1950	6%
1951 – 1970	28%
1971 – 1990	53%
1991 –	11%

7 bruer har bæreevne tilsvarende bruksklasse Bk T8 (8t aksellast, 39t totallast), resten er i bruksklasse Bk 10 (10t aksel, 50t total).

Tabellen viser bruer med 8 tonns aksellast

Mill 2010-kroner

Vegnr.	Brunavn	Brulengde	Mangler og tiltak	Antatt kostnad
Rv 848	Storelva	7 m	Utbedring til 10 t aksellast	4
Rv 854	Flatnes	5 m	Utbedring til 10 t aksellast	3
Rv 854	Grundnes	6 m	Utbedring til 10 t aksellast	3
Rv 862	Sørfjord	10 m	Utbedring til 10 t aksellast	6
Rv 865	Bergselva	12 m	Utbedring til 10 t aksellast	6
Rv 865	Jorselva	14 m	Utbedring til 10 t aksellast	7
Rv 865	Gapperoselva	14 m	Utbedring til 10 t aksellast	7
<b>Sum</b>				<b>36</b>

Utbedring bør gjennomføres for å kunne utnytte vegnettet slik som transportørene forutsetter.

Ca 1/3 av bruene har mangler ved rekkverket, i hovedsak mangelfullt rekkverk inn mot brua men også skader på selve brurekkverket. Det er behov for å gjøre tiltak ved ca. 20-30 bruer hvor bæreevnen trues av erosjon, landkarskader og setninger. Erfaringsmessig vil det koste 100-200.000 kroner pr. bru å utbedre disse forholdene.

Bruer med konkrete behov for utbedring

Mill 2010-kroner

Vegnr.	Brunavn	Brulengde	Mangler og tiltak	Antatt kostnad
Rv 862	Tromsøbrua	1016	Korrosjonsbehandling av fortausplater, forsterking av plateskjøter	20
Rv 866	Skattørsundet	805	Oppgradering av katodisk anlegg	10
Rv 91	Breivikeidet		Ny bru + noe veg	15
Rv 825	Årsteinstraumen		Betongrehabilitering i tidevannssonen	10
<b>Sum</b>				<b>55</b>

Det er totalt 285 fylkesvegbruer. 88 av dem er eldre enn 50 år. Det er behov for å gjøre tiltak ved ca. 40 bruer hvor bæreevnen trues av erosjon, landkarskader og setninger. Erfaringsmessig vil det koste 100-200.000 kroner pr. bru å utbedre disse forholdene. I tillegg er noen stålørbruer sterkt angrepet av rust. I de fleste tilfellene kan utbedring skje ved mindre tiltak som steinplastring, betongpåstøp etc. For enkelte bruer vil tiltakene imidlertid bli så omfattende og kostbare at ny bru vil være et riktig alternativ når det også tas hensyn til bruas alder, bæreevne og kjørebanebredde. De bruer dette gjelder framgår av tabellen nedenfor. Av samme tabell framgår også at Fv 54 Sommarøy bru er utsatt for armeringskorrosjon og må gjennomgå en betydelig rehabilitering.

Ved nær halvparten av alle fylkesvegbruene er det et registrert behov for tiltak på rekkverket, enten skadeutbedring på selve brurekkverket eller oppsetting av tilstøtende vegrekkverk for å redusere skaderisiko ved utforkjøring ved brustedet. Skader på eksisterende rekkverk prioriteres utbedret ut fra alvorlighetsgrad og trafikkmengde.

Bruer med større skader og mangler. Prioritert utbedring:

Mill 2010-kroner

Vegnr.	Hp / km	Brunavn	Brulengde	Byggeår	Mangler og tiltak	Antatt kostnad
Fv 55	1 / 2,8	Sommarøy	528	1978	Armeringskorrosjon i pilarer og overbygning. Tiltak: Katodisk anlegg	30
Fv 173	1 / 9,4	Daleng	3,9	1966	Landkarsetninger - presses framover, avstivet med tømmer. Tiltak: Ny bru	3
Fv 265	1 / 5,5	Sagelv	5,3	1937	Ustabile steiner (tørrmur) i landkar, setninger og erosjon. Aksellast 8t. Tiltak: Ny bru	3
Fv 211	2 / 8,2	Espeneselv Øvre	6	1932	Ustabile steiner (tørrmur) i landkar, setninger og erosjon. Aksellast 8t. Tiltak: Ny bru	3
Fv 229	2 / 4,6	Geitelv	5,8	1935	Ustabile steiner (tørrmur) i landkar, setninger og erosjon. Aksellast 8t. Tiltak: Ny bru	3
Fv 65	1 / 7,0	Rekfjord	3,6	1969	Armeringskorrosjon i hvelv, erosjonsskader, rekkverksmangler. Tiltak: Ny bru (kostbar omkjøring)	3

Fv 53	2 / 1,4	Skjelnanelva	4,6	1938	Smal i forh. til trafikkmengde, deformert og svakt rekkverk. Tiltak: Ny bru	2
Utbedring i perioden av mangler ved brurekkverket, registrert ved 140 bruer:						7
Utbedring i perioden av skader som følge av erosjon, utvasking, setninger og utglidninger, registrert ved 32 bruer:						6
					<b>Sum</b>	<b>60</b>

I tillegg har vi en rekke smale bruer som bør utbedres ut fra trafikksikkerhets hensyn.

### Kaier

På fergekaisiden er det knyttet en del behov for å legge til rette for større ferger, samt andre nødvendige utbedringer. Flere av fergekaiene i Troms har en tilstand som tilsier at kaiene må bygges om i relativt nær framtid. I den forbindelse er det naturlig også å vurdere plasseringen av kaiene i forhold til blant annet værforhold og seilingsdistanse.

Mill 2010-kroner

Veg	Samband	Kostnad	Merknad
Rv. 848	Stangnes - Sørrollnes	-	Nye kaier
Rv. 83	Refsnes - Flesnes	-	Nye kaier
Rv. 869	Storstein - Laukskaret via Nikkeby	-	Laukskaret ferdigstilles i 2009
Rv. 863	Hansnes - Vannøy, via Karlsøy	-	Bra tilstand
Rv. 862	Botnhamn - Brensholmen	15	Oppgradering Botnhamn 5,0 mill Oppstillingsplasser Botnhamn 5,0 mill Oppstillingsplasser Brensholmen 5,0 mill
Rv. 867	Bjarkøy-Grytøy-Sandsøy	70	Rv. 867 Ny kai på Fenes: 30,0 mill Rv. 867 Ny kai på Austnes: 30,0 mill Fv. 124 Utbedring eller nytt ferjeleie Altevik: Kostnad usikker
Rv. 867	Bjørnerå-Stornes	30	Ny kai på Stornes – bygges i 2009 og 10
Rv. 91	Breivikeidet - Svensby	15	Bygging av oppstillingsplasser: 15 mill
Rv. 91	Lyngseidet-Olderdalen	-	Nye kaier
Rv. 858	Larseng-Vikran		Nedlegges når Ryaforbindelsen åpner
Rv. 82	Andøya - Senja	15	Oppgradering Gryllefjord
Fv 302	Mikkelvik-Bromnes	46	Begge kaiene bygges i 2009 og 10
Fv 357	Rotsund fk	19	Behov for ombygging
Fv 357	Havnnes fk	28	Behov for ombygging
Fv 342	Klavnes fk	20	Dårlig forfatning – dyrt vedlikehold
Fv 58	Bellvik fk	10	Oppgradering
Fv 58	Vengsøy fk	10	Oppgradering
Fv 301	Reinskard (Stakkvik) fk	10	Oppgradering
Sum		288	

Ved alle kaiene som ikke er relativt nye og gjenstår for ombygging eller oppgradering er forfatningen slik at vedlikeholdet blir stadig mer krevende og kostnadskrevende. Det må også holdes en viss beredskap i forhold til å kunne ta plutselige hendelser. Ut fra dette er det ingen kaier der ombygging eller oppgradering kan utsettes særlig lenge.

Ordinær drift og vedlikehold av fergekaiianlegget ivaretaes gjennom driftsavtaler.

## Tunneler

Troms fylke vil overta ansvaret for 20 tunneler i tillegg til de 13 tunnelene på dagens fylkesveger.

Forskrift om sikkerhetskrav i tunneler gjelder i dag alle riksveggtunneler over 500 m. Samferdselsdepartementet vil vurdere om forskriftens virkeområde skal endres til alle tunneler over 500 m på riks- og fylkesvegnettet etter forvaltningsreformen. Dette kan gi behov for midler for å etablere tilstrekkelig sikkerhetsutrustning i tunnelene.

Det er et behov for 100 - 150 mill kr knyttet til gjennomføring av tiltak for å oppfylle sikkerhetsmessige krav for tunnelene det samla fylkesvegnettet. I tillegg er det behov for ca 150 mill kr til andre tiltak som hovedsakelig knytter seg til vann- og frostsikring.

Mill 2010-kroner

Veg	Navn	Lengde	Tiltak sikkerhetsmessig oppgradering	Tiltak Annet	Merknad
Rv86	Hamn	35	ikke krav	5	
Rv91	Storuratunnelen, løsmassetunnel	320	ikke krav		
Rv91	Garfjelltunnelen, løsmassetunnel	162	ikke krav		
Rv825	Skarvberg	253	ikke krav	2	Portaler
Rv848	Svarthammeren	113	ikke krav		
Rv848	Ibestadtunnelen	3418		10 30	Vann-frostsikr, ventilasjon. Kostnad usikker
Rv862	Sandneshamn	615		3	
Rv862	Breitind	928		7,5	
Rv862	Svartholla	328	ikke krav		
Rv862	Svartholla rasoverbygg	125	ikke krav		
Rv862	Bratthesten	343	ikke krav		
Rv862	Otervika rasoverbygg	55	ikke krav		
Rv862	Geitskartunnelen	2147		0	
Rv862	Steinfjord	1290		5	
Rv862	Skaland	1894		8	
Rv863	Kvalsund	1661		18 22	
Rv866	Maursund	2126		20 40	Utskifting Vann-frostsikring
Rv866	Kågen	1727		16 20	Utskifting Vann-frostsikring
Rv868	Storeng - Njirran, løsmassetunnel	137	ikke krav		
Rv868	Pollfjellet	3306		10 25	
Rv862	Breivik	2302			
Rv862	Breivik	297			
Rv862	Breivik	80			
Rv862	Sentrumstangenten	204		20	

Rv862	Sentrumstangenten	838	utskifling foreddet anlegg	
Rv862	Sentrumstangenten	555		
Rv862	Sentrumstangenten	69		
Rv862	Sentrumstangenten	75		
Rv862	Langnestunnelen	1727	ok	
Rv862	Flyplasstunnelen	113	ikke krav	
Fv 15	Toppen	3986	3	
Fv 211	Bjørga	1180	2	9
Fv 232	Kaperskaret	630	1	6
Fv 323	Sifjordura	1517	3	10
Fv 232	Grunnfarnes	570	1	5
Fv 243	Sifjordskaret	940	1	6
Fv 275	Ørnfjord	870	2	4
Fv 275	Fjordgård	2284	2	11
Fv	Fjellsenden og Riven		2	
				Nye krav etter oppgr.
<b>Sum</b>			<b>134,5 mill</b>	<b>143 mill</b>

### Dekke og vegfundament

Omtrent halvparten av det beregnede vedlikeholdsetterslepet består av etterslep på dekke og vegfundament. Årlig kostnad for å stanse økningen i etterslepet på dekkevedlikeholdet på fylkesvegnettet beregnet til 85-90 mill.

På den delen av vegnettet som fylket skal overta og som har en ÅDT på over 3000 er tilstanden god og etterslepet forventes å være borte etter at 2009 sesongen er over. For vegnettet med en ÅDT under 3000 er det store variasjoner i dekketilstand.

På grunn av manglende datagrunnlag har man ikke grunnlag for gi eksakte opplysninger om vegstandarder på dagens fylkesveger. Tilstanden på vegnettet med fast dekke er variabel. Grusvegene er generelt sett i dårlig forfatning med slaghull, deformasjoner, vannansamlinger og teleløsningsproblemer. Hvor stort forfallet/etterslepet er på dagens fylkesvegnett er vanskelig å fastslå og vil avhenge av hvilket nivå man legger på standard kravet.

Dersom man legger seg på samme standardkrav på hele fylkesvegnettet som man i dag har på det vegnettet som overføres til fylkeskommunen, vil et samla etterslep være beregnet til om lag 1 mrd. kroner. I tillegg kommer kostnader knyttet til utbedring av stikkrenner og grøfter. Ved beslutning om strekningsvise utbedringer, må tiltakene planlegges relativt detaljert for å vite korrekte kostnader. Dette er avhengig av omfang og kvalitet på drens-system, kvaliteten på massene i eksisterende veg og tekniske vurderinger av egnete forsterkingstiltak.

### Nødvendig ramme

For de nye fylkesvegene har vi tatt utgangspunkt i rammene for drift og vedlikehold og ferjer gitt i st.prp. nr. 68 (2008-2009), Kommuneproposisjonen 2010 omregnet til 2010-kroner. Dette innebærer en økning i forhold til det staten har budsjettert for disse vegene i 2009, og antas å være tilstrekkelig for å stanse utviklingen av forfallet på disse vegene. Denne konklusjonen har usikkerheter knyttet til kostnadsutviklingen på anbudene, nøyaktigheten i beregningsmodellene og usikkerhet omkring felles vegadministrasjon og finansieringen av denne.

For eksisterende fylkesveger forutsatt rammen som i tabell side 6.

På eksisterende fylkesveger ble det i 2003 anslått et behov for min. 128 mill for å hindre ytterligere forfall. I denne rammen var det ikke rom for fjerning av etterslep. Korrigert for økningen i byggekostnadsindeksen vil dette tilsvare et beløp på ca 170 mill. 2010-kr. Med en disponibel ramme på 145 – 159 mill i hele perioden 2010 – 2019 er det derfor trolig at forfallet vil øke.

I Kommuneproposisjonen 2010 foreslås at sams (felles) vegadministrasjon skal finansieres av staten. Dette innebærer overordnet ledelse og planlegging, alle forvaltningsoppgaver og administrasjon og byggeledelse av drifts- og vedlikeholdsoppgavene på både nytt og eksisterende fylkesvegnett. Nødvendige midler til disse oppgavene er derfor ikke med i behovsberegningene.

Gjennom 2008 og 2009 har om lag 40 pst av funksjonskontraktene utløpt og er blitt utlyst på nytt. Prisen på funksjonskontraktene har økt langt utover generell prisstigning. Utviklingen i vedlikeholdet og dermed økingen av forfallet i 2011–2013 vil bli sterkt avhengig av den videre kostnadsutviklingen. Dersom de resterende 60 pst av kontraktporteføljen får tilsvarende prisutvikling som i 2008 og 2009, vil veksten i forfallet bli økende utover i perioden. Dersom vi lykkes med å redusere kostnadene til driften, vil vedlikeholdet kunne styrkes.

## **5.6 Ras**

I Troms er mange vegstrekninger utsatt for ras og rasfare. Ras og stengte veger fører til mange og til dels store framkommelighetsproblemer og redusert regularitet for trafikken på vegene. Rasfaren skaper også uro og utrygghet i lokalsamfunnene.

I Troms har vi registrert 216 raspunkt. Av disse ligger 186 på fylkesvegene. Det vil totalt koste om lag 3,8 mrd. kroner å sikre .

Statens vegvesen utarbeidet rassikringsplan for riks- og fylkesveger i Region nord i 2008. Fylkestinget har i sak 50/08 sluttet seg til at planen danner grunnlag for prioritering av rassikring. Planen må rulleres slik at den kan danne grunnlag også ved neste rulling av handlingsprogrammet for fylkesveger i Troms.

## **5.7 Nye veglenker**

Troms har flere store uløste vegoppgaver på fylkesvegnettet. Problemstillinger som må løses er i hovedsak knyttet til forbedring av kommunal drift og til å knytte kommuner tettere sammen med de sentrale deler av fylket. Dette er fells for prosjektene Ryaforbindelsen, Internveg Torsken, Langsundforbindelsen, Bjarkøyforbindelsen, Kveøyforbindelsen og Ullsfjordforbindelsen. Ryaforbindelsen og Kveøyforbindelsen er i ferd med å bli realisert og som alternativ til Internveg Torsken foreslås en Torskenpakke. Det er også fremmet et ønske om fastlandsforbindelse til Arnøya og Laukøya i Skjervøy kommune. Noen av disse veglenkene kan bli realisert i perioden 2010-19. De øvrige må prioriteres for planlegging. Dette legges fram for Fylkestinget i egen sak i etterkant av behandlingen av handlingsprogrammet.

Det pågår lokalpolitiske prosesser både i Harstad og i Lenvik med sikte på å få til finansieringsløsninger som kan gjøre det mulig å realisere tunneler gjennom Harstad sentrum og gjennom Finnsnes sentrum. Harstad kommunestyre har fattet prinsippvedtak om bompengeutredning og det fremmes sannsynligvis bompengesak i løpet av høsten/vinteren i 2009. Kommunestyret i Lenvik har fatta prinsippvedtak og bompengesak kan bli fremma i løpet av våren. Det er mulig med en relativt høy bompengandel i disse prosjektene. Det er likevel sannsynlig at det vil kreves en fylkeskommunal andel til dem begge. Disse andelene må også hentes fra ramma til fylkesveger.

Også andre prosjekter i Troms kan relativt raskt kunne tvinge seg fram. Dette kan for eksempel være rassikringsprosjekter og prosjekter i Tromsø området som for eksempel ny forbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya.

## **6 Forslag til fylkesvegplan og handlingsprogram**

Grunnlaget for forslag til handlingsprogram er gitte rammer, utfordringer og politiske føringer. Innenfor drift og vedlikehold er funksjonskontrakter og andre løpende vedlikeholdsavtaler prioritert. Det er satt av midler til dekkefornyelse som på de nye fylkesvegene vil bidra til å stanse forfallet, men ikke redusere forfallet i nevneverdig grad. På dagens fylkesveger vil forfallet fortsette å øke. Det er også satt av midler til tunneler for å ivareta sikkerhetskrav og utbedring av noen av dem, samt utbedring av noen bruer. Innenfor investering er det i henhold til Fylkestingets vedtak i sak 18/09 forelått prosjekt innenfor to ulike strategier med ulik profil. Strategi 1 vil ha en positiv virkning i forhold til utbedring og utvikling av dagens vegnett. I strategi 2 er hovedsatsingen å bygge ut Langsundforbindelsen og Bjarkøyforbindelsen. Strategi 2 vil i føre til at det i mindre grad vil kunne gjøres utbedringstiltak på eksisterende vegnett og økt press på vedlikeholdsmidlene.

Handlingsprogrammet skal løse noen av utfordringene på fylkesvegnettet i Troms. Begrensede rammer og mange gode formål fører til stram prioritering av ressurser for å løse de viktigste utfordringene.

Det er fordelt tiltak etter behov på nye og eksisterende fylkesveger. Dette sys i sammen i den endelige Fylkesvegplan for 2010-2019, med handlingsprogram 2010-2013 (-2019).

Det legges opp til tiltak etter trafiksikkerhetsinspeksjoner og prioritering av ulike tiltak som gir best mulig virkning på trafiksikkerhet.

Tiltak som løser utfordringer knyttet til akseltrykk, stigning, kurvatur virker positivt for mange ulike trafikant grupper. Prioriteringer på utbedring og vedlikehold er viktig for å bedre disse egenskapene ved vegnettet. Dette er viktig strategi for næringstransport i hele fylket.

Prioriteringer av utbedring og oppgradering øker fremkommelighet for innbyggere, næringsliv og stanser forfallet av veger bruer, tunneler og fergekai. I handlingsprogrammet legges det til grunn to strategier der strategi 1. "Utbedring og mindre investeringsmodell" tar 50 % av investeringsmidlene; her ligger mange tiltak inne over hele fylket og på nye og gamle fylkesveger.

Foreslåtte prioriteringer for rassikring er basert på Rassikringsplan. Med rammen som legges til grunn for rassikring i Troms fylke, er det rom for å ta rassikring i Torsken (revidert Torsken-pakken). Det er foreslått rassikringstiltak i Nord-Troms, Midt-Troms og Sør-Troms.

I handlingsprogrammet settes det av midler for å gjennomføre et program for oppgradering av grusveger. Det foreslås å prioritere om lag 253 mill kroner i 10-årsperioden. Det forventes innspill fra kommunene knyttet til spleiselag og forskottering. De foreløpig uprioriterte vegene må det arbeides videre med i forhold til prioritering fram mot neste rullering av handlingsprogrammet. Tiltakene vil bidra til opprusting av lokale veger som ligger utenfor de prioriterte vegene i klassifiseringen, men som har sine funksjoner i lokalsamfunnet.

## **6.1 Drift, vedlikehold og ferjedrift**

For de nye fylkesvegene har vi tatt utgangspunkt i rammene for drift og vedlikehold og ferjer gitt i st.prp. nr. 68 (2008-2009), Kommuneproposisjonen 2010 omregnet til 2010-kroner. Dette innebærer en økning i forhold til det staten har budsjettet for disse vegene i 2009, og antas å være tilstrekkelig for å stanse utviklingen av forfallet på disse vegene. Denne konklusjonen har usikkerheter knyttet til kostnadsutviklingen på anbudene, nøyaktigheten i beregningsmodellene og usikkerhet omkring felles vegadministrasjon og finansieringen av denne.

For eksisterende fylkesveger forutsatt rammen som i tabell side 6.

På eksisterende fylkesveger ble det i 2003 anslått et behov for min. 128 mill for å hindre ytterligere forfall. I denne rammen var det ikke rom for fjerning av etterslep. Korrigert for økningen i byggekostnadsindeksen vil dette tilsvare et beløp på ca 170 mill. 2010-kr. Med en disponibel ramme på 145 – 159 mill i hele perioden 2010 – 2019 er det derfor trolig at forfallet vil øke.

I Kommuneproposisjonen 2010 foreslås at sams (felles) vegadministrasjon skal finansieres av staten. Dette innebærer overordnet ledelse og planlegging, alle forvaltningsoppgaver og administrasjon og byggeledelse av drifts- og vedlikeholdsoppgavene på både nytt og eksisterende fylkesvegnett. Nødvendige midler til disse oppgavene er derfor ikke med i behovsberegningene.

Gjennom 2008 og 2009 har om lag 40 pst av funksjonskontraktene utløpt og er blitt utlyst på nytt. Prisen på funksjonskontraktene har økt langt utover generell prisstigning. Utviklingen i vedlikeholdet og dermed økingen av forfallet i 2011–2013 vil bli sterkt avhengig av den videre kostnadsutviklingen. Dersom de resterende 60 pst av kontraktsporteføljen får tilsvarende prisutvikling som i 2008 og 2009, vil veksten i forfallet bli økende utover i perioden. Dersom vi lykkes med å redusere kostnadene til driften, vil vedlikeholdet kunne styrkes.



Forslag til prioriteringer innen drift og vedlikehold

Mill 2010-kroner

	2010	2011	2012	2013	2014-19
Funksjonskontrakter, <u>bundet</u>	162	163	175	2074	185
Elektrokontrakter, <u>bundet</u> *)	5	5	12	162	11
Langtidskontrakt fergekaier, <u>bundet</u>	8	8	8	339	8
Dekkefornyelse	67	75	69	5	68
Annet vedlikehold	91	91	79	387	76
SUM	333	343	344	2967	348

Funksjonskontraktene ivaretar de ordinære driftsoppgavene og en del mindre vedlikeholdsoppgaver, og er kontrakter med 4 – 6 års varighet. Fylkesvegene i Troms dekkes av 9 funksjonskontrakter. 4 av disse omfatter også fylkesveger i nabofylker. Vi er nå midt inne i 2. gangs utlysning av disse kontraktene, og det viser seg at kostnadsnivået øker kraftig når de lyses ut på nytt. Dette skyldes i stor grad at entreprenørene nå priser jobben vesentlig høyere enn tidligere, men det er også lagt inn noen flere oppgaver i kontraktene ved 2. gangs utlysning. Det er tatt høyde for forventet økning i tabellen ovenfor.

Elektrokontrakter en ny type kontrakter som vi holder på å fase inn. Elektroarbeider tas ut av funksjonskontraktene og ivaretas i egne kontrakter som har en varighet på linje med funksjonskontraktene. Dette har vist seg nødvendig for å få en mer faglig tilfredsstillende oppfølging av elektrosiden, bl.a. for å tilfredsstille offentlige lover og forskrifter. Etter hvert som elektroarbeider forsvinner ut av funksjonskontraktene når disse lyses ut på nytt, vil elektroposten øke betydelig, noe som er forsøkt ivaretatt i tabellen.

Langtidskontrakter fergekaier er en 4-5-årskontrakt som sikrer systematisk ettersyn og vedlikehold av fergekaiene, bl.a. for å ha tilfredsstillende reparasjonsberedskap, og så stabil drift som mulig. Det er her ikke tatt høyde for evt. kostnadsøkning ved ny utlysning av kontrakten.

Dekkefornyelse.

Avsatt ramme er sannsynligvis om lag 20 mill kr for lav for å stanse økningen i forfallet. I tillegg kommer behov knyttet til forsterkning, stikkrenneutskifting og grøfting.

Posten "Annet vedlikehold" omfatter følgende kostnader:

- Vegoppmerking
- Øvrig bru- og fergekaivedlikehold
- Tunnelvedlikehold
- Opprydding etter ras og flom
- Spesialavtaler
- Øvrig vedlikehold og tiltak som ikke inngår i funksjonskontraktene
- Drenering og øvrig forarbeid før dekkelegging
- Strømutgifter (bundet)

Her der det store behov for utbedring som pr i dag ikke er dekket, bl.a. bru- og øvrig fergekaivedlikehold, tunnelvedlikehold, dreneringsarbeider og øvrig forarbeid før dekkelegging. Rammen er muligens tilstrekkelig for stanse økningen etterslepet, men ikke for å utbedre dette. Innenfor de disponible rammene har vi valgt å prioritere dekkefornyelse, og beholde "Annet vedlikehold"-posten omtrent som i 2009.

Usikkerhetene i behovsberegningene er svært store. Det mangler gode sammenstilte oversikter over vedlikeholdsbehovene på bru, kai, tunnel, i tillegg til utbedringsbehovene på vegkonstruksjon og drenering. Flere av oppgavene er ikke detaljert planlagt og kostnadsberegnet. På denne bakgrunnen anbefales at handlingsprogrammet avsetter en ramme til annet vedlikehold og at prioritering av større vedlikeholdstiltak innen bru, kai og tunneler inngår i de årlige budsjettforslagene framover.

Noen vegruter bør ha særlig oppmerksomhet i forhold til prioritering av vedlikehold. Dette er Rv 848 Ibestad, Rv 866 Langslett-Skjervøy, Rv 854 Olsborg-Rundhaug og Rv 825 Tjeldsund bru-Tovik. Behovet på Rv 848 i forhold til punktutbedring og utbedring av dekke vil ligge på om lag 50 mill. For Rv 825 er tilsvarende behov ca 20 mill , for rv 854 ca 30 mill for Rv 866 20 mill.

Det tas sikte på å løse disse utfordringene i første 4-års periode innenfor driftsbudsjettet, i en kombinasjon av midler til dekkelegging, annet vedlikehold og midler til trafikk sikkerhetstiltak.

### **Marginalvurderinger**

Usikkerhetene i behovsberegningene er svært store. Det er derfor det lite hensiktsmessig å sette opp detaljerte marginallister. Eventuelle endringer i rammen må i utgangspunktet brukes til å øke eller redusere ressursbruken til de oppgaver hvor anslag på behov viser seg å være for høye eller for lave.

Drift av vegnettet bør alltid prioriteres, av hensyn til framkommelighet og trafikk sikkerhet. Dette er de oppgavene som er lagt inn i funksjonskontraktene.

Vedlikehold av store konstruksjoner som bru, kai og tunnel bør ikke utsettes for lenge. Da kan konstruksjonene få skader som har betydning for sikkerheten og i verste fall føre til behov for stenging av vegen. I tillegg vil reparasjonskostnadene øke vesentlig hvis vedlikeholdsoppgaver utsettes for lenge.

Dekkevedlikehold og dreneringstiltak som ikke er akutte kan utsettes noen få år uten vesentlig fordyrelse og store konsekvenser for utvikling av bæreevnen. De største kortsiktige konsekvensene er sporddannelser som kan ha betydning for sikkerheten, og økte kostnader til lapping av hull i asfaltdekkene. Hvis vedlikehold av dreneringsanlegg og dekkevedlikeholdet nedprioriteres systematisk over mange år, brytes selve vegkonstruksjonen ned, bæreevnen blir redusert og det vil bli behov for bygging av ny veg, eller store utbedrings- og forsterkningstiltak på eksisterende veg. På grunn av underdekning over mange år har dekkevedlikeholdet inkludert nødvendig forarbeid vært nedprioritert, og dette er hovedutfordringen i det etterslepet vi har på hele vegnettet.

Ved en redusert ramme i forhold til beregnede behov, må dekkevedlikehold, drenering og vedlikehold av vegutstyr som ikke har betydning for trafikk sikkerheten reduseres. Da vil etterslepet vil fortsette å øke.

Ved en økning av rammen i forhold til beregnede behov, bør økte vedlikeholdsmidler brukes til å utbedre drenering og forsterke vegen der bæreevnen er lav og trafikkbelastningen stor.

I kap 6.3 er to forskjellige investeringsstrategier beskrevet: Strategi nr 1 Utbedrings- og mindre investeringsmodell og Strategi nr 2 Veglenke og ferjeavløsningsmodell. Ved valg av

Strategi 1 kan noe av vedlikeholdsmidlene kanaliseres inn på de samme strekningene som blir utbedret, og effekten av tiltakene vil bli bedre. Hvis strategi 1 velges kan også behovene til vedlikehold reduseres utover i perioden, fordi noe av etterslepet blir utbedret. En nylig utbedret veg vil kreve lavere vedlikeholdsutgifter enn en nedslitt veg. Da kan det bli rom for ytterligere styrking av vedlikeholdet.

Hvis Strategi nr 2 velges, vil lite av etterslepet på eksisterende veger bli utbedret og akutte vedlikeholdsbehov vil oppstå oftere. I tillegg vil total veglengde øke, delvis med konstruksjoner som koster mye i drift og vedlikehold (gjelder spesielt tunneler). En stadig større andel av drift og vedlikeholdsmidlene vil bli bundet opp i drift og akutte behov. Dermed vil muligheten til drive et systematisk forebyggende vedlikehold, bli stadig mindre utbedringsbehov på større konstruksjoner, som tunnel, store bruer og kaier kan gjennomføres innenfor vedlikeholdsmidlene. Men en slik prioritering vil føre til at forfallet i eksisterende vegnett fortsetter å øke.

### Ferjedrift

Etter krav fra ESA er det et mål i St.prp. nr1 (2008-2009) at alle ferjesamband som ikke avløses av faste vegsamband, skal være lyst ut i konkurranse i løpet av 2009. Statens vegvesen Region nord er derfor i gang med å sette ut samtlige fergesamband på anbud. Fra 2012 vil samtlige samband driftes i henhold til inngåtte anbudskontrakter.

#### Behov drift av nye fylkesferjesamband

	2009	2010	2011
Bundet opp i anbudskontrakter	13	13	98
Rammetilskuddsordning (Forventet)	139	139	61
<b>Sum</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>159</b>

Usikkerhetene i behovsberegningene ligger i de anbud som kommer inn, utvikling i oljepris og gjenstående forhandlinger av rammetilskudd.

Rammen i st.prp. nr. 68 (2008-2009), Kommuneproposisjonen 2010 er 190 mill kr. I st.prp. 16 Nasjonal transportplan, står det at det skal vurderes nærmere om rammen til de nye fylkesferjene skal innlemmes i inntektssystemet, eller om midlene skal øremerkes på Samferdselsdepartementets budsjett. I Kommuneproposisjonen står det at midlene til kjøp av ferjetjenester foreslås overført til fylkeskommunens rammetilskudd etter særskilt fylkesfordeling i perioden 2010-1013, på lik linje som midler til investeringer, drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet.

Standardkrav for ferjedriften fremgår av Norsk Transportplan (NTP). I henhold til krav i NTP 2006 -2015 er det 2 samband i Troms som ikke oppfyller standardkravene i forhold til frekvens.

Eventuelt ledige midler som følge av at rammetilskuddet til ferjedrift overstiger behovet, anbefales disponert til opprusting av fergeleier og grusveger. Antatt ledige midler er lagt til investeringsramma i 2010 og 2011 i forslaget til handlingsprogram.

## 6.2 Investering

Ut fra politiske vedtak og faglige vurderinger har vi utarbeidet liste over prosjekter med samla kostnader på vel 6 mrd. kroner inkludert rassikring. Innenfor disse prosjektene ligger muligheter for å prioritere innenfor de to strategiene med ulike valg. Med fokus på trafikksikkerhet som ett av hovedmålene for handlingsprogrammet følger en beskrivelse av trafikksikkerhetstiltak som gir positive virkninger for trafikksikkerheten.

### **Aktuelle trafikksikkerhetstiltak**

Det er viktig å ta hensyn til trafikksikkerhet allerede tidlig i planprosessen, ut fra en erkjennelse om at det er enklere og billigere å forebygge enn å reparere.

*Trafikksikkerhetsrevisjoner* er definert som en systematisk og uavhengig gransking av trafikksikkerhetsforhold i en veg- eller trafikkplan med sikte på å luke ut uheldige løsninger, feil eller mangler før anlegget blir bygd. Det bør være et mål at de fleste planer etter hvert blir omfattet av en slik gjennomgang.

*Trafikksikkerhetsinspeksjon* er tilsvarende en systematisk og uavhengig gjennomgang av et nytt veganlegg eller en eksisterende veg med sikte på å avdekke forhold som kan være til fare for trafikantene. Strekninger hvor det allerede har skjedd alvorlige ulykker prioriteres først for en slik gjennomgang, og inspeksjonen må følges opp med strakstiltak i etterkant. Som strakstiltak regnes mindre tiltak som ikke krever grunnerverv eller formell planbehandling etter plan- og bygningsloven. Eksempler på strakstiltak er skilting, oppsetting eller utbedring av rekkverk, fjerning av sidehindre, siktrydding og kryssutbedring innenfor dagens areal til vegformål. Effekten av slike tiltak, innenfor et ambisjonsnivå der det i gjennomsnitt brukes om lag 0,7 mill. kr pr km inspisert veg, gir erfaringsmessig en reduksjon på 5 - 15 % i personskadene (alle ulykkestyper), og reduksjonen er størst for de alvorligste ulykkene.

Utforkjøringsulykker er, som angitt ovenfor, den ulykkestypen som inntreffer oftest. Et effektivt tiltak her er oppsetting av rekkverk eller utskifting av dårlig rekkverk som ikke tilfredsstiller dagens vegnormalkrav. Oppsetting av rekkverk gir en reduksjon i personskadene etter utforkjøringsulykker på 50 %. Rekkverk hindrer kjøretøy i å komme utfor vegen, men er et faremoment i seg selv i forhold til påkjøring. Alternativt er det i mange tilfeller mulig å foreta en *oppdydding i vegens sidearealer* innenfor vegens sikkerhetsavstand slik at det ikke befinner seg påkjøringsfarlige hindre i dette området. Sikkerhetsavstanden er den avstanden fra kjørebanelikanten som bare en meget begrenset andel av de kjøretøyene som havner utfor vegen vil overskride. Den varierer i forhold til trafikkmengde og fartsgrense, og vil typisk være 5 meter ved fartsgrense 70 eller 80 km/t og ÅDT < 1500. Ved å fjerne hindre innenfor en avstand på 5 meter vil en erfaringsmessig få en reduksjon i antall skadde etter utforkjøringsulykker på 20 – 25 %.

*URF-tiltak* er tiltak som fremkommer som behov etter en kartlegging av *UtforkjøringsRisikoFaktor* ved hjelp av PC-verktøyet URF. Programmet plukker ut, på grunnlag av geometridata fra den nasjonale vegdatabanken (NVDB), alle kurver som framstår som klart vanskeligere å kjøre enn andre kurver på strekningen. Aktuelle tiltak i etterkant av en slik kartlegging er forvarsling og bakgrunnsoppmerking (retningsmarkering) av kurvene samt annen bedring av den optiske linjeføringen, f.eks. siktrydding. Skilting med anbefalt fart er et annet aktuelt tiltak. Bedre merking av vanskelige kurver gir erfaringsmessig en reduksjon på 20 % av utforkjøringsulykker i kurver.

*Vegbelysning* på tidligere ubelyst veg har god effekt på alle ulykkestyper som skjer på grunn av manglende oversikt når det er mørkt. Dødsulykkene reduseres med opp imot 70 %, og øvrige personskader med om lag 20 %. Det er imidlertid en forutsetning at vegnormalenes krav til kvalitet når det gjelder styrke og jevnhet på belysningsanlegget er tilfredsstillende for å oppnå slike effekter. Et dårlig veglysanlegg kan gi en dårligere effekt for trafikksikkerheten enn om vegen var ubelyst. Vegbelysning anbefales når sparte samfunnsøkonomiske kostnader oppveier kostnadene til anlegg og drift av belysningsanlegget. Dette medfører at ÅDT må være større enn 3000-5000 kjt/døgn, avhengig av fartsgrensen på stedet. Gangfelt, kryssende gang- og sykkelveger og fysisk kanaliserte kryss skal alltid være belyst.

*Midtrekkverk* eller oppmerking av et bredt, *profilert midtfelt* er effektive tiltak for å hindre møteulykker. Med de kravene til trafikkmengde som er satt som kriterier for å kunne ta i bruk disse tiltakene er de imidlertid lite aktuelle de fleste steder på det utvidede fylkesvegnettet i Troms.

I tillegg til midler til investeringstiltak er det viktig for trafikksikkerheten å opprettholde en god standard på arbeidet med *drift og vedlikehold* av vegnettet. Spesielt er det viktig å holde et godt nivå på vinterdriften.

Troms har i hovedsak ivaretatt behovet for særskilte trafikksikkerhetstiltak på dagens fylkesvegnett gjennom de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene. Disse midlene fordeles etter søknad fra kommuner og andre, og kan brukes både til fysiske og pedagogiske tiltak. Opprinnelig målsetting for denne posten var å stimulere til lokalt trafikksikkerhetsarbeid med fokus på å sikre skolevegen.

### **Anbefalt strategi**

Det anbefales å videreføre satsingen på fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Tilskuddene til fysiske tiltak utløser tilleggsmidler til trafikksikkerhetsarbeid gjennom de egenandeler som søkerne må bidra med. Det anses også viktig å opprettholde en pott til pedagogiske tiltak i framtida. Disse midlene har ofte vist seg å utløse aktiviteter i det enkelte lokalmiljø som har oversteget verdien på det enkelte tilskuddet.

Det vil imidlertid ikke være tilstrekkelig bare å sette av tilskuddsmidler som nevnt ovenfor for å ivareta trafikksikkerheten på det utvidede fylkesvegnettet. Ut ifra ulykkesbildet i Troms vil det viktigste tiltaket være å sikre vegene i forhold til utforkjøringsulykker. Aktuelle tiltak vil være å sette opp samt utbedre rekkverk der det ut ifra vegnormalene er behov for det eller å rydde opp i/slake ut sideterrenget for å redusere konsekvensene når uhellet først er ute. Det bør derfor også settes av midler til å gjennomføre slike tiltak. Likeledes kan det være gunstig å ha midler til å utføre enkeltstående kurveutbedringer m.m. God skilting og oppmerking kan også bidra positivt for å redusere denne ulykkestypen. Gjennomføring av trafikksikkerhetsinspeksjoner og bruk av URF-programmet er viktige hjelpemidler for å identifisere behovene.

Det anbefales også å fortsette med trafikksikkerhetsrevisjon av veg- og trafikkplaner for å sikre at trafikksikkerhet er best mulig ivaretatt allerede fra planstadiet.

### Trafikksikkerhetsutvalget

I 2009 er det satt av ca 7,2 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak i Troms. Ca 2 millioner brukes til holdningsskapende arbeid i barnehager, skoler og organisasjoner, samt skolesekker

til 6-åringer, refleks og til samarbeid med Trygg Trafikk. Resten, ca 5 mill., fordeles etter søknad til kommunene til fysiske tiltak som bl.a. fortau, g/s-veg, veglys og TS-hall. Maksimalt støttebeløp er satt til 800.000 kroner pr prosjekt for å "strekke" midlene lengst mulig.

På grunn av overtakelse av øvrig riksveg bør rammen til TFTU økes. Dersom økt veglengde legges til grunn for fastsettelse av trafikksikkerhetsrammen i Troms fra 2010, skulle budsjettet øke til ca 12,1 millioner kroner. Hvis økt ulykkesrisiko/ansvar legges til grunn bør budsjettet bli ca 19 millioner.

Hvert år mottar fylket søknader fra kommunene om støtte til fysiske trafikksikkerhetstiltak. På eksisterende fylkesveger har det totale søknadsbeløpet siste årene vært rundt 40 mill kr.

I forslaget til strategier for de nye fylkesvegene har vi tatt utgangspunkt i rammene for investeringer gitt i st.prp. nr. 68 (2008-2009), Kommuneproposisjonen 2010 omregnet til 2010-kroner. Veksten i frie midler har vi lagt til ramma for investeringer. Vi foreslår at 7 mill av ramma legges inn som en fylkeskommunal andel pr. år i rassikringsposten. I tillegg har vi tatt som utgangspunkt at ramma fra rassikringsposten kan bli 80 mill kroner. Vi har i forslaget lagt samme ramme til grunn for alle årene i 10-års perioden.

### Forslag til prioriteringer

For dagens fylkesveger har vi lagt til grunn ny beregnet ramme der kapital utgiftene er trukket fra ramma til investering. I forslaget er oppfylningen av fylkesvegplanen de to første årene og foreslått endret prioritering av resterende prosjekt i perioden.

Kostnadene for prosjektene er beregnet i ulike nivåer. Prosjekt med vedtatt kommunedelplan +/- 25 %. Prosjekter med vedtatt reguleringsplan er beregnet med en usikkerhet på +/- 10 %. For øvrige prosjekter er kostnaden beregnet ut fra erfaringspriser, noe som vanligvis gir en usikkerhet på +/- 40 %.

I følge fylkestingets vedtak i sak 018/09 skal investeringer vurderes i to ulike strategier:

#### 1: Utbedrings- og mindre investeringsmodell:

Strategi	Prosentfordeling
<i>Utbedring av eksisterende veg og mindre investeringstiltak</i>	50 %
<i>By og tettsteder</i>	20 %
<i>Trafikksikkerhet</i>	10 %
<i>Rassikring</i>	20 %
<i>Nye veglenker og fergeavløsning:</i>	0 %

#### 2: Veglenke og fergeavløsningsmodell

Strategi	Prosentfordeling
<i>Utbedring av eksisterende veg og mindre investeringstiltak</i>	20 %
<i>By og tettsteder</i>	15 %
<i>Trafikksikkerhet</i>	5 %
<i>Rassikring</i>	20 %
<i>Nye veglenker og fergeavløsning: +/- 2 prosjekt</i>	40 %



Statens vegvesen har sett på muligheter for gjennomføring av prosjekt innenfor de to strategiene. På grunn av bindinger de første årene og avsetting av midler til lovpålagte oppgaver er det begrensa muligheter for oppstart av nye prosjekt de tre første årene i perioden. I forslaget forutsetter SVV at utbedringer Torskenpakken prioriteres i begge strategiene. Dette er gjort ut fra prioriteringen i inneværende handlingsprogramperiode der Internveg Torsken nå er prosjektet som står for tur. Velger man så strategi 1 vil det være mulig å prioritere planmessig utbedring av bestemte vegruter.

Det arbeides med bompengefinansieringer av prosjekter både i Harstad og på Finnsnes. Prioriteringene må også tilpasses tidspunktene for realisering av disse bompengepakkene slik at fylkeskommunen er klar til å bevilge den fylkeskommunale andelen på riktig tidspunkt.

#### *Strategi 1: Utbedrings- og mindre investeringsmodell*

I denne strategien kan det legges opp til en planmessig utbedring av bestemte ruter ved å legge inn ulike typer tiltak som for eksempel gang- sykkelveg, utbedring av tunnel og/eller bru, oppsetting av rekkverk og utbedring av selve vegen. I denne strategien vil det også være mulig med flere gode tiltak for trafikksikkerheten i 10-årsperioden. I forslaget er de mest kritiske tiltakene på noen av rutene tatt inn. Konsekvensen er at verken Langsundforbindelsen eller Bjarkøyforbindelsen kan påbegynnes i perioden.

#### *Strategi 2: Veglenke- og fergeavløsningsmodell*

I strategi 2 vil det være mulig å gjennomføre utbygging av både Rv 863 Langsundforbindelsen og Rv 867 Bjarkøyforbindelsen. Utover disse prosjektene vil det i denne strategien kun være rom for å fullføre igangsatte prosjekt og lovpålagte oppgaver. Konsekvensen er at eksisterende vegnett i mindre grad kan utbedres. Se også pkt.6.1.

Se vedlegg for prosjektlister.

### **6.3 Rassikring**

I retningslinjene for arbeidet med det statlige handlingsprogrammet har departementet sagt at det skal utarbeides fireårige handlingsplaner for rassikring på fylkesvegnettet og Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at disse skal utarbeides i nær dialog med fylkeskommunene. Forslag til investeringsplan for rassikring i Troms vil være grunnlaget som brukes i denne sammenhengen.

Det er tatt som utgangspunkt at ramma fra rassikringsposten kan bli 80 mill kroner.

Forslaget er basert på vektningen av prosjekter i rassikringsplanen. Torskenpakken er prioritert først og påfølgende prosjekt er prioritert etter rasfaktor. Det er forutsatt at midler fra rassikringsposten kan brukes på hele fylkesvegnettet.

### **6.4 Marginalvurderinger**

### *1. Utbedrings- og mindre investeringsmodell*

Ved en økning av rammen vil det være mulig å satse på en planmessig utbedring av utvalgte ruter. I tillegg vil det være rom for spesielle trafikksikkerhetstiltak og noen gang- sykkelveger i 10-års perioden.

Ved en reduksjon av rammen vil det kun være rom for å fullføre tiltak med bindinger og lovpålagte oppgaver i første periode.

### *Strategi 2: Veglenke- og fergeavløsningsmodell*

Ved en økning av rammen på vil det kunne være mulig å gjennomføre presserende utbedringsoppgaver, f eks på bruer og tunneler.

Ved en reduksjon av rammen vil det kun være rom for å fullføre tiltak med bindinger og lovpålagte oppgaver i første periode. Bjarkøyforbindelsen vil ikke kunne påbegynnes.

### *Dagens fylkesveger*

Prosjektene er oppført i prioritert rekkefølge. Ved en økning av rammen forseser utbyggingen av de prioriterte prosjektene. Ved en reduksjon av ramma kuttes prosjekt nedenfra og oppover.

### *Rassikring*

Ved en økning av ramma prioriteres prosjekt i samsvar med gjeldende rassikringsplan.

Ved en reduksjon av ramma utsettes de siste foreslåtte prosjektene i perioden.

## **6.5 Bompengefinansiering**

Det arbeides med mulige bompengefinansieringer for prosjekter flere steder i Troms.

### **Harstad**

Ut fra trafikksituasjonen i Harstad by vil det i nær framtid være behov for ny tunnel utenom Harstad sentrum, bygging av ny innfartsveg med tilhørende gang- sykkelveg, samt en rekke andre trafikksikkerhetstiltak. Det er laget reguleringsplaner både for tunnel og for ny innfartsveg fra Kanebogen til Margrethe Jørgensens veg. Det er fattet prinsippvedtak og Statens vegvesen har lagt fram utredning for Harstad kommune i vår. Det er foreløpig usikkert hvor stor den fylkeskommunale andelen vil bli i denne pakken. Dette avhenger bl.a. om tunnelen gjennom sentrum skal tilhøre det statlige eller det fylkeskommunale vegnettet. Ut fra dette er det foreløpig bare foreslått en beskjeden fylkeskommunal andel. Når Harstad kommune har fattet endelig bompengevedtak, legges saken fram for Fylkestinget før den fremmes som proposisjon for Stortinget.

### **Finnsnes**

Trafikksituasjonen i Finnsnes sentrum er bakgrunnen også for at det startet er utredningsarbeid i forhold til mulig bompengefinansiering av tunnel utenom Finnsnes sentrum. Det er fattet prinsippvedtak og Statens vegvesen har startet arbeidet med reguleringsplan. Vedtatt reguleringsplan med kostnadsberegning er et av grunnlagene for en endelig bompengesak. Når Lenvik kommune har fattet endelig bompengevedtak, legges saken fram for Fylkestinget før den fremmes som proposisjon for Stortinget. Det er lagt inn en foreløpig fylkeskommunal andel på 100 mill i forslaget.



## **Tromsø**

Det er også fattet prinsippvedtak for å utrede alternative finansieringsformer for vegnett i Tromsø kommune. Her er det utarbeidet en transportplan. Transportplanen danner grunnlag for arbeidene som nå gjøres i prosjektet Vegvalg Tromsø. Dette skal munne ut i en konseptvalgutredning som skal gå til ekstern kvalitetssikring (KS1). Statens vegvesen og Troms fylkeskommune la fram utredning om alternativ finansiering for Tromsø by i mai.

## **Rv 863 Langsundforbindelsen, Rv 867 Bjarkøyforbindelsen og Rv 91 Ullsfjordforbindelsen**

Det forutsettes bruk av fergedriftsmidler og bompenger som en del av finansieringen av disse prosjektene. Rv 867 Bjarkøyforbindelsen har i tillegg en rekke andre finansieringskilder som tilskudd fra kommunaldepartementet, tilskudd fra Bjarkøy kommune og tilskudd for kommunesammenslåing. Alle prosjektene vil også måtte finansieres med en betydelig andel fylkeskommunale midler.

## **6.6 Planprosesser**

### **Tidsforløp og innhold**

Dagens planleggingsregime krever en konseptvalgutredning og en ekstern kvalitetssikring (KS1) som første plannivå for statlige investeringer over 500 mill kr. Dette nivået ligger i forkant av planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er krav om at dette skal være gjennomført for alle prosjekt over 500 mill kroner før prosjektet kan bli aktuelt i Nasjonal Transportplan (NTP). Intensjonen er at bare gjennomførbare og realistiske prosjekt som har et dokumentert samfunnsbehov skal gå videre til planlegging etter plan- og bygningsloven. Regjeringen beslutter hvilke prosjekt som skal planlegges videre etter plan og bygningsloven. Utbedringsprosjekter som ikke forutsetter vesentlig omlegging av veglinja har hittil fått unntak fra kravet om konseptvalgutredning. Etter gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010, overføres ansvaret for størstedelen av øvrige riksveger til fylkene. Fylkene vil sannsynligvis måtte ta stilling til om de ønsker et tilsvarende plansystem. Det kan for eksempel være aktuelt å benytte fylkesdelplaner til denne typen planavklaringer.

Større prosjekt med flere aktuelle alternativer (eks. Ullsfjordforbindelsen) må som regel gjennomføres som kommunedelplanprosess med konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Tidsløpet for en slik prosess på et relativt normalt nordnorsk vegprosjekt vil være 2-3 år dersom det ikke er store konflikter i prosjektet.

Etterfølgende plannivå er reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Tidsløpet for denne prosessen er som regel 1-2 år, avhengig av prosjektets størrelse og konfliktnivå. Hvis utbedringstiltak kan gjennomføres uten inngrep utenfor vegens eiendomsområde, er det ikke krav om reguleringsplan.

Før bygging må det lages byggeplan og konkurransegrunnlag. Prosjektet lyses så ut på anbud. Denne fasen krever 1-2 år avhengig av størrelse. Store prosjekt kan ha behov for enda mer tid.

Denne skissen viser at det vil gå med 4-7 år i planlegging på et prosjekt av en viss størrelse. Det forutsettes da at absolutt alt lar seg avklare uten komplikasjoner. Alle prosessene ovenfor

er beskrevet ut fra et normal løp på relativt kurante prosjekt. Så snart det dukker opp konflikter eller noe som krever ekstra undersøkelser eller ekstra behandlinger vil tidsforbruket raskt øke.

## Kostnader

Planlegging av vegprosjekter har en relativt høy kostnad. Årsaken er detaljeringsnivået som de ulike planene må lages i. For kommunedelplaner har vi et krav til usikkerhet på +/- 25% og for reguleringsplaner en usikkerhet på +/- 10%. Fylkestinget har i sak 18/09 sluttet seg til at dette kravet til kostnadsnøyaktighet også skal gjelde for fylkesveger i Troms. For å kunne beregne kostnader innenfor disse usikkerhetsmarginene kreves det tilsvarende detaljert kunnskap om prosjektet. Det er flere elementer som har høy kostnad i planleggingen som for eksempel miljø- og naturundersøkelser, kulturminneundersøkelser og grunnundersøkelser. Den største kostnaden har nok likevel grunnundersøkelser, særlig på tunnelprosjekt på reguleringsplannivå.

Status planlegging og behov for planleggingsmidler:

Mill 2010-kroner

Prosjekt	Kostn. Mill kr	Planstatus	Planbehov	Total kostnad	Merknad
Rv 867 Stornes fergekai	30		Reguleringsplan	1	
Rv 86 Internveg Senja (Torsken)	600	Reguleringspl	Byggeplan	.	Byggeplankostnad henføres til invest.-bevillgn-planstart avventes til prioritering er foretatt.
Rv 863 Langsundforbindelsen	490	Vedtatt kommunedelp.	Reguleringsplan	6-7	Bidrag fra kommunen 0,4 mill
Rv 867 Bjarkøyforbindelsene	710	Vedtatt kommunedelp.	Reguleringsplan	7-8	Omtalt av Fylkestinget
Rv 91 Ullsfjordforbindelsen	1000-2000	Ingen plan	Kommunedelplan m/KU	4-5	Omtalt av Fylkestinget
Rv 86 Tunnel Finnsnes	400	Vedtatt kommunedelp. an	Reguleringsplan	3-4	2 mill i kommunalt bidrag
Rv 867 Austnes og Fenes ferjeforbindelse (Bjarkøy) (fv.kai Altevik kommer i tillegg)	60	Ingen plan	Byggeplan		Planlegging må sees i sammenheng med Bjarkøyforbindelsen. Byggeplankostnad henføres til invest.-bevillgn.
Rassikring Torsken, Ballesvikskaret	100	Ingen planer	Reguleringsplan	3	Ihht rassikringsplan og prioritering
Trafikksikkerhetstiltak		Noen eldre planer, må revideres	Rev.		I hht prioritering
Gang- sykkelveger		Noen eldre planer, må revideres	I hht prioritering	1	
Fv 357 Mikkelvik og Bromnes fk	46		Reguleringsplan	2	Planlegges i 2009
Fv 357 Rotsund, Havnes, Klauvnes fk	67		Reguleringsplan	3	Planlegges i 2009 og 2010
Fv 53 Kroken -Tønsnes	115		Kommunedelp.	3-4	
Div mindre tiltak				8-10	Eks. TS og GS og tunneler
<b>Sum planlegging i 2009-2013</b>				<b>44 - 52</b>	

Kostnadene i tabellen er grove overslag.

Fylkestinget er positiv til Bjarkøyforbindelsen forutsatt av en finansiell løsning. I tillegg har Fylkestinget bedt om at Statens vegvesen planlegger Rv 91 Ullsfjordforbindelsen og Rv 862 ny Sandnessundforbindelse. Også rassikring i samsvar med ny rassikringsplan, fergeleier og flaskehals for næringstransporten er pekt på.

Statens vegvesen har i møter med Arnøy og Laukøyforbindelsen AS blitt forelagt ønsker og behov for planlegging av fastlandsforbindelse til Arnøya i Skjervøy kommune. Dette prosjektet er foreløpig ikke prioritert av Fylkestinget.

Statens vegvesen arbeider med videreføring av planlegging i samsvar med Transportplan for Tromsø, Vegvalg Tromsø. Vegvalg Tromsø vil sannsynligvis behandles som en konseptvalgutredning (KVU). Ny Sandnessundforbindelse vil på overordnet nivå inngå i denne. Det vil også øvrige prosjekter i Tromsøområdet. Etter behandlingen av konseptvalgutredningen, vil det være klart hvilke prosjekter som må planlegges etter plan- og bygningsloven i Tromsøområdet.

Store prosjekt som står for tur for reguleringsplanlegging er Rv 863 Langsundforbindelsen og Rv 867 Bjarkøyforbindelsene. Reguleringsplanlegging av Langsundforbindelsen er startet opp. Prosjektene Rv 91 Ullsfjordforbindelsen og ny Arnøy og Laukøyforbindelse vil kreve plan på overordnet nivå – sannsynligvis konseptvalgutredning fordi disse prosjektene kan være mulige bompengeprojekt. Det er krav om konseptvalgutredning og KS1 for alle bompengeprojekter der Stortinget skal fatte beslutning. Påfølgende plannivå er kommunedelplaner og reguleringsplaner. Krav om konseptvalgutredning og KS1 må avklares med samferdselsdepartementet i forkant av planprosessene.

I tillegg bør det planlegges minst ett rassikringsprosjekt og flere mindre tiltak innenfor trafikkikkerhet, kollektiv, gang-sykkelveger og miljø. Til en start på overordnet planlegging av Ullsfjordforbindelsen har Tromsø kommune, Lyngen kommune og Troms fylkeskommune tidligere gitt løfter om bidrag på 250.000 hver.

### **Planprogram**

Muligheten til å prioritere nye og omfattende prosjekt i korte tidshorisonter er ut fra beskrivelsene over svært begrensa. Det er derfor viktig å se på prioriteringene i siste 6-årsperiode som et planprogram for de prosjekter som skal planlegges i første 4-årsperiode. Statens vegvesen vil utarbeide årlige planleggingsprogram.

Det fleste mindre tiltak vil kun ha behov for byggeplaner, men i noen tilfeller der det er behov for areal utenom eksisterende vegareal kan det være behov for å utarbeide reguleringsplaner.

Med bakgrunn i vedtatt handlingsprogram, utarbeider Statens vegvesen planleggingsprogram for forelegges fylkeskommunen for godkjenning. Planleggingsprogrammet rulleres årlig. Det utarbeides også et planleggingsprogram for nye, store prosjekt. Dette legges fram for fylkestinget som egen sak i etterkant av behandlingen av handlingsprogrammet.

### **Krav til kostnadsberegning som beslutningsgrunnlag**

I forbindelse med utarbeiding av forslag til Nasjonal Transportplan (NTP), handlingsprogram og årlige budsjett setter staten krav til hvilket nivå de ulike planene skal ligge på. I forkant av

utarbeiding av NTP skal det være vedtatt kommunedelplan for alle prosjekt i første 4-årsperiode med et kostnadsoverslag med en usikkerhet +/- 25%. Når det årlige budsjettet utarbeides skal det være vedtatt reguleringsplan for alle prosjekt som foreslås til bevilgning med et overslag med en usikkerhet på +/- 10%.

Når planene skal utarbeides med krav til kostnader på disse nivåene må detaljeringen i planene være tilsvarende. Detaljeringen påvirker kostnadene for planleggingen. Til gjengjeld gir kostnadene, i tillegg til andre verdivalg, også et godt innspill til beslutningene og prioriteringene. Vi ber derfor om tilbakemelding på om Troms fylkeskommune ønsker å videreføre dette kravet til detaljering og kostnadsberegninger.

### **Forberedelse av bompengeprojekt - saksgang**

Søknad om bompengoordning skal som regel ha utgangspunkt i lokalt initiativ. Lokalt initiativ i denne sammenhengen kan for eksempel komme fra interesseorganisasjoner, kommuner, fylkeskommune eller bompengeselskap. Det skal være enighet lokalt om bompengefinansiering. Vertskommune(r), andre berørte kommuner og fylkeskommune skal fatte et prinsipielt vedtak om bompengefinansiering av et prosjekt. Som grunnlag for slike vedtak skal det foreligge en foreløpig finansieringsplan. I dette tilfellet er denne kalt "mulighetsstudie". Mulighetsstudier skal initieres av Troms fylkeskommune i samarbeid med den enkelte kommune. Grunnlaget for et slikt prinsippvedtak kan legges fram som egen sak, gjøres i forbindelse med behandlingen av kommunedelplan/fylkesdelplan for prosjektet eller behandlingen av Nasjonal Transportplan hvert fjerde år. Uansett må både kommuner og fylkeskommune fatte et særskilt vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av prosjektet på de vilkår som framgår av framlegget.

Når prinsippvedtaket er fatta lager Statens vegvesen en utredning av finansieringen av prosjektet/pakken. Til grunn for denne utredningen ligger bl.a. reguleringsplan(er). Reguleringsplaner viser arealdisponeringen og den tekniske utformingen av prosjektet. I tillegg beregnes kostnadene for en reguleringsplan innenfor en usikkerhet på +/- 10 %. Dette er kravet til sikkerhet om kostnader som Stortinget stiller før de kan ta saken opp til endelig behandling. Forslag til bompengoordning sendes kommunen for endelig vedtak

Når kommunen har fattet forpliktende vedtak om bompengoordning, oversendes saken til fylkestinget som også må fatte forpliktende vedtak om bompengoordningen, om finansieringsopplegg og om garantiansvar og bruk av ordningen med betinget refusjon. Dersom kommunen tar på seg garantiansvar, må den i tillegg gjøre forpliktende vedtak om dette. Om det ikke er gjort før, må det nå fattes vedtak om at det skal opprettes bompengeselskap.

Når kommunen og fylkeskommunen har fattet forpliktende vedtak om bompengoordningen, sender Statens vegvesen saken over til Samferdselsdepartementet som forbereder saken for framlegging for Stortinget for endelig vedtak.

## 7 Prosjektbeskrivelser store prosjekt

### Rv 867 Samamoa-Ervik

Dette prosjektet er omlegging av veg og bygging av gang- sykkelveg på strekningen Samamoa-Ervik i Harstad. Prosjektet ferdigstilles høsten 2009 og har behov for en restbevilgning i 2010.

### Rv 858 Ryaforbindelsen

Ryaforbindelsen er bygging av undersjøisk tunnel mellom Larseng og Balsnes. Den erstatter fergesambandet Vikran – Larseng. Den vil redusere reisetida for arbeidspendling og fritidsreiser mellom Tromsø og Malangshalvøya. Kommunikasjonen internt i Tromsø kommune og mellom Tromsø-området og Balsfjord vil også bli bedre. Byggingen startet i mars 2009 og den nye tunnelen forventes åpnet høsten 2011. Prosjektet finansieres ved hjelp av statlige midler, RDA-midler og bompenger.

### Torskenpakke

Torsken kommune har tatt initiativ til en Torskenpakke som alternativ til Internveg Torsken. I forslaget til Torskenpakke inngår rassikring av rv 86 Ballesvikskaret og Gryllefjordbotn som de største prosjektene. I tillegg inngår flere rassikringsprosjekt på rv 86 i tillegg til prosjekt på fylkesvegene i søndre del av Torsken. Alle tiltakene er beskrevet i Rassikringsplan for riks- og fylkesveger i Region nord. Utbedringstiltakene som er foreslått i pakken er utbedring av flere punkt og ei bru på rv 86 samt dekkelegging på vegen til Flakstadvåg. Tiltakene er mulig å finansiere fra flere finansieringskilder; rassikringsposten, investeringsmidler og vedlikeholdsmidler.

### Forslag til Torskenpakke:

Mill 2010-kroner

Prosjekt	Tiltak	Kostnad	Rasfaktor	Merknad
<i>Rassikring</i>				
Rv 86 Gryllefjordbotn	Omlegging av veg	100	6,7	Kan evt sikres ved å bygge bru til ca 150 mill
Rv 86 Ballesvikskaret	Tunnel	100	6,5	
Rv 86 Torskenskaret	Brei grøft	10	5,9	
Fv 243 Sifjordskaret III	Terrengtiltak	10	5,9	
Fv 232 Kaperdalen I	Overbygg	10	5,2	
Fv 232 Sifjorddalen I	Brei grøft, nett	2	5,1	
Fv 243 Sifjordbotn, Røyresbukta	Overbygg	10	4,9	
Fv 232 Kaperdalen II	Brei grøft	2	4,6	
<i>Utbedring</i>				
Rv 86 v/Hamn	Kurvatur- og breddeutvidelse	20		
Rv 86 Krokelta bru	Ny bru	8		
Rv 86 X 864 - Trongstraumen	Utbedring av bæreevne	20		
Rv 86 Grønnlia-Svanelvmoen	Utskifting av stikkrenner	15		
Rv 86 Hamntunnelen	Utbedring	5		
Fv 243 Sifjordbotn-Flakstadvåg	Dekkelegging	8		
Rv 86 Gryllefjord fergekai		15		
<b>Sum</b>		<b>335</b>		

## Grusveger

Ca 370 km av det samla fylkesvegnettet er i dag grusveger. Mange av disse vegene er så nedlitt at det ikke lenger er mulig med et tilfredsstillende vedlikehold. De har utglidninger i kantene, manglende grøfter, dårlige stikkrenner og de mangler grusdekke. Noen av vegene kan det være aktuelt å legge fast dekke på mens andre bør forbli grusveg, men må opprustes med drenering og grus. Statens vegvesen arbeider med en plan for oppgradering av disse grusvegene.

Tabellen nedenfor viser oversikt over grusveger i Troms med forslag til hvilke veger som bør opprustes med drenering, forsterkning og asfalt. Sum foreslått prioritering er om lag 300 mill kroner. Det skal arbeides videre med grusveger i forhold til prioritering fram mot neste rullering av handlingsprogrammet.

Mill 2010-kroner

Forslag prioritert	Veg	Stedsnavn Fra - Til	Kommune	Lengde	Kostnad Mill kr
1	FV265	Fredheim *856 - Tennskjær kai	Lenvik	12 778	20
2	FV174	Tamok bru X87 - Tverrelvmo	Målselv	15 531	23
3	FV51	Sjursnes XF52 - Stordal	Tromsø	14 107	21
4	FV52	Sjursnes XF51 - Skarmunken	Tromsø	8 710	13
5	FV288	Nordbyvatn X858 - Sand XF286	Balsfjord	14 554	21
*6	FV10	Rødmyra X83 - Sørli	Harstad	7 809	12
7	FV224	Å XF221 - Rødsand	Tranøy	8 540	13
8	FV283	Bukta X858 - Aursfjord XF184	Balsfjord	20 564	30
9	FV367	Karvik XE6 - Sekkemo XE6	Kvænangen	16 470	25
10	FV104	Refsnes X83 - Skjellvikneset	Kvæfjord	3 851	6
11	FV287	Indre Tennes X859 - Skrean	Balsfjord	13 910	20
12	FV102	Flesnes X83 - Hoiland	Kvæfjord	3 796	6
*13	FV321	Kitdal XF322 - Signalnes bru *KV	Storfjord	7 765	12
14	FV301	Grøtnesdalen - Tromsø/Karlsøy	Karlsøy	15 190	23
15	FV15	Bjørnerå X867 - Grøtavær	Harstad	4 992	7
16	FV15	Alvestad XF15 - Alvestad FK	Harstad	280	1
	FV301	Tromsø/Karlsøy - Søreidet	Karlsøy	35 360	53
	FV301	Finnkroken XF301 - Finnkroken kai	Karlsøy	125	2
	FV301	Reinskardet XF301 - Reinskard FK	Karlsøy	150	-
	FV360	Mettevoll XE6 - Øvergård	Nordreisa	4 620	7
	FV359	Oksfjordhamn XE6 - Storeng	Nordreisa	6 335	10
	FV114	Helleren X829 - Myklevoll X825	Skånland	8 331	13
	FV124	Altevik FK - Altervik X arm	Bjarkøy	3990	6
	FV124	Altevik XF124 - Altevik XF125	Bjarkøy	40	-
	FV125	Altevik XF124 - Nordsand	Bjarkøy	2 470	4
	FV155	Skårvik X84 - Solbakken	Salangen	8 210	13
	FV155	Solbakken - Haugli	Salangen	4 600	7
	FV66	Nordhella X863 - Skarsfjord kraftst.	Tromsø	13 710	20
	FV166	Innset X847 - Altevatn	Bardu	2 925	5
	FV173	Holt X87 - Høgskarhus	Målselv	21 320	32
	FV223	Stonglandseidet - Lekangen XFv	Tranøy	6 687	10

	FV228	Rye X860 - Svanelvmo X86	Tranøy	6 161	9
	FV231	Kampvoll X860 - Skatvik	Tranøy	8 445	13
	FV261	Fagernes X855 - Steinheim	Lenvik	11 745	18
	FV266	Langnes X856 - Bjorelvnes XF263	Lenvik	8 712	13
	FV304	Hansnes X863 - Grunnfjord	Karlsøy	13 875	20
	FV322	Hellarberget XE6 - Moskogaiissa *KV	Storfjord	4 575	7
	FV349	Nikkeby - Hellnes	Skjervøy	9 670	15
	FV349	Nikkeby Vest XF349 - Nikkevy FK	Skjervøy	100	2
	FV349	Nikkeby NV X arm - Nikkeby N XF349	Skjervøy	52	-
	FV357	Havnes FK - Berglund	Nordreisa	6 393	10
	FV361	Nordstraumen XE6 - Kjøllefjord XF367	Kvænangen	5 175	8
	FV363	Burfjord XE6 - Laukeng	Kvænangen	7 416	12
<b>Sum</b>				<b>370 196</b>	<b>562</b>

\* signaler om mulig spleiselag

### Rv 863 Langsundforbindelsen

Karlsøy er en øykommune i Troms, nord for Tromsø. Pr 1.1.2008 hadde kommunen 2404 innbyggere (SSB). Kommunen har ikke oppdaterte tall for hvordan befolkningen fordeler seg, men de fleste bor på Ringvassøya, i Hansnesområdet, med vel 1000, på Vannøya i underkant av 1000, og de øvrige fordeler seg på Reinøya med ca 300 og noen på Karlsøya og Rebbenøya. Kommunesenteret ligger på Hansnes på Ringvassøya.

Fiske/oppdrett, jordbruk og tjenesteytende næringer er de viktigste næringsveiene i kommunen.

Hovedveien mot Tromsø er Rv 863. Den starter på Kvaløysletta, går nordover Kvaløya til Futrikelv, via Kvalsundtunnelen til Ringvassøya og ender på Vannøya. (Ferjeforbindelsen til Vanna, ferjeleiet og ca 150 m på Vanna inngår også i riksvegen.)

Fra Ringvassøya er det fast vegforbindelse til Kvaløya og Tromsø. De andre øyene er knyttet sammen med ferjesamband.

Ferjene gjør driften av kommunen urasjonell. Muligheten for å delta på aktiviteter innen foreningsliv, idrett og kultur på ettermiddags og kveldstid kan begrenses av kommunikasjonene. Næringslivet på øyene har en konkurranseulempe sammenlignet med bedrifter som ikke er avhengig av ferje.

Den planlagte nye vegforbindelsen gir fast forbindelse mellom Ringvassøya og Reinøya. Dette avløser fylkesferjesambandet mellom Ringvassøya og Reinøya (Hansnes – Stakkvik). I tillegg innkortes ferjesambandet mellom Ringvassøya og Vanna som er et riksvegsamband. Fylkesferjesambandet til Karlsøya vil også bli betydelig innkortet.

### Rv 867 Bjarkøyforbindelsen

Bjarkøy er en øykommune i Sør-Troms, nord for Harstad. Pr 1.1.2008 hadde kommunen 509 innbyggere (SSB). Jordbruk, fiske/oppdrett og tjenesteytende næringer er de viktigste næringsveiene i kommunen.

De fleste innbyggerne bor på Bjarkøya (inkl øyene nordfor) 332, Grytøya 68 og Sandsøya 109. På den delen av Grytøya som tilhører Harstad kommune bor det ca 460 personer. Kommunesenteret ligger på Bjarkøya.

Vegforbindelsen til Bjarkøya er Rv 867. Den starter i Harstad, går over Grytøya og ender på Austnes på Bjarkøya. Det er to ferjesamband på strekningen: Stornes – Bjørnerå (Hinnøy – Grytøy) og Fenes – Austnes (Grytøy – Bjarkøy). Ferja til Bjarkøy går i et trekantsamband mellom Grytøy, Sandsøy og Bjarkøy. Ferjeforbindelsen til Sandsøy er en del av fylkesveg 124.

Dagens vegnett inneholder to ferjeforbindelser. Befolkningen på Bjarkøy og Sandsøy er avhengig av disse ferjeforbindelsene, eventuelt hurtigbåt for å komme mellom øyene. Til regionsenteret Harstad er det to ferjer.

Ferjesambandene har en åpningstid på 14,5 timer. Midt på dagen er det et opphold i avgangene på nærmere 4 timer (ca kl. 10.00 – 14.00). Ferjene går i et trekantsamband. Dette gir relativt lang overfartstid noe som igjen gir relativt lang tid mellom hver avgang.

## **8 Vedlegg**

- Vedlegg1: Politiske vedtak og strategiske føringer
- Vedlegg2: utfordringer på nye fylkesveger
- Vedlegg3: Prosjektliste og forslag til Handlingsprogram 2010-2013 (-2019)  
(Alle fylkesveger)