

Vedlegg 6

Oppdatering av vedlikeholdsetterslepet for riks- og fylkesveger

Som en del av oppdraget Vedlikeholdsetterslep i utredningsfasen for NTP 2018-2027 er Statens vegvesen bedt om å oppdatere grunnlagsmaterialet for vedlikeholdsetterslep på riks- og fylkesveger for å avdekke eventuelle vesentlige endringer i behovet ved inngangen til planperioden. Det bes spesielt om status for vedlikeholdsetterslep i tunneler og avvik mot forskriftskrav. Dette notatet oppsummerer resultatet av arbeidet som er gjort i Statens vegvesen for å svare på denne bestillingen. Alle kostnader i dette notatet er angitt i 2014-kroner.

1 Innledning

Som en del av arbeidet med NTP 2014 – 2023 foretok Statens vegvesen kartlegging av hvor mye det ville koste å fjerne vedlikeholdsetterslepet (forfallet) på både riks- og fylkesvegnettet. Kartleggingen foregikk i perioden 2010 – 2012, og viste at behovet er svært stort. På riksvegnettet var det totale behovet for å fjerne vedlikeholdsetterslepet og gjøre tilhørende oppgraderinger vurdert å være i størrelsesorden 36 mrd. kroner med et antatt usikkerhetsspenn på 30 – 50 mrd. kroner (2014)¹. På fylkesveger var behovet vurdert å være i størrelsesorden 58 mrd. kroner med et antatt usikkerhetsspenn på 47 – 79 mrd. kr (2014). Kartleggingene er dokumentert i rapportene *Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?* (Statens vegvesens rapporter nr. 75, februar 2012) og *Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?* (Statens vegvesens rapporter nr. 183, februar 2013).

Oppdateringen som er gjennomført i 2014 er gjort med grunnlag i kartleggingen som ble gjort i 2010 – 2012. Det er ikke foretatt en fullstendig gjennomgang av alle vegobjekter på samme detaljnivå som i den tidligere kartleggingen. Fokus har vært på å avdekke om det vil være vesentlige endringer i behovet knyttet til vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveger ved inngangen til neste planperiode. I denne vurderingen er foreliggende økonomiske rammer i handlingsprogramperioden 2014 – 2017 sammenholdt med vurdert behov for at vedlikeholdsetterslepet ikke skal øke. Det er viktig å være klar over at vurderingen av dette fremtidige behovet også er beheftet med usikkerhet. I tillegg er oppdatert kunnskap om tilstand, vurdering av tilstandsutvikling, tiltaksplaner og kostnader brukt som grunnlag i vurderingene. Oppdateringen er gjennomført av Statens vegvesens fem regioner etter oppdrag fra Vegdirektoratet.

Det vil ved inngangen til neste planperiode fortsatt være et stort vedlikeholdsetterslep, estimert til å være **om lag 33 mrd. kr på riksveg (usikkerhetsspenn 28 – 46 mrd. kr) og om lag 59 mrd. kr på fylkesveg (usikkerhetsspenn 47 – 79 mrd. kr)**. Dette er en liten nedgang for riksveger, mens resultatet for fylkesveger er omtrent uendret sammenlignet med kartleggingene dokumentert i Statens vegvesens rapporter nr. 75 og nr. 183.

Statens vegvesen vil gjennomføre en egen, separat utredning av behovet for midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet i neste planperiode. Dette er derfor ikke nærmere berørt her.

¹ I Statens vegvesens rapporter nr. 75 var behovet angitt til 25 – 40 mrd. kr (2012). Fra 1. januar 2013 ble vegfritaket for merverdiavgift fjernet, noe som førte til at beregnede kostnader ble økt med om lag 16 %. I tillegg er kostnadene omregnet fra 2012- til 2014-prisnivå

3 Riksveger

Oppdateringen viser at det samlede vedlikeholdsetterslepet² på riksvegnettet ved inngangen til neste planperiode vil være om lag 33 mrd. kroner, med et antatt usikkerhetsspenn på 28 – 46 mrd. kroner. Dette er en liten nedgang i forhold til kartleggingen som er dokumentert i Statens vegvesens rapporter nr. 75.

Dette stemmer relativt godt overens med en grov overordnet vurdering av tilgjengelige økonomiske rammer til vedlikehold, fornyelse og utbedringstiltak for riksveger i perioden 2014-2017 sett opp mot vurdert behov. Høy prioritering av oppfyllelse av forskriftsfestede krav i tunneler i perioden tilsier noe redusert resterende behov knyttet til tunneler ved inngangen til 2018, mens øvrig etterslep vil kunne øke noe. Dette bekreftes i store trekk av oppdateringen som er gjennomført av Statens vegvesens fem regioner, se tabell 1 og tabell 2.

Tabell 1 Estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering (riksveger) ved inngang til planperioden 2018-2027 (mill. 2014-kr) avrundet til nærmeste 100 mill. kr - (Antatt spenn grunnet usikkerhet angitt i parentes)

Region	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
Øst	2 300	300	1 500	1 400	300	5 800 (4 800 – 7 900)
Sør	1 000	300	1 100	500	800	3 700 (2 900 – 4 900)
Vest	8 100	300	600	400	900	10 300 (8 900 - 14 600)
Midt	1 500	300	400	300	700	3 200 (2 700 – 4 500)
Nord	3 600	500	3 700	500	2 000	10 300 (8 400 – 14 100)
Alle rv	16 500	1 700	7 300	3 100	4 700	33 300 (27 700 – 46 000)

Tabell 2 Endring i estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering (riksveger) ved inngangen til planperioden 2018-2027 sammenlignet med kartlegging dokumentert i rapport nr. 75 fra 2012 (mill. 2014-kr)

Region	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
Øst	0	- 100	0	0	- 100	- 200
Sør	- 700	0	0	0	0	- 700
Vest	- 400	0	0	0	0	- 400
Midt	- 400	0	- 100	0	- 100	- 600
Nord	- 500	0	0	0	0	- 500
Alle rv	- 2 000	- 100	- 100	0	- 200	- 2 400

Fordeling av estimert vedlikeholdsetterslep med tilhørende oppgraderingsbehov for riksvegnettet fordelt på de nasjonale transportkorridorene er vist i tabell 3.

² inkludert tilhørende oppgradering, jmfør beskrivelse av metodikken i Statens vegvesens rapporter nr. 75

De åtte transportkorridorene er:

1. **Oslo – Svinesund/Kornsjø**
(om lag 330 km riksveg, inkludert armer og ramper)
2. **Oslo – Ørje/Magnor**
(om lag 580 km riksveg, inkludert armer og ramper)
3. **Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger**
(om lag 860 km riksveg, inkludert armer og ramper og ekskl. ferjesamband)
4. **Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim**
(om lag 1.300 km riksveg, inkludert armer og ramper og ekskl. ferjesamband)
5. **Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**
(om lag 1.970 km riksveg, inkludert armer og ramper og ekskl. ferjesamband)
6. **Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund**
(om lag 1.830 km riksveg, inkludert armer og ramper)
7. **Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen**
(om lag 930 km riksveg, inkludert armer og ramper)
8. **Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland**
(om lag 2.550 km riksveg, inkludert armer og ramper og ekskl. ferjesamband)

Tabell 3 Estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering (riksveger) ved inngang til planperioden 2018-2027 (mill. 2014-kr) avrundet til nærmeste 100 mill. kr (Antatt spenn grunnet usikkerhet angitt i parentes)

Korridor	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
1	300	100	300	300	100	1 100 (900 – 1 500)
2	100	100	400	200	100	900 (700 – 1 100)
3	1 500	100	200	500	500	2 800 (2 300 – 3 800)
4	2 700	300	500	300	800	4 600 (3 900 – 6 400)
5	5 400	200	1 300	400	600	7 900 (6 800 – 11 200)
6	1 700	300	800	700	500	4 000 (3 300 – 5 500)
7	1 400	200	1 600	200	700	4 100 (3 400 – 5 700)
8	3400	400	2200	500	1400	7 900 (6 500 – 10 900)
Alle rv	16 500	1 700	7 300	3 100	4 700	33 300 (27 700 – 46 000)

Tabell 4 Endring i estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering (riksveger) ved inngangen til planperioden 2018-2027 sammenlignet med kartlegging dokumentert i rapport nr. 75 fra 2012 (mill. 2014-kr)

Korridor	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
1	-200	0	0	0	-100	-300
2	0	0	0	0	0	0
3	-900	0	0	0	0	-900
4	-600	0	0	0	-100	-700
5	200	0	0	0	0	200
6	0	-100	-100	0	0	-200
7	-200	0	-200	0	0	-400
8	-300	0	200	0	0	-100
Alle rv	-2 000	-100	-100	0	-200	-2 400

3.1 Nærmere omtale av tunneler

På riksveger vil det ved inngangen til neste planperiode være et behov på om lag 17 mrd. kr (usikkerhetsspenn 15 - 24 mrd. kr) knyttet til tunneler, som inkluderer tiltak både for å fjerne forfall og for oppfølging av kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Arbeidet med å oppgradere og utbedre tunneler på riksvegnettet slik at de oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften blir prioritert høyt i perioden 2014-2017. Statens vegvesen har fortsatt som målsetting at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften kan innfris innen utgangen av 2019, med noen unntak der det planlegges nye tunneler eller ekstra tunnellop. Det er i perioden 2014-2017 planlagt å bruke om lag 4 mrd. kr til utbedring av tunneler på riksvegnettet. De økonomiske rammene gir ikke rom for å utbedre alt forfall samtidig med tiltak for å oppfylle forskriftene. I de fleste tunnelene legges det derfor opp til å utbedre bare deler av forfallet (kritisk forfall) samtidig med tiltak i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Øvrig forfall må utbedres etter 2019. I de lengste tunnelene, i tunneler med høy trafikk og i tunneler med dårlige omkjøringsmuligheter legges det opp til å utføre alle tiltak samtidig. Ved inngangen til neste planperiode vil det etter planen være om lag 135 tunneler på riksvegnettet som oppfyller kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Det vil etter 2017 gjenstå om lag 120 tunneler på riksvegnettet hvor det fortsatt er behov for tiltak for å oppfylle forskriftsfestede krav. I om lag 50 av disse vil det bare bli gjennomført midlertidige tiltak fordi det er aktuelt å bygge helt nye tunnellopninger eller ekstra tunnellop.

3.2 Nærmere regionvis omtale

Region øst

Samlet sett vurderes det at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i region øst reduseres med om lag 200 mill. kroner frem mot 2018.

Kostnadene knyttet til utbedring av en del av tunnelene har økt med om lag 1,1 mrd. kr siden kartleggingen utført i 2010-2012. Dette skyldes i hovedsak at kartleggingen og detaljering av behov for tiltak i tunnelene ikke var kommet langt nok ved forrige kartlegging. I handlingsprogrammet for 2014-17 er det satt av en nesten 1,1 mrd. til tiltak i tunnelene (utbedring, fornying og vedlikehold).

Samlet behov knyttet til tunneler ved inngangen til neste planperiode vil derfor fortsatt være om lag 2,3 mrd. kr. Det planlegges med en forsert utbedring av riksveg tunneler i Oslo og Akershus for å rekke ferdigstillelse innen 2019, noe som forutsetter økte rammer i handlingsprogramperioden 2014-2017. Det er et udekket behov på om lag 600 mill. kr for å kunne gjennomføre forsert utbedring, og dersom dette finansieres vil behov knyttet til riksveg tunnelene i region øst ved inngangen til 2018 reduseres tilsvarende.

For drenering og vegutstyr var vedlikeholdsetterslepet i forrige kartlegging vurdert for lavt for riksvegrute 6b. Nærmere undersøkelse viste at utskifting av stikkrenner er mere omfattende enn tidligere antatt på rv3. I tillegg er det behov for mer omfattende rehabilitering og oppgradering av rekkverk enn det som tidligere ble lagt til grunn.

For vegfundament og vegdekke er det ingen endringer i forhold til tidligere anslått behov, og en har forutsatt at de økonomiske rammene i 2014-2017 er tilstrekkelige for at forfallet ikke øker.

Region sør

Samlet sett vurderes det at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i region sør reduseres med om lag 700 mill. kroner frem mot 2018.

Statlige investeringsmidler avsatt til utbedring og fornying vil i stor grad bli brukt til tunneltiltak. Det er derfor kun for tunneler det forventes en reduksjon i vedlikeholdsetterslepet frem til 2018. Tilbudspriser for de tre første tunnelene som skal rehabiliteres samsvarer bra med kostnadsoverslaget, og man har derfor ikke grunnlag for å endre prisoverslagene for utbedring av de øvrige tunnelene på det nåværende tidspunkt.

Det vil være behov for mer omfattende tiltak på Holmen bru i Drammen (rv 282 på riksvegrute 3) enn tidligere antatt. Det var opprinnelig kartlagt et vedlikeholdsetterslep på om lag 17 mill. kroner på brua, mens man nå anslår at det bør brukes minimum 200 mill. kroner tidlig i neste planperiode til utskifting av hele konstruksjonen for å sikre nødvendig fremkommelighet på brua. Dette behovet er ikke medregnet som vedlikeholdsetterslep i denne oppdateringen, da det sees på som en større investering.

Region vest

Samlet sett vurderes det at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i region vest reduseres med om lag 400 mill. kroner frem mot 2018.

For tunnelene på riksvegnettet i region vest er forventet at vedlikeholdsetterslepet (inkl. tilhørende oppgraderingsbehov) vil være redusert med om lag 400 mill. kr ved inngangen til neste planperiode. Det skal benyttes betydelige midler på tunneler i region vest i perioden 2014-2017. Restbehovet ved inngangen til 2018 vil likevel fortsatt være svært stort. Dette skyldes delvis at det ikke er avsatt nok midler til løpende rehabilitering av tunneler (f.eks. sprøytebetonghvelv, vann- og frostsikring, vifter og kabelbroer) i handlingsprogramperioden.

Region midt

Samlet sett vurderes det at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i region midt reduseres med om lag 600 mill. kroner frem mot 2018.

Region midt har vurdert resultatene fra kartleggingen foretatt i 2010-2011, tilgjengelig tilstandsinformasjon og eventuell kostnadsendring. En forenklet grov vurdering av forventede økonomiske rammer til drifts- og vedlikeholdstiltak for 2014-2017 på riksvegene tilsier at forventede økonomiske rammer er på om lag samme nivå som beregnet behov. En forventer dermed ikke at forfallet skal endres vesentlig. Tilstanden til mange objekter på riksvegnettet er imidlertid svært dårlig.

For enkelte vegobjekt er det derfor svært vanskelig å vurdere forventet videre tilstandsutvikling og eventuelle økninger i vedlikeholdskostnadene.

Vedlikeholdsetterslepet (inkl. tilhørende oppgraderingsbehov) for tunnelene på riksvegene er vurdert med basis i rammer til fornying i handlingsprogrammet 2014-2017. Region midt har startet prosjektering men har ennå ikke gjennomført nye kostnadsanslag eller kontrahert entreprenører for å gjennomføre tunnelfornyingsiltakene. En har derfor ikke grunnlag for å endre prisoverslagene for utbedring av de øvrige tunnelene på det nåværende tidspunkt.

For drenering og vegutstyr på riksvegene er det ikke forventet en vesentlig endring av vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018. Det er mulig at det blir marginale endringer, men disse er innenfor kostnadsspennet som er oppgitt.

Vedlikeholdsetterslepet for vegfundament og vegdekker er direkte resultater fra beregninger etterslepsmodulen i dekkvedlikeholdssystemet PMS, uten videre vurderinger. Det ble også gjort i 2012. Kostnadsnivået er justert til 2014-nivå og vedlikeholdsstandarden er justert i forhold til krav i nye hb111 (R610). Det forventes en liten nedgang i vedlikeholdsetterslepet for vegdekker.

Vedlikeholdsetterslepet for bruer og ferjekaier er revidert basert på grove foreløpige vurderinger av resultater fra inspeksjoner etter forrige kartlegging. Det forventes en liten nedgang i vedlikeholdsetterslepet for bruer og ferjekaier på riksvegnettet.

Region nord

Samlet sett vurderes det at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i region nord reduseres med om lag 500 mill. kroner frem mot 2018.

Regionen har 82 riksveg tunneler, hvorav 54 har lengde større enn 500 m og må i løpet av 2019 tilfredsstille tunnelsikkerhetsforskriftens krav. Innsatsen frem til 2018 gjør at estimert restbehov reduseres med om lag 470 mill. kroner ved inngangen til neste planperiode.

For andre vegobjekter på riksvegnettet forventes det at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil ligge på omtrent samme nivå som ved forrige kartlegging. Vegutbyggingene på Helgeland fører til en reduksjon i forventet vedlikeholdsetterslepet knyttet til vegfundament og vegdekke på riksveg rute 7 med om lag 460 mill. kroner. For øvrige riksvegruter forventes derimot en økning i etterslepet fordi midler til vedlikehold i handlingsprogramperioden er noe for lave i forhold til vurdert behov, samt at det i region nord har vært en ekstraordinær prisøkning på asfalt utover det som omfattes av prisindeksen. Samlet sett er dette forventet å øke etterslepet med om lag 460 mill. kroner, noe som fører til at samlet etterslepet for vegfundament/vegdekker er om lag uforandret ved inngangen til neste planperiode.

4 Fylkesveger

Det er hver enkelt fylkeskommune som er vegeier og bevilger midler til fylkesvegene. Det finnes ikke et samlet handlingsprogram for hele fylkesvegnettet, og for enkelte fylker er det større usikkerhet knyttet til hvor store midler som vil være tilgjengelige til fornyelse, utbedring og vedlikehold frem til 2018 enn det som er tilfelle for riksveger. Ellers er vurderingene som er gjort for å estimere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet gjennomført på samme måte som for riksveger.

Tabell 5 Estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering ved inngang til planperioden 2018-2027 (mill. 2014-kr) – avrundet til nærmeste 100 mill. kr – (Antatt spenn grunnet usikkerhet angitt i parentes)

Fylke	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke ³	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
Østfold	0	100	620	260	290	1 270 (1 000 – 1 690)
Akershus	130	120	150	360	130	890 (700 – 1 180)
Hedmark	0	390	1 250	330	120	2 090 (1 630 – 2 750)
Oppland	10	150	1 600	220	40	2 020 (1 600 – 2 690)
Buskerud	170	200	1 610	360	520	2 860 (2 250 – 3 820)
Vestfold	40	290	170	240	80	820 (640 – 1 060)
Telemark	120	540	1 760	390	280	3 090 (2 430 – 4 100)
Aust-Agder	100	40	1 090	160	190	1 580 (1 250 – 2 130)
Vest-Agder	120	330	920	940	310	2 620 (2 040 – 3 420)
Rogaland	740	180	590	390	660	2 560 (2 070 – 3 480)
Hordaland	2 800	740	950	1 300	1 820	7 610 (6 190 – 10 360)
Sogn og Fjordane	2 710	260	690	460	230	4 350 (3 710 – 6 080)
Møre og Romsdal	3 300	290	570	500	1 140	5 800 (4 870 – 8 080)
Sør-Trøndelag	550	210	1 340	170	410	2 680 (2 170 – 3 620)
Nord-Trøndelag	70	200	630	280	460	1 640 (1 270 – 2 170)
Nordland	1 440	1 240	3 200	760	1 740	8 380 (6 670 – 11 260)
Troms	1 050	1 130	2 540	560	980	6 260 (4 990 – 8 380)
Finnmark	110	190	1 230	250	340	2 120 (1 670 – 2 830)
SUM	13 460	6 600	20 910	7 930	9 740	58 640 (47 150 – 79 100)

³ Omfatter også grusveger

Tabell 6 Endring i estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering (riksveger) ved inngangen til planperioden 2018-2027 sammenlignet med kartlegging dokumentert i rapport nr. 183 fra 2013 (mill. 2014-kr)

Fylke	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke ⁴	Vegutstyr	Bru og kai	Sum
Østfold	0	0	-80	0	40	-40
Akershus	0	0	-290	-20	-50	-360
Hedmark	0	0	0	0	70	70
Oppland	0	0	400	30	0	430
Buskerud	-90	-100	-360	-30	-10	-590
Vestfold	-180	0	0	0	0	-180
Telemark	0	0	-80	0	-20	-100
Aust-Agder	0	0	0	0	0	0
Vest-Agder	-30	-10	-20	-20	0	-80
Rogaland	0	0	0	0	0	0
Hordaland	150	150	300	50	100	750
Sogn og Fjordane	-70	60	140	-30	20	120
Møre og Romsdal	-110	0	160	0	-150	-100
Sør-Trøndelag	0	0	200	0	0	200
Nord-Trøndelag	0	0	90	0	0	90
Nordland	0	0	90	0	0	90
Troms	0	0	70	0	0	70
Finnmark	0	0	40	0	0	40
SUM	-330	100	660	-20	0	410

Region øst

For fylkesvegene i Østfold forventes en reduksjon på om lag 40 mill. kroner i det samlede vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018. Budsjetten for vedlikehold av vegdekker på fylkesvegene i Østfold har blitt økt fra og med 2014, noe som fører til en forventet reduksjon av vedlikeholdsetterslepet frem til 2018. Økningen i behovet knyttet til bruer og kaier i Østfold skyldes både undervurdering av tilstander og for lave opprinnelige kostnadsoverslag.

I Akershus er det forventet en økt innsats både knyttet til vegfundament/vegdekke, vegutstyr og bruer, noe som forventes å føre til reduksjon i det samlede vedlikeholdsetterslepet på om lag 360 mill. kroner.

I Hedmark var behovene knyttet til rehabilitering av bruer underestimert i forrige kartlegging. Det gjelder spesielt de mange lange bruene som Krysser Glomma. For flere av disse er det behov for overflatebehandling og/eller betongreparasjoner. Det samme gjelder også for flere mindre bruer. Det er også avdekket større behov for reparasjoner av betongslitelag og brurekkverk. Samlet sett forventes det at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Hedmark vil øke med om lag 70 mill. kroner frem mot 2018.

I Oppland er det anslått en vesentlig økning i vedlikeholdsetterslepet knyttet til vegfundament og vegdekke grunnet for lave budsjetter. Det er også anslått en økning for vegutstyr, som skyldes at det ikke er budsjettert midler til rekkverkstiltak de neste årene. Samlet sett forventes det at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Oppland vil øke med om lag 430 mill. kroner frem mot 2018.

⁴ Omfatter også grusveger

Region sør

For alle fem fylker i region sør er de oppdaterte overslagene for vedlikeholdsetterslep ved inngangen til 2018 gjort under forutsetning om at tildelingen til løpende drift og vedlikehold i hele handlingsprogramperioden holdes på et tilstrekkelig høyt nivå, slik at en ikke akkumulerer nytt vedlikeholdsetterslep. I enkelte fylkeskommuner i region sør diskuteres det kutt i tildelingen av midler til drift og vedlikehold, samtidig som man avsetter investeringsmidler for å fjerne forfall som allerede finnes. En slik strategi kan føre til at samlet vedlikeholdsetterslep ved inngangen til 2018 blir høyere enn det som er estimert.

I Buskerud har fylkeskommunen som strategi at vedlikeholdsetterslepet skal fjernes i løpet av 16 år. Det er derfor satt av om lag 590 mill. kroner over investeringsbudsjettet for å fjerne forfall, noe som fører til en tilsvarende forventet reduksjon av vedlikeholdsetterslepet for alle typer vegobjekter innen 2018.

I Vestfold er Holmestrandtunnelen blitt stengt etter at forrige kartlegging ble gjort. Overslag for vedlikeholdsetterslepet er derfor nedjustert tilsvarende det som var registrert i denne tunnelen, om lag 180 mill. kroner.

I Telemark ble det i 2013 bevilget om lag 100 mill. kroner over investeringsbudsjettet til oppgradering av vegfundament/vegdekker og bruer. Samlet vedlikeholdsetterslep forventes å reduseres tilsvarende.

I Aust-Agder har man ikke informasjon som tilsier endring av vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018.

I økonomiplanen for 2014-2017 for Vest-Agder fylkeskommune er «*Fornyning av veifundament og utstyr*» etablert som eget programområde. Det er planlagt en tildeling på om lag 57 mill. kroner i perioden. Videre har fylkeskommunen planlagt å bruke om lag 27 mill. kroner til oppgradering av tunnel i planperioden. Det forventes en samlet reduksjon i forventet vedlikeholdsetterslep på om lag 80 mill. kroner frem mot 2018.

Region vest

I Rogaland har fylkeskommunen satt av nok midler til vedlikehold i perioden 2014 - 2017, slik at en ikke regner med noen endring i vedlikeholdsetterslepet frem til 2018.

I Hordaland og Sogn og Fjordane er det ikke satt av nok midler til vedlikehold, og det må påregnes en økning i vedlikeholdsetterslepet. I Hordaland er det vurdert at økningen er relativt stor, om lag 750 mill. kroner, mens økningen i Sogn og Fjordane er om lag 120 mill. kroner.

Region midt

Region midt har vurdert resultatene fra kartleggingene foretatt i 2010-2012, tilgjengelig tilstandsinformasjon og eventuell kostnadsendringer. Tilstanden til mange objekter på fylkesvegnettet svært dårlig. Det er derfor svært vanskelig å vurdere forventet videre tilstandsutvikling og eventuelle økninger i vedlikeholdskostnadene. Det er i tillegg knyttet stor usikkerhet til rammetilskuddene og fremtidig budsjettnivå på drifts- og vedlikeholdssiden for alle tre fylkene i region midt.

For fylkesvegene i Møre og Romsdal forventes en reduksjon på om lag 100 mill. kroner i det samlede vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018. For tunneler gjennomføres det tiltak i Møre og Romsdal som fører til en netto reduksjon på om lag 110 mill. kroner i forventet vedlikeholdsetterslep ved inngangen til neste planperiode. Det viser en forventet reduksjon på om lag 150 mill. kroner i forventet vedlikeholdsetterslep for bruer og ferjekaier i Møre og Romsdal. For vegfundament og vegdekker forventes en økning i vedlikeholdsetterslepet på om lag 160 mill. kroner i Møre og Romsdal.

For fylkesvegene i Sør-Trøndelag forventes en økning på om lag 200 mill. kroner i vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018, hvor hele økningen er knyttet til vegfundament og vegdekke.

For fylkesvegene i Nord-Trøndelag forventes en økning på om lag 90 mill. kroner i vedlikeholdsetterslepet frem mot 2018, hvor hele økningen er knyttet til vegfundament og vegdekke.

For tunnel, bru/ferjekai, drenering og vegutstyr på fylkesvegene er det ikke forventet en vesentlig endring av vedlikeholdsetterslepet i trøndelagsfylkene. Det er mulig at det blir marginale endringer, men disse forventes å være innenfor kostnadsspennet som er oppgitt.

Region nord

For fylkesvegtunneler i region nord foreligger det ikke nye kartlegginger eller vurderinger som gir et tilstrekkelig sikkert grunnlag for å endre overslaget for vedlikeholdsetterslepet ved inngangen til neste planperiode. Selv om etterslepet med stor sannsynlighet har økt for perioden 2012-2014, blant annet fordi en god del strukturelle tiltak ikke er gjennomført, tilsier dette at resultatene fra forrige kartlegging med oppjustert prisnivå inntil videre må benyttes.

For vegfundament og vegdekke på fylkesveger er det anslått at ekstraordinær økning av asfaltprisene i region nord fører til en forventet økning i anslått vedlikeholdsetterslep på om lag 200 mill. kroner ved inngangen til neste planperiode (90 mill. kroner i Nordland, om lag 70 mill. kroner i Troms og om lag 40 mill. kroner i Finnmark).

For øvrige vegobjekter på fylkesvegnettet forventes det at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil ligge på omtrent samme nivå som ved forrige kartlegging. Det er ikke vurdert om den nylig vedtatte bruforskriften for fylkesveg vil få konsekvenser for vurdering av vedlikeholdsetterslepet.