

## **Vedlikeholdsetterslep fylkesvei - vurdering av utvikling 2014-2021**

### **Innspill fra fylkeskommunene**

#### **1.0 Innledning og generelle utviklingstrekk**

#### **2.0 Fylkeskommunale faktaark**

- 2.1 Finnmark
- 2.2 Troms
- 2.3 Nordland
- 2.4 Trøndelag
- 2.5 Møre og Romsdal
- 2.6 Vestland
- 2.7 Rogaland
- 2.8 Agder
- 2.9 Vestfold
- 2.10 Telemark
- 2.11 Viken
- 2.12 Innlandet

## Vedlikeholdsetterslep fylkesveg – vurdering av utvikling 2014-2021 – Innspill fra fylkeskommunene

### Om dokumentet

Dette dokumentet inneholder

- en beskrivelse av utviklingen på fylkesveinettet siden 2010 og frem til i dag.
- utfordringer ved årets oppdatering av kartleggingen fra 2013
- omtale av trafiksikkerhet på fylkesveinettet
- fylkeskommunale bevilgninger til vei
- faktaark i vedlegg som beskriver tilstanden i alle fylkeskommunene

Sammen med det oppdaterte tallgrunnlaget i kartleggingen utgjør dette dagens kunnskapsgrunnlag om tilstanden på fylkesveinettet. Tallgrunnlaget er delvis basert på statistikk hentet fra NVDB. Siden veinettet er i stadig endring og nye registreringer/oppretting av feil gjøres løpende, kan det være forskjeller i tallgrunnlaget fra dato dataene er hentet ut, og det som ligger inne i NVDB per dags dato.

### Status og utvikling siden 2010

Som en del av forvaltningsreformen i 2010 ble 17 240 km riksvei omklassifisert til fylkesvei. Fylkesveinettet er om lag 44 000 km langt, mot riksveinettet som utgjør i overkant av 10 000 km. Det vil si at fylkesveinettet utgjør om lag 80 pst. av det samlede riks- og fylkesveinettet, og står for omtrent 47 pst. av trafikkarbeidet. Det aller meste av all type transport må innom fylkeskommunale veier enten i starten, underveis eller på slutten av reisen. Om lag 10 pst. av fylkesveinettet har i dag ikke fast dekke, og 23 pst. har tillatt aksellast under 10 tonn, og 45 pst. av fylkesveinettet har dårlig eller svært dårlig dekketilstand<sup>1</sup>. Samlet har fylkesveinettet om lag 618 tunneler, 13 300 bruer og 245 ferjekaier (Kilde: NVDB/Vegkart).

Fylkesveinettet omtales som hverdagsveiene våre. Deres viktigste funksjon er å koble bosetting og næringsliv sammen langs det kommunale veinettet sammen med fylkes- og riksveinettet. Fylkesveiene er derfor avgjørende for hele samfunnsutviklingen. Fylkesveiene brukes av alle typer trafikantgrupper og dette gir noen særskilte utfordringer. Fylkesveinettet skal fungere like godt for småbarnsforeldre med barnevogn og tungbiltransporten som frakter varer. I tillegg utgjør fylkesveinettet en viktig del av vår samlede beredskap både som omkjøringsveier ved hendelser og som del av vår samlede infrastruktur.

Tilstanden på fylkesveinettet har vært lenge omtalt og dokumentert som krevende. Det er også mange utfordringer som følger med et stadig økende etterslep. Allerede i Statens vegvesens forrige kartlegging fra 2012 ble det dokumentert at det over tid hadde oppstått et betydelig forfall på fylkesveinettet sett i forhold til anbefalt standard for drift og vedlikehold<sup>2</sup>. I samme rapport skrev Statens vegvesen følgende: «*Det er svært viktig at fylkesvegnettet vedlikeholdes på en slik måte at man oppnår ønsket sikkerhet mot uønskede og uforutsette hendelser, sikrer framkommelighet, samtidig som man har lavest mulige levetidskostnader*».

Manglende vedlikehold gir økt risiko for ulykker og redusert framkommelighet. Fylkeskommunene ønsker å ta vare på eksisterende veinett og utbedre der det er behov. Klimaendringene vil påvirke veinettet ytterligere i årene som kommer. I tillegg gjør en endret sikkerhetspolitisk situasjon i det påkrevd at fylkesveinettet fungerer som tilfredsstillende beredskapsnett for riksveinettet i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv.

### Kartlegging av etterslepet på fylkesvei

Årets oppdatering av kartleggingen fra 2013 viser at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei har økt ytterligere. Anslått har etterslepet økt fra 45-75 mrd. kr (2013) til 86-93 mrd. kr. (2023). Kartleggingen som er gjort er en skjematisk oppdatering basert på MOTIV (Statens vegvesen sin modell for beregning av kostnader til drift- og vedlikehold) og regnskapstall fra fylkeskommunene. Endring i vedlikeholdsetterslepet er definert som differansen mellom det normerte vedlikeholdsbehovet i MOTIV og årlig forbruk til vedlikehold i de fylkeskommunale regnskapene i perioden 2014 - 2021.

#### Det er to sentrale mangler med denne metoden:

1. MOTIV-tallene påvirkes ikke av den faktiske tilstanden på veiene. MOTIV-tallene tar kun utgangspunkt i en gitt vedlikeholdsstandard, og beregner de antatte kostnadene ved å følge standarden. Det vil si at en vei med stort

---

<sup>1</sup> [Fylkesvegnettet - KNA](#)

<sup>2</sup> [Rapport 183 Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet resultat av kartlegging .pdf \(unit.no\)](#)

vedlikeholdsetterslep ikke vil ha et høyere beregnet vedlikeholdsbehov i MOTIV enn en ellers lik veg som er godt vedlikeholdt.

2. Den oppdaterte kartleggingen fanger ikke opp «kostnadsglidninger» (som f.eks. er dokumentert for tunneloppgradering på riksveg) eller eskalerende etterslep som har skjedd siden den opprinnelige kartleggingen i 2013. Den skjematiske oppdateringen vil dermed ha enda større usikkerhet knyttet til seg enn den opprinnelige.

Møre og Romsdal fylkeskommunen har i 2023 gjort en egen kartlegging av vedlikeholdsetterslep på sitt fylkesveinett basert på vurdering av faktisk tilstand på veiene, som er vedlagt denne rapporten. Kostnadsoverslagene er basert på bruk av beste tilgjengelige kunnskap om tilstand og faktiske forhold, samt erfaringspriser. Resultatet av kartleggingen viser et etterslep på om lag det dobbelte som den skjematisk framskrevne MOTIV-beregningen, der totalt etterslep i Møre og Romsdal er beregnet til 16,8 mrd. 2023-kroner (inkl. mva). Arbeidsgruppen for forfallskartlegging for fylkesvei, der alle fylkeskommunene har deltatt, ønsket å ha en grundig kartlegging i en eller flere fylkeskommuner for å få et sammenligningsgrunnlag mot det sentrale arbeidet som er fasilitert av Statens vegvesen. Både Rogaland og Møre og Romsdal har gjennomført slike kartlegginger.

Arbeidet med rapporten til Møre og Romsdal er forankret i Samferdselssjefkollegiet og Fagnettverk for drift og vedlikehold. Med bakgrunn i funnene i disse kartleggingene er det grunn til å anta at det reelle tallet på etterslep på fylkesvegene er betydelig høyere enn den skjematiske oppdateringen av 2013-kartleggingen viser.

Fylkeskommunene mener derfor at det inn mot neste rullering av NTP (2029 – 2040) er behov for bedre verktøy og metodikk for å få kartlagt og oppdatert tilstandsgrad på vegnettet, og utregning av vedlikeholdsetterslep og oppgraderingsbehov. Et slikt utredningsarbeid bør gjennomføres i samarbeid med alle vegeiere, og igangsettes så raskt som mulig og i god tid før neste NTP-rullering.

For den kommende NTP-perioden 2025-2036 foreslår Statens vegvesen en økt satsing på drift og vedlikehold av riksveinettet, og endelig budsjett for 2023 innebærer en økning på 2,2 mrd. kr fra 2022. Dette er en viktig prioritering. Vi viser til følgende punkt i Hurdalsplattformen: *«Utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene».*

Mengden fylkesveinett og størrelsen på etterslepet viser at det i et sårbarhetsperspektiv ikke er tilstrekkelig å sørge for et godt nok rustet riksveinett. Fylkesveinettet bærer mange kritiske funksjoner, og utgjør viktige beredskaps- og omkjøringsveier for riksveinettet.

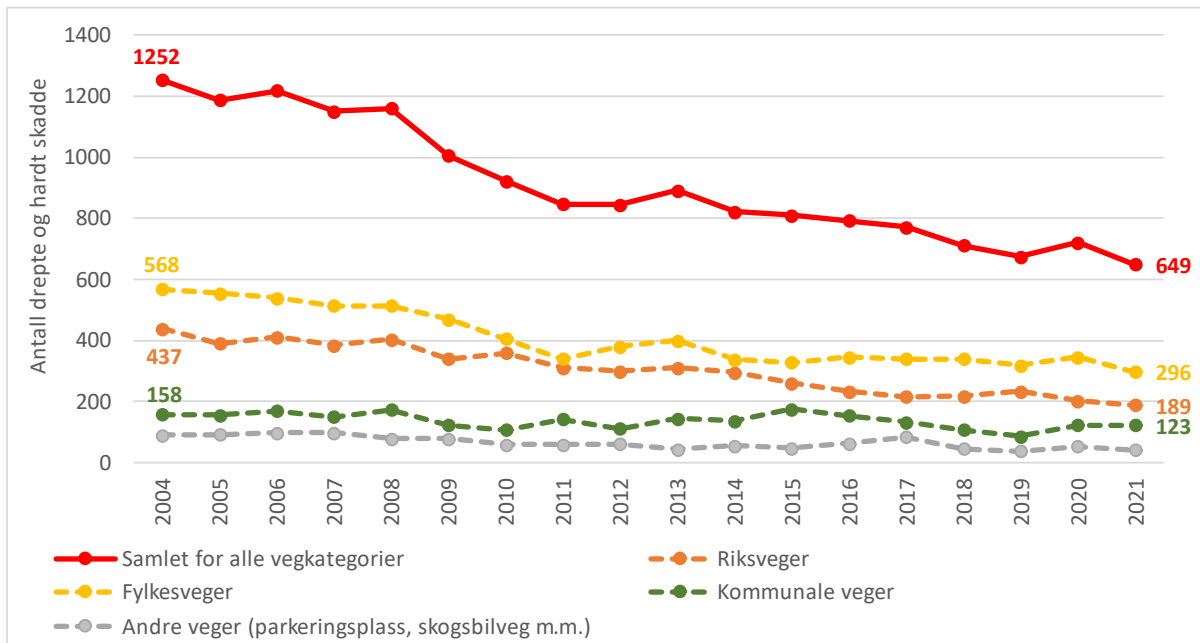
Det er derfor behov for forsterket drift og vedlikehold også av fylkesveinettet i kommende NTP-periode. Skjer ikke dette, vil gapet mellom riks- og fylkesveinettet øke ytterligere. Dette er svært alvorlig med tanke på utviklingen på trafiksikkerhetsområdet. Det er også et alvorlig hinder for forutsigbar fremkommelighet for trafikantene, næringslivet og den økende bruken av fylkesveinettet i beredskapssammenheng. Fylkesveinettet utgjør en vesentlig del av det offentlige veinettet. Det er derfor behov for å se på tilstanden av et samlet veinett og prioritere innsatsen deretter. En slik vurdering må gjøres uavhengig av forvaltningsnivå og veieier.

### **Trafiksikkerhet på fylkesveinettet**

I Statens vegvesens svar på utredningsoppdraget til NTP 2025-2036 omtales trafiksikkerhet særskilt.<sup>3</sup> Her fremkommer det gjennom ulykkesstatistikken for årene 2018-2021 at den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy km på fylkesveinettet er nesten 90% høyere enn på riksveinettet.

---

<sup>3</sup> [statens-vegvesen-trafiksikkerhet-l2254360.pdf \(regjeringen.no\)](#)



Kilde: Statens vegvesen

Fylkesveinettet er som grafen over viser overrepresentert i ulykkesstatistikken til tross for at det samlede trafikkarbeidet er noe større på riksveiene. For å nå målene for nullvisjonen i kommende NTP-periode er det behov for målrettede tiltak for å få ned ulykkestallene på fylkesvei.

Statens vegvesen skriver videre i utredningssvaret at en viktig årsak til at risikoen er større på fylkesveiene er at «en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveinettet går på møtefrie veier, og disse har betydelig lavere risiko enn veier uten midtrekkverk/middeler».

Videre slår Statens vegvesen fast at utfordringene er ulike for de ulike veikategoriene. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, mens utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet, og ulykker med gående og syklende den største utfordringen på det kommunale veinettet. At fylkesveiene er overrepresentert på ulykkesstatistikken gjelder nesten alle fylkeskommuner. Dette går frem av de fylkesvise faktaarkene vedlagt. Ulykkesstatistikken gjelder i årene 2004- 2021.

Det må understrekes at kartleggingen av vedlikeholdsetterslepet ikke omfatter standardhevende tiltak på fylkesvegnettet som kunne hindret alvorlige ulykker. Eksempel på slike tiltak er utbedring av kurvatur og vegbredde, oppsetting av midtdeler/midtrekkverk, rekkverk på nye steder for å hindre utforkjøring, ryddig av sideterreng, nye og bedre G/S-vegar, m.v. Virkemidler for å nå nullvisjonen kommer derfor i tillegg til tiltak for å hente inn vedlikeholdsetterslepet.

Etter vegtrafikklovens § 40 har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I tillegg er det generelle arbeidet med drift og vedlikehold grunnleggende for å sikre trafikksikre kjøreforhold. Nullvisjonen er førende for all innsats, og de siste års negative utvikling for trafikkulykker bekymrer fylkeskommunene. Fylkeskommunene jobber målrettet med trafikksikkerhet blant annet gjennom sitt ansvar for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget.

### Økt vedlikeholdsetterslep tross fylkeskommunale prioriteringer til vei

Midlene til drift og vedlikehold av fylkesveinettet kommer i hovedsak fra fylkenes skatteinntekter og rammeoverføringer fra staten. I en rapport skrevet av Vista Analyse i 2018<sup>4</sup> om utviklingen i statlige bevilgninger og fylkeskommunalt forbruk til drift, vedlikehold og investeringer i fylkesveinettet fremgår følgende:

«Etter Forvaltningsreformen (2010), hvor fylkeskommunene overtok ansvar for betydelige deler av det tidligere riksvegnettet, har fylkeskommunene i perioden 2010 – 2018 brukt noe mer midler på fylkesveiene enn de har fått tilført av midler til formålet fra Staten. Dette har likevel ikke vært tilstrekkelig til å redusere

<sup>4</sup> [https://vista-analyse.no/site/assets/files/6508/va-rapport\\_2018-14\\_hva\\_har\\_skjedd\\_med\\_fylkesveiene\\_etter\\_forvaltningsreformen.pdf](https://vista-analyse.no/site/assets/files/6508/va-rapport_2018-14_hva_har_skjedd_med_fylkesveiene_etter_forvaltningsreformen.pdf)

vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Vår gjennomgang av fylkeskommunenes budsjett- og økonomiplaner tyder på at det samlede etterslepet øker.

Fylkeskommunenes handlefrihet på fylkesveiområdet er redusert. Dette kommer til uttrykk både ved at statlige midler til investeringsformål i større grad gis som bundne midler, ved at gjennomføring av tunnelforskriften binder opp betydelige deler av fylkeskommunenes «frie inntekter» og ved at en del fylkeskommuner har økt gjelden etter gjennomføring av store investeringsprosjekter i fylkesveinettet.

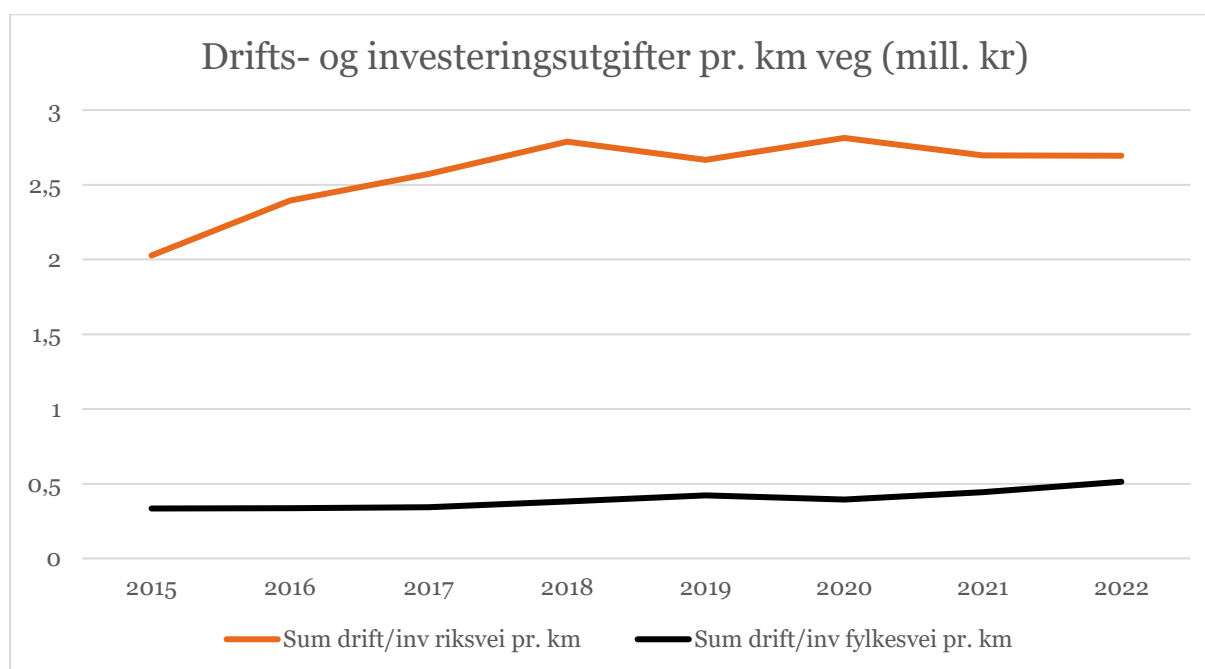
Oppsummert finner vi at staten ikke har tilført tilstrekkelige midler til å opprettholde ønsket kvalitet på fylkesveinettet på lengre sikt».

I notat til Stortinget, svar på spørsmål 260 til Statsbudsjett 2023 fremgår det at for perioden 2015- 2022 har det blitt brukt om lag 221 mrd. kr. til drift og investering i riksvei. I fylkeskommunene er det til sammen regnskapsført om lag 141 mrd. kr. til drift, vedlikehold og investering i fylkesvei.

Dette betyr at for hver krone som brukes på fylkesvei, så brukes det nær 1,6 kr. på riksvei. Med 10 800 km riksvei og 44 000 km fylkesvei, så utgjør dette 20 462 963 kr per km riksvei og 3 204 546 kr per km fylkesvei. Riksveinettet har en større del av trafikkarbeidet per km, og det vil være behov for et annet nivå på drift- og vedlikeholdsstandard på riksveinettet sammenlignet med mye av fylkesveinettet. Tallene viser likevel tydelig at drift og investering av riksveinettet er tilført betydelig større midler enn drift og investering på fylkesveinettet.

Figuren under viser utviklingen i bevilgede midler til drift- og investering av riksveiene sammenlignet med fylkeskommunenes regnskapsførte utgifter til drifts- og investering i fylkesveiene i perioden 2015 til 2022.

Figur 1: Drifts og investeringsutgifter pr. km veg (mill. kr)



KS har i 2023 sett nærmere på hva fylkeskommunene har fått av statlige overføringer til formålet for årene 2015-2022. På bakgrunn av dette er det gjort beregninger av hva fylkeskommunene selv har hatt av drifts- og investeringsutgifter til formålet samme regnskapsår.

Det er en rekke forhold som spiller inn i fylkeskommunenes økonomi og hvordan prioriteringene og satsingen på fylkesveinettet; som skatteinntekter, aktivitetsnivå i økonomien, standardkrav, låneopptak til investeringer, prioritering av oppgradering av tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften, ras- og skredsikring, finanskostnader på låneopptak osv.

## Oppsummert

I sum ser det ut til at fylkeskommunene har prioritert fylkesveiene noe høyere enn dersom man skulle lagt til grunn en normativ tolkning av delkostnadsnøklerne. Dersom vi legger sammen det som brukes på fylkes- og riksveier, så går om lag 15 prosent til fylkesveiene og 85 prosent til riksveiene. Denne differansen i prioriterte midler til de ulike veinettene fører til en økende forskjell i etterslep på riks- og fylkesveinettet.

# FINNMARK

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: 1500 km

Broer: 220

Tunneler: 5

Gang- sykkelveger: 6 km

Fortau: 41,1 km

Ferjekaier: 11

Hurtigbåtkai/ekspedisjonskaier: 5 (45)

Skredpunkt: 123

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Finnmark fylkeskommune er eier av ca. 1500 kilometer fylkesvei (omtrent 30% av statlig vei, riksvei og fylkesveinettet), 5 tunneler, 220 bruer, 15 fergekaier og 2 betongflytekaier. Fylkesveinettet driftes igjennom 25 kontrakter. Det er til dels store uløste oppgaver innenfor vedlikehold som asfalt, veioppbygning, rassikring, drenering og elektro. Omfanget av oppgavene er svært varierende og forvaltning av disse krever ressurser innen en rekke fagfelt. Mye av veinettet i Finnmark er etablert i en tid med et annet trafikkbilde og lavere krav til framkommelighet, regularitet og sikkerhet enn dagens krav. Standarden er ikke opprettholdt i takt med utviklingen i samfunnet, næringsliv og trafikkmengde. Det er flere kjøretøy på veiene enn de er dimensjonert for, og flere fylkesveier er ikke dimensjonert for å tåle den økte mengden av tungtransport.

### Særlige utfordringer

Trygge fylkesveier med god regularitet og framkommelighet er en forutsetning for aktivitet og gode levekår i fylket. I dag består fylkesveinettet av en rekke utdaterte objekter som ikke oppfyller dagens krav til standard.

Dagens veier, tunneler, bruer og kaier har flere elektriske komponenter og objekter enn tidligere. Utviklingen av lysanlegg, styring- og kontrollsystemer øker hurtig. Beredskapsmessige og næringslivets behov, samt krav til sikkerhet kombinert med klimaendringer, gir nye utfordringer. Herunder behov for nye bruer og kulverter. Den teknologiske utviklingen utfordrer dagens elektriske infrastruktur.

Sett i sammenheng med de økonomiske rammene er det svært utfordrende å begrense veksten av etterslepet på fylkesveinettet. Klimaendringer gir økt behov for drift og vedlikehold av fylkesveiene. Mer nedbør og ekstremvær gir mer slitasje. Forsvarlig forvaltning av veinettet sammen med økt satsning på flom-, skred- og erosjonssikringer er nødvendig for å ivareta sikkerheten til de veifarende og for å tilpasse den økte belastningen endringene fører med seg.

På flere strekninger er det behov å bygge opp veikroppen slik at den tåler dagens og framtidens belastning, slik at god mobilitet for næringsliv og bosetning sikres.

## **Bruer**

Finnmark har i dag 220 større og mindre bruer ifølge rapport fra BRUTUS/SVV. 5 av disse er meldt inn for utskiftning i tillegg til dem som allerede er under utskiftning i dag. 39 av disse bruene er bygd i 1950 eller før, hvorav to av disse byttes ut i disse dager. Arbeidet tar tid, og fem av bruene som ble meldt med kritisk skade fra SVV i deres rapport fra 2017 er fortsatt ikke byttet ut i dag.

## **Fergekaier og båtkai**

Finnmark fylkeskommune er eier av totalt 11 ferjekaier, 4 kombibåtkai og 1 flytekai for hurtigbåt. I tillegg anløper hurtigbåtene ca. 40 ekspedisjonskaier som er i kommunalt- eller privat eie.

Av ferjekaiene er sju oppgradert til «nasjonal standard» i løpet av de siste ti årene, og i tillegg er ytterligere to kaier under oppgradering/bygging, og skal stå ferdig i løpet av 2025. De siste to kaiene betjenes i dag med bilførende hurtigbåt. Det er en utfordring ved de kaiene som ikke er oppgradert at teknisk tilstand er noe svak, samt at lengde på tilleggskaier ikke tilfredsstillende dagens fartøy.

Fylkeskommunens egne kombibåtkai er forholdsvis nye – bygget i perioden 2016 - 2020, og har så langt ikke hatt noen store utfordringer i drift. Kaiene er bygget med flytebasert element under ferjebraua, noe som gjør at man på en god måte ivaretar de store forskjellene i flo og fjære i fylket.

Hurtigbåtdriften i distriktene gjør at fylkeskommunens fartøy anløper større og mindre kaier, både av privat- og kommunal karakter. De private er stort sett i god tilstand, mens det er mer varierende tilstand på de kommunale kaiene. Utfordringer med utskifting av pæler, toppdekket, markørlys, fendring og kravene til universell utforming er absolutt til stede over hele rutenettet. Dette gjør det utfordrende for fartøyenes mannskap å vurdere om man skal legge til eller ikke ved spesielle vindretninger eller strøm.

## **Skred**

Det er 123 skredpunkter på fylkesveinettet i Finnmark. Av disse har 27 skredfaktor middels eller høy. Skredpunktene er i hovedsak knyttet til snøskred, men også andre skredtyper. Skred og skredfare fører ofte til at veier blir stengt i perioder. Resultatet er isolerte samfunn med store konsekvenser for person og næringstransport. Skred fører til praktiske utfordringer, uforutsigbarhet og utrygghet for innbyggerne, næringsaktører, transportører og andre som ferdes veinettet.

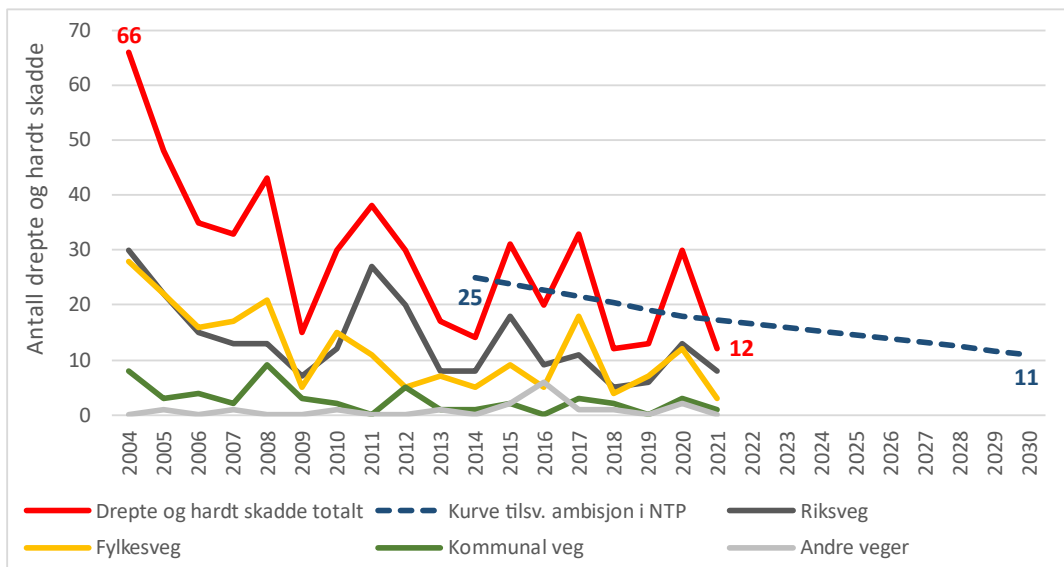
Skredsikringsbehovet på de farligste skredpunktene ble i 2019 anslått til å være rundt 3 milliarder kroner. Dette baserer seg på kostnadsestimater med erfaringsvis dyre sikringsmetoder som tunnel, skredoverbygg og voller. Fylkeskommunen har utarbeidet et skredsikringsprogram. Programmet tar utgangspunkt i gjeldende bevilgningstakt og prioriterer kostnadseffektive sikringstiltak som bl.a. forebyggende skredkontroll, støtteforbygninger og skredvarsling. Programmet gir mulighet for sikring av langt flere skredpunkter enn tunnel og skredoverbygg. Vurderingen er at mange kostnadseffektive middels sikre tiltak gir lavere totalrisiko enn få svært kostbare svært sikre tiltak.

Geografien, topografien og veinettet i fylket gir få eller ingen omkjøringsmuligheter for skredutsatte strekninger. Dette kan gi store utfordringer for næringsliv, helse, samfunnssikkerhet, forsvar og beredskap. Her vil alternativet til omkjøring være sjø- og lufttransport. Lav befolkningstetthet og lavt trafikkgrunnlag gjør det utfordrende å skaffe nødvendig finansiering av gode permanente sikringstiltak som tunnel, skredoverbygg eller voll. Selv om strategien med flere kostnadseffektive tiltak samlet gir minst risiko på fylkesveinettet, er det fortsatt en betydelig restrisiko for det enkelte skredpunkt. Dette kan føre til at enkelte sikringstiltak må suppleres eller erstattes om effekten av et kostnadseffektivt tiltak ikke er tilfredsstillende.

## **Trafikksikkerhet**

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark styres av null-visjonen. Finnmark har en målsetting at det ikke skal være flere enn 7 drepte og hardt skadde i 2030. Til tross for en tydelig reduksjon i de nasjonale tallene de siste 10 åren, flatet antall drepte og hardt skadde i trafikken i Finnmark ut i 2013. Etter dette har det vært en svakt negativ utvikling i fylket. De største ulykkestypene i Finnmark er utforkjøringsulykker, møteulykker og fotgjengerulykker. Fylkeskommunen arbeider målrettet med sikring av sideterreng, utforming av kryss og belysning av veier.





Kilde: Statens vegvesen

# TROMS

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: 2981 km

- Asfalt: ca. 2705 km
- Grus 276 km
- Fv. med midtlinje: 137 km
- Fv. åpent for modulvogntog 25,25 m: 46 km
- Fv. åpent for modulvogntog 24 m: 111 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 206 km

Broer: 591 (15,6 km)

Tunneler (m/trafikk antall): 38

Tunneler (m/trafikk lengde): 51,7 km

- Undersjøisk: 5 (13,1 km)

Gang- sykkelveger: 106 km

Fortau: 41,1 km

Ferjekaier: 29

Hurtigbåtkai: 2

Skredpunkt: 296

- Høy: 20
- Middels: 99

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Veldig spredt vegnett langs fjord og fjell med flere ferjestrekninger og stor andel broer og tunneler. En stor del av vegnettet er utsatt for skred. Lite redundans i vegnettet (få omkjøringsveger) ved brudd i veglenker. Stort etterslep og vekslende klima/vær med hyppige væromslag og store snøfall gir store driftsutfordringer og høye driftsutgifter.

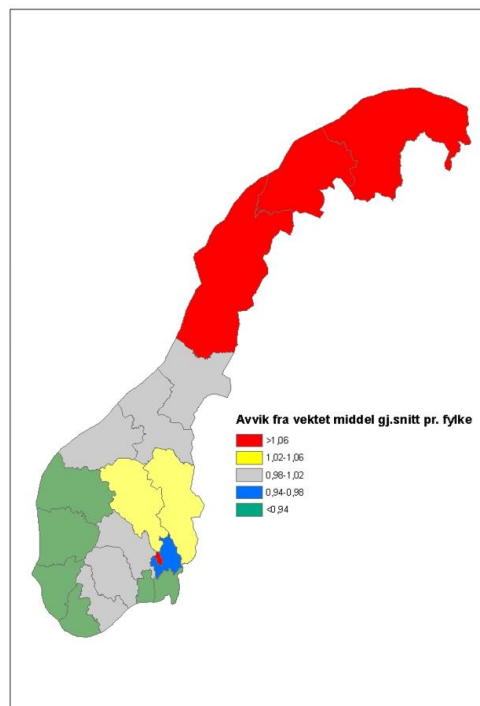
Mye av det dårligste vegnettet utgjør viktige næringsveger for blant annet fisk som skal ut til hele landet samt utenlands. Store verdier fraktes daglig fra tettsteder langs kysten og disse må i all hovedsak transporteres på fylkesveger før de når frem til europa- og riksvegnettet. Forsinkelser som oppstår som følge av vegbrudd har alvorlige økonomiske konsekvenser. 1255 km er definert som viktige næringsruter.

Fylkesvegnettet består av 1180 km primære veger (tidligere øvrige rv) og 1801 km sekundære veger.

### Særlige utfordringer bæreevne og dekketilstand

I Troms, som i hele Nord-Norge er asfaltprisen vesentlig høyere enn ellers i landet.

(Priskart fra 2015 – situasjonen trolig forverret pga. svært få tilbydere i nord).



Vegnettet med mest trafikk (ÅDT >2000) er prioritert og med akseptabel dekketilstand. Stor piggdekkandel medfører stor sporslitasje og de mest belastede strekningene (ca 18 km) må dekkefornyes så ofte som hvert annet år selv om nominell dekkelevetid er 6 år. Dette medfører store ekstrakostnader da dette må være asfalt med den høyeste kvaliteten.

Det lavtrafikkerte fylkesvegnettet i Troms bærer preg av å være dårlig vedlikeholdt og overbelastet i forhold til tekniske egenskaper (bæreevne). Gjennomsnittlig lengdeprosent reasfaltert på vedlikeholdsbudsjett i perioden 2010-2022 er 1,9%.

Bruksklasser tillatt aksellast: 795 km (27%) har fortsatt <Bk10 tonn tillatt aksellast.

### **Bæreevneoversikter falloddsmålinger:**

Ca 65% av fylkesvegnettet er målt.

I teleløsningen har 42% av enkeltmålingene lavere bæreevne enn tillatt aksellast.

Sommer/høst har 30% av enkeltmålingene lavere bæreevne enn tillatt aksellast

### **Dette har resultert i et etterslep – kritisk tilstand på asfaltdekke:**

**955 km (30%)** bryter vedlikeholdsstandarden for asfalt (spor, jevnhet og dekkeskader).

**400 km (14%)** kan defineres å ha «kritisk dekketilstand». Det vil si at veggen har store fremkommelighetsproblemer eller er i en slik tilstand at normalt vedlikehold ikke er nok for å reetablere akseptabel tilstand.

### **Bruer**

I Troms er det 591 trafikkerte bruer, inkl gang-/sykkelvegbruer. Utfordringen med disse bruene er at en stor andel av dem har svært høy alder og er ikke i henhold til dagens krav. De preges av å være smale og med manglende eller mangelfullt rekkverk. Dette er en stor utfordring for trafikksikkerheten. I tillegg har svært mange bruer skader som følge av mangelfullt vedlikehold og elde. Skader på bru kategoriseres etter kriteriene bæreevne, trafikksikkerhet, vedlikehold og miljø i nevnte prioritering. Bruene kal ligge inne i registeret med flere skadetyper på hver bru. Høyeste skadegrad er 16B (bæreevne) og Troms har 2 slike bruer. Disse er lagt til prosjektering og vil bli utbedret/utskiftet. Videre er det 5 bruer med skadegrad 12B og 33 bruer med skadegrad 9B. Dersom man ser på kategorien Trafikksikkerhet har Troms 4 bruer med skadegrad 16T og hele 28 bruer med skadegrad 12T. Å utbedre de forskjellige skadene på bruer i Troms vil kreve ekstraordinære midler.

Troms er et fylke med høy militær aktivitet. Med mange bruer som har begrenset bæreevne får dette konsekvenser for den militære øvingsaktiviteten i fylket.

Årstall	Antall bruer bygd
1900-1929	5
1930-1939	38
1940-1949	10
1950-1959	120
1960-1969	112
1970-1979	115
1980-1989	105
1990-1999	40
2000-2009	25
2010-2019	25
2020-2023	4

Oversikt årsfordeling byggeår på bruer i Troms

### **Fergekai**

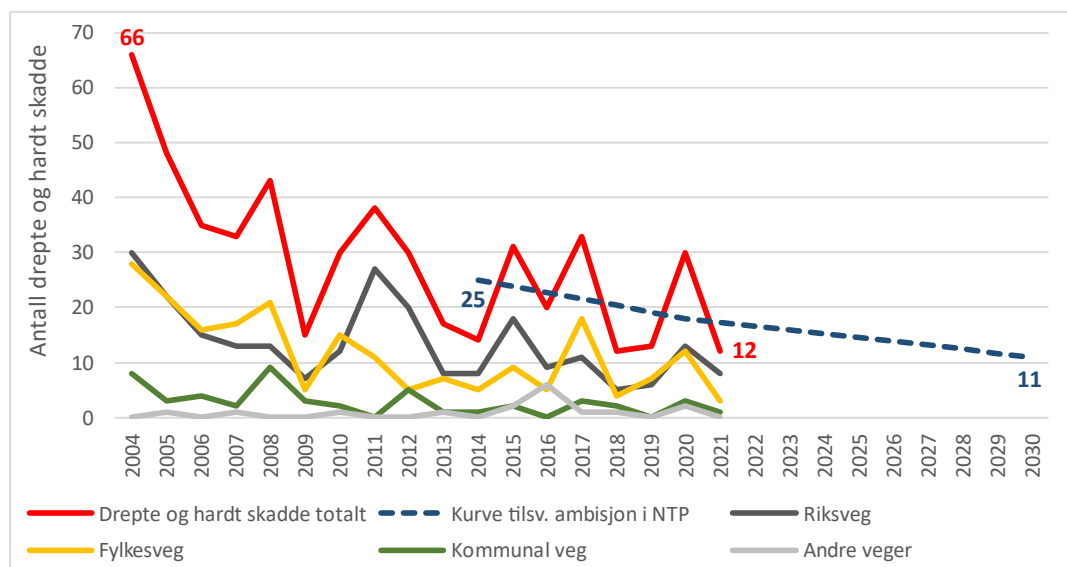
Troms fylke har totalt 29 fergekaier som er i trafikk. I likhet med bruene er det her også et preg av høy alder. 6 av fergekaiene er eldre enn 40 år og 8 kai er i intervallet 20 – 40 år. Skader på fergekai gjøres etter samme prinsipp som bruer. Det er 5 fergekaier som har skadegrad 12B og 9B. Mange av de gamle fergekaiene er ikke dimensjonert for nye og moderne ferger som krever mer plass. Fergebru er ofte smal og fending og avstiving ikke tilpasset større og tyngre fartøy I tillegg er de eldre fergekaiene ikke dimensjonert for å ivareta plassbehov i forbindelse med elektrifisering. Troms er et øy-

fylke med til dels mange fergestrekninger i områder med høy verdiskaping. For beboere og næringsliv er ferga kritisk infrastruktur og skader på fergekaier får store samfunnsmessige konsekvenser i form av vegbrudd.

## Skred

Troms er et utpreget skredfylke med 296 registrerte skredpunkt. En stor andel av vegnettet ligger helt ute ved havet og har bratte fjell som sideterreng, noe som gjør veiene utsatt for alle typer skred/ras. Når veiene stenges på grunn av skred, eller fare for skred, blir hele samfunn isolert. Troms har opp gjennom årene investert i ulike tiltak for varsling og sikring av skred, i tillegg til aktiv skredkontroll, der man utløser skred i kontrollerte former. Slike tiltak som har som formål å sikre trafikanter fra å bli tatt av skred, samt å bidra til økt fremkommelighet for både private og næringsdrivende, er kostbare tiltak. Prognoser for intensiverte klimaendringer med våtere og villere vær gjennom hele året vil forsterke problemene knyttet til skred.

## Trafikksikkerhet



Kilde: Statens vegvesen

# NORDLAND

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Total fylkesveg: Ca 4200 km

- G/S-veg ca 140 km
- Grusveg ca 100 km
- Fv. med midtlinje ca 580 km
- Åpent for modulvogntog: 1,5 km
- Omkjøringsveg for Ev/Rv: 874 km

Bruer: 812

Ferjekaier: 74

Tunneler: 55

- 26 omfattet av tunnel-sikkerhetsforskriften

Skredpunkt: 169

- Høy: 12
- Middels: 44

Budsjett 2023 i Økonomiplan 2023-26 (inkl. 25% mva):

- Drift og vedlikehold fv: 830 mill.kr
- Investering fv: 1038 mill.kr

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Nordland er et langstrakt kystfylke med mye fjell og fjord. Det gir et vegnett med mange bruer, tunneler og ferjestrekninger. Det er mye veg med lav trafikkmengde, mange øyer som må trafikkeres med ferje og kort vegnett som gir lite effektiv drift. Været er typisk kystklima med mye vind og nedbør som regn og snø. Det gjør fylket utsatt for skred og flom og at drift av vegnettet er krevende.

### Særlige utfordringer

**Bruer.** Det er knyttet store vedlikeholds- og investeringsbehov mot de mange bruer det er i fylke og da særlig kystbruene. Det pågår tre store bruprosjekt per dags dato som til sammen har en kostnad på nærmere en milliard. En bru, som var 80m lang, ble tatt av flom mens to av bruene er gamle kystbruene som må bygges ny.

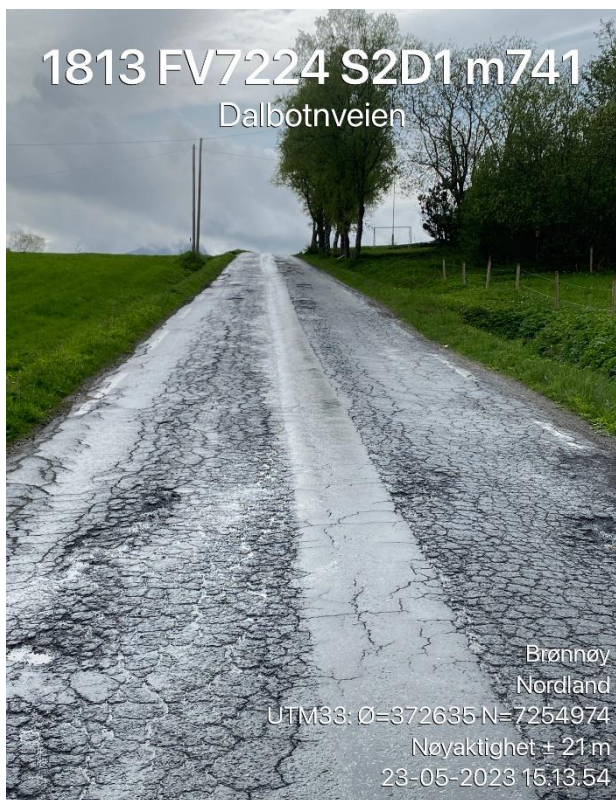
**Tunneler.** Oppgradering av tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften, som er i gang, vil grovt anslått beløpe seg til 2-3 mrd. Kr. Det er også et oppgraderingsbehov på øvrige tunneler, det gjelder i hovedsak vann og frostsikring og elektrisk anlegg.

**Ferjekaier.** I forbindelse med det grønne skiftet skal ferjene elektrifiseres. Det medfører at ladeinfrastruktur må etableres. I økonomiplan for 2023 -26 er total kostnad satt til 1,5 mrd. kr. Syv samband er planlagt elektrifisert fram mot 2027.

**Skred.** Det er mange skredpunkt i Nordland. Flere av de skredutsatte vegene fører til steder uten alternativ veg slik at beboere, arbeidere, elever og næringsliv blir isolert ved stengt veg. Nordland har 56 skredpunkt med høy eller middels skredfaktor, til en samlet kostnad på over 5 mrd kr.



Figur 1. Fv. 7594 Myrlandsveien. Foto: Presis Veidrift



Etterslep og oppgraderingsbehov på vegene. Det er et generelt stort vedlikeholdsetterslep på vegene i Nordland. Rundt 45% av vegnettet med fast dekke har dårlig eller svært dårlig dekketilstand.

Store deler av investeringsbudsjettet er bundet av behov på tunneler og brukonstruksjoner. Det har medført at oppgradering av viktige veger i Nordland ikke har kunnet bli prioritert i stor nok grad. Den manglende oppgradering går på trafikksikkerhetstiltak, som rekkverk og sideterreng, økt framkommelighet for trafikanter og næringsliv med hensyn på bredde, kurvatur og bæreevne.

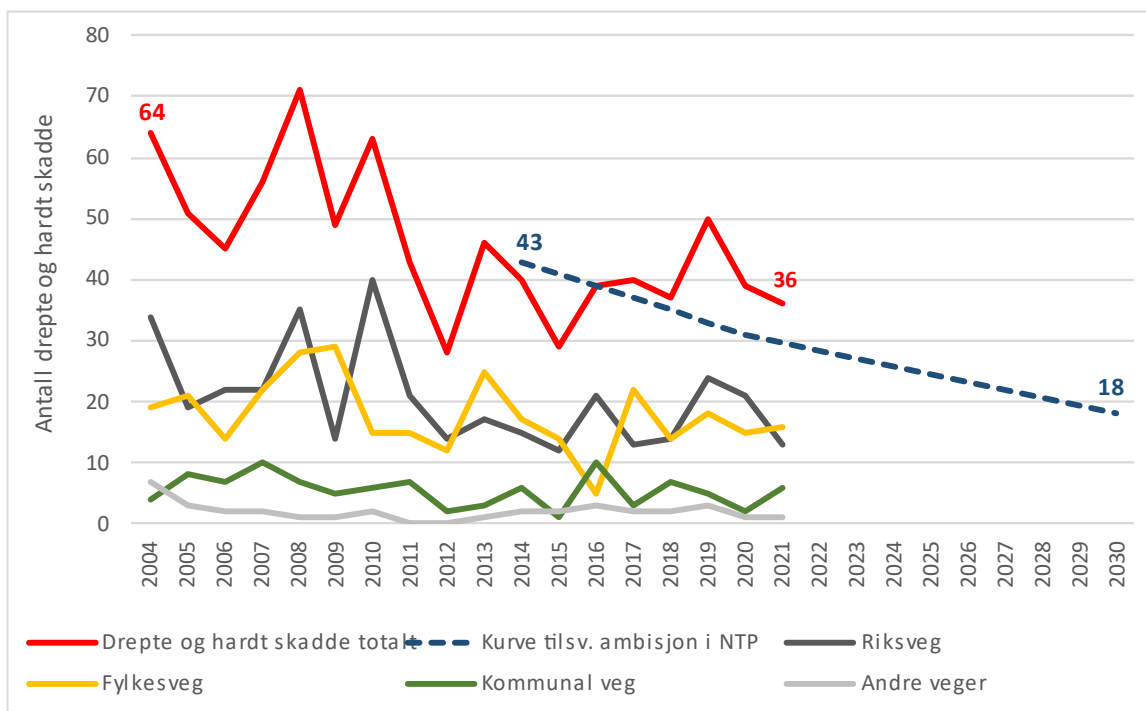
Fylkesvegene er derfor ikke tilpasset dagens krav til et vegnett med tanke på trafikksikkerhet, transport og næringsliv og som bidragsyter til samfunnsutvikling.

### Trafikksikkerhet

Tendens i Nordland er at nedgang i antall drepte og hardt skadde har stoppet opp. I likhet med resten av landet var det en økning i antall drepte i trafikken i 2022. Fordelingen av ulykker på riksveg og fylkesveg i Nordland er omtrent jevn.

De fleste ulykkene med alvorligst skadegrad er møte- og utforkjøringsulykker.

Figur 2 Fv. 7224 Dalbotnveien. Foto: Håvard Brennbakk



Figur 3 Drepte og hard skadde i Nordland 2004-2021 (Kilde: Statens vegvesen)

### Næring

Nordland er et langstrakt kystfylke med spredt bosetting og et variert og lønnsomt næringsliv. Viktige næringer er sjømat, kraftforedlende industri og annen industri, opplevelsesbasert reiseliv m.m. Nordland er blant de store eksportfylkene i landet. Bare i løpet av de siste 13 årene er fastlandseksporten økt med over tre ganger, og det ble eksport for om lag 52 mrd. kr i 2022. De aller fleste transportene starter eller avslutter på en fylkesveg. Fylkesvegnettet er koblet til 23 fylkesvegferjesamband. Nordland er det største havbruksfylket i landet, og over halvparten av lakseproduksjonen blir slaktet på de fire lakseslakteriene plasserte ute på øyene, og hvor ferje er den eneste transportformen til fastlandet.

## **Beredskap**

Å bruke fylkesvegnettet med ferjer, bruer, tunneler, smale og rasutsatte veger er mange steder eneste mulighet for å komme på jobb eller skole. Transport av gods, varer, næringsmiddel og medisiner til store deler av Nordlandssamfunnet går via fylkesveg. Akuttberedskap som ambulansetjeneste vil, særlig i de tilfeller hvor værforhold ikke muliggjør helikopter være avhengig av et framkommelig vegnett. Deler av fylkesvegnettet skal i en nasjonal krise være transportveg for Forsvaret, det skal benyttes ved evakuering og transport av forsyninger.



# TRØNDELAG

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesvei: 6.330

- Asfalt: ca. 5300 km
- Grus: 1000 km
- Fv. med midtlinje: 1450 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 2377 km

Broer: 1372 stk, 44,6 km.

Tunneler med trafikk: 43 stk

- Omfattet av TSF: 21

Gang- sykkelvei: 380 km

Fylkesveikaier: 32

Skredpunkt: 8

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold ca. 1,1 mrd. kr/år

Investering fylkesveg: ca. 1,1 mrd. kr/år

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET I TRØNDELAG

### Generelle beskrivelser

Trøndelag fylke har en vesentlig andel av landets fylkesveier, og store utfordringer med både vedlikeholdsetterslep og økende behov for tilpasninger for å håndtere konsekvenser av pågående klimaendringer, nye bruksmønstre, fremkommelighet og trafikkikkerhet. Fylkesveiene er avgjørende for bolyst og næringsliv i hele regionen. Store mengder gods fraktes daglig på smale veier med utdatert standard. Flere broer nærmer seg slutten av levetiden og tunneler har behov for oppgradering. Kvikkleireskred, steinsprang og jordras er tilbakevendende utfordringer som vil øke i omfang med klimaendringene vi står overfor. Mangelfullt vedlikehold gir et stadig økende etterslep. Dette går utover trafikkikkerheten og fremkommeligheten til de som ferdes langs fylkets veier. Det oppfattes som en utfordring at vi erfarer et stadig større standardsprang mellom et regionalt vegnett og et riksvegnett. Dette representerer i stadig større grad en utfordring med tanke på fremkommelighet og trafikkikkerhet for det totale vegnettet.

### Særlige utfordringer

Målt mot normert vedlikeholdsprogram (Motiv) er vedlikeholdsdelen av budsjettet rundt 16 %, og sett mot faglig vurdert kritisk nivå, som av fylkesdirektøren er anslått til minimum 30 %. En slik vedvarende situasjon vil føre til at veger ikke lenger lar seg vedlikeholde, og at reinvestering er eneste mulighet. Det eskalerende forfallsnivået kommer i tillegg til et allerede for stort vedlikeholdsetterslep, noe som vil kunne føre til nedsetting av aksellast, stenging av veger i enkelte perioder, økt forringing av asfaltdekke osv. I tillegg tvinger [Prisøkning](#) veieier å dekke økte driftskostnader med planlagte vedlikeholdsmidler. Som igjen i praksis betyr økt forfall og redusert standard på fylkesvegene. Forfallsnivået på fylkesvegene i Trøndelag er på 4,8 milliarder kroner (MOTIV tall) og inkluderer noe standard etterslep.

Trøndelag fylkeskommune har behov for å skifte ut 14 bruer pr. år i snitt i løpet av kommende 100-års periode, gitt at teoretisk levealder for bruer er 100 år. Hvis man regner gjennomsnittlig løpemeterkostnad 0,7 mill kr/m og samlet brulengde 44,6km fordelt på 1370 bruer, blir gjennomsnittlig behov for bruinvesteringer 319 mill. kr pr år. For 2023 er det budsjettert

med 80 mill kr til brufornyning. I tillegg kommer bruer som må skiftes ut mhp. trafikkikkerhet, liten bredde, lav bæreevne eller uforutsette hendelser som ras eller påkjørsel.

Det er normalt å anta et vedlikeholdsbehov på 0,5% pr år. Samlet gir dette et årlig vedlikeholdsbehov i TRFK på 78 mill kr/år. I budsjettet for 2023 er det avsatt 22,6 mill kr eks. mva, dvs. ca 1/3 av antatt behov. Dette medfører at vedlikeholdsetterslepet for bruer øker med ca 50 mill kr pr. år. Av samme budsjett benyttes også midler til elektro og drift/vedlikehold av ferjekaier.





Dette medfører at for 2023 er det avsatt 13 mill kr til bruvedlikehold som beregner drifts- og vedlikeholdskostnader ut fra data i NVDB og Brutus. Beregning fra Statens vegvesens modell for tildeling av vedlikeholdsmidler (MOTIV) for 2023 har gitt en samlet kostnad på bruvedlikehold og drift på 130 mill kr. Ut fra våre beregninger bør tildelt vedlikeholdsbudsjett for bruer ligge rundt 2/3 av Motiv-tallet og ikke 1/6 som i dag. Samlet for brufornyning og bruvedlikehold øker etterslepet med ca. 300 mill.kr pr. år.

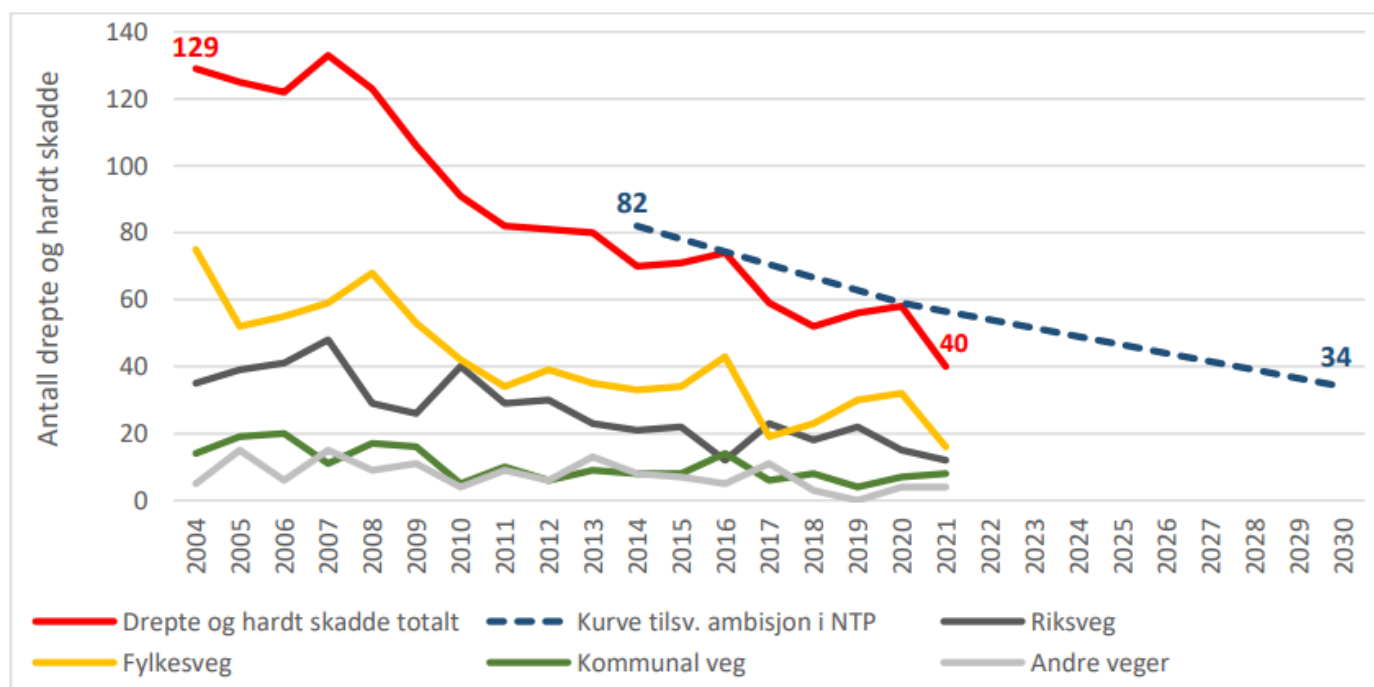
Trøndelag fylkeskommune har 43 tunneler, i tillegg til 1 tunnel som er under bygging (Tanemstunnelen). 21 av disse tunnelene er over 500 meter og er derfor underlagt Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg (TSFF). 6 av disse tunnelene har behov for tunneloppgradering for å oppfylle krav gitt i TSFF. 1 av disse tunnelen (Frøya tunnelen) har akkurat startet oppgradering. Flere av tunnelene som skal oppgraderes i henhold til TSFF ligger på fv. 714, og har høy andel lange kjøretøy (over 15%). I tillegg har strekningen to høyrisikotunneler (Hitra- og Frøya tunnelen) i den forstand at de er lange (over 5 km) og er undersjøisk. Det er derfor en vesentlig utfordring at tunnelene som ikke oppfyller dagens krav, ikke har de nødvendige økonomiske rammene for å oppgradere tunnelene for å sikre et trygt minimum sikkerhetsnivå.

Fylket har ca. 13.000 belysningspunkt. Det vil koste ca. 1,3 milliarder å få satt i stand dette, og den tekniske standarden forfaller raskere enn hva vi klarer å vedlikeholde. Veglysanlegg i både treverk og stål er i svært dårlig forfatning og må byttes i sin helhet, men midlene strekker ikke til og det er et kontinuerlig arbeid med å bytte de prioriterte strekningene først.

## Trafikksikkerhet

Sett over tid har Trøndelag hatt en positiv utvikling innen drepte og skadde i trafikken. Som eksempel på dette, kan det nevnes at gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde hadde en prosentvis reduksjon på 60 % når en sammenlikner perioden 2004-2007 med perioden 2018-2021. Sammenlignet med øvrige fylkeskommuner, så regnes Trøndelag som en fylkeskommune som har svært lav risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm, og dette gjelder i noe større grad for fylkesvegene enn for riksvegene (kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2021 – SVV, s. 30).

Ulykkestallene for hardt skadde og drepte i Trøndelag i 2022 har vist en negativ utvikling, og tallene har fulgt den nasjonale økningen. I Trøndelag omkom 11 personer på trønderske veger i 2022, fordelt på 10 ulykker. 9 av de omkomne var menn. 6 av de 10 dødsulykkene skjedde på fylkesveg.



## Næring

Trøndelag driver med eksport innenfor ulike områder slik som fiskeri, jordbruk, skogbruk og industri. Fisk står for 60,5% av eksporten fra Trøndelag i 2022. Flere av disse næringene ligger langs kysten og mindre bygder og disse har ofte

fylkesvegnettet som hoved ferdselsåre. Trøndelag står for 23% av nasjonal jordbruksproduksjon, og eksporterer betydelige mengder matvarer til andre deler av landet. Vi står blant annet for 21,3% (2021) av melkeproduksjonen i Norge. All eksporten gir økt belastning med blant annet vogntog på fylkesvegnettet. Dette påvirker slitasjenivået på fylkesveger og bidrar til et større etterslep på blant annet vegvedlikehold og standard.

## **Beredskap**

Skiftende værforhold gjennom et stort fylket setter store krav til beredskap. Trøndelag har flere høyfjelloverganger samtidig som mye nedbør på vinteren i stor grad gir utfordrende føreforhold i kystnære strøk. Trøndelag har store utfordringer med skred og ras enten i form av snø/is eller som steinsprang og rasutsatte fjellpartier. Store nedbørsmengder resulterer ofte i løsmasseskred og setninger og utglidninger på veinettet. Med villere og våtere klima, vil flom- og skredutfordringer bli stadig større.

Til forskjell fra riks- og europaveg (hovedkorridorer) som har omkjøringsveger (redundans) med tilstrekkelig og akseptabel standard, har fylkesvegnettet i Trøndelag ikke tilsvarende tilbud. Omkjøringsvegnett preges av lange omkjøringslenker som har dårligere standard enn stengingslenken. Fylket må i enkelte tilfeller ta i bruk lokale kommuneveger, som ikke er egnet som omkjøringsveg.



## **Etterslepskartlegging**

Trøndelag fylkeskommune har ikke gjennomført noen detaljert etterslepskartlegging av veinettet, men det ble gjennomført en ny gjennomgang i 2020 basert på rapporten fra Statens vegvesen i 2018 som viser et antatt etterslep innen ulike kategorier på om lag 6 milliarder (2021-) kr.

# MØRE OG ROMSDAL

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 3000 km

- Asfalt: ca. 3000 km
- Grus: 0,4 km
- Fv. med midtlinje: 922 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 620 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 1139 km

Broer: 967

Tunneler (med trafikk): 61

- Omfattet av TSF: 33
- Undersjøisk: 7

Gang- sykkelveger: 193 km

Fortau: 91,3 km

Ferjekaier: 58

Hurtigbåtkai: 7

Skredpunkt: 361

- Høy: 8
- Middels: 77

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: 800 mill. kroner

Investering fv.: 1,7 mrd. kroner

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Fylket har veldig spredt vegnett langs fjord og fjell, med mange ferjestrekninger og stor andel broer og tunneler. En stor del av vegnettet er utsatt for skred. Det er lite redundans i vegnettet (få omkjøringsveger) ved brudd i veglenker. Stort etterslep og vekslende klima/vær med hyppige værromslag gir store driftsutfordringer og høye driftsutgifter.

### Særlige utfordringer

Møre og Romsdal har de siste 5-10 årene i stor grad investert i konstruksjoner (bru, ferjekai og tunnel) og ikke veg i dagen. Det vil si at det er investert veldig lite i utbedringer for å bedre fremkommeligheten på vegnettet. Kun 1/3 av vegnettet har bredde nok til å ha midtlinje, noe som ikke tilfredsstiller dagens forventninger til et vegnett med stor andel tungtransport og spredt bo- og arbeidsmarked.

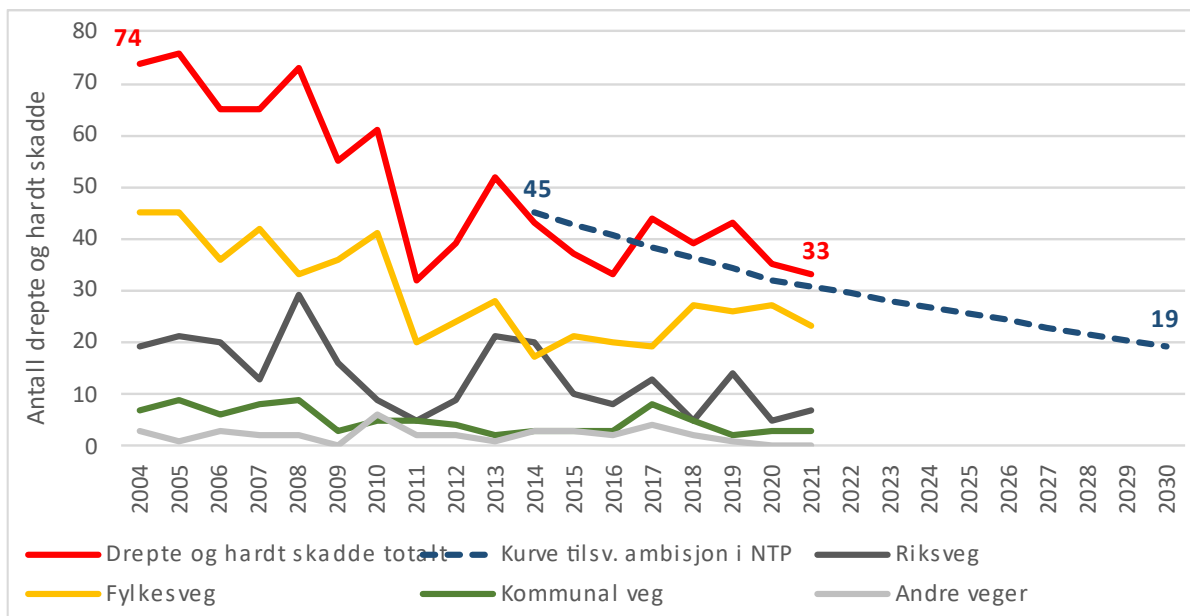
Av de 61 tunnelene på fylkesvegnettet, er 33 omfattet av tunnelsikkerhetsforskriften (TSF). 27 av disse trenger oppgraderinger i henhold til TSF og har behov for forbedret trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det er også stort behov for utbedring av tunneler som ikke er omfattet av TSF.

En stor andel gamle bruer som nærmer seg slutten av levetida, gir store kostnader framover. Vi tar ut restlevetida der vi kan, men vi skyver bølgen foran oss. Dersom bruene ikke blir skiftet ut i tide og/eller det blir prioritert nok midler til nødvendig vedlikehold, vil en trolig måtte sette ned bruksklassen for å redusere belastning og slitasje. Dette vil redusere framkommelighet, som igjen gir dårligere beredskap. Manglende bæreevne kan medføre at bruene blir flaskehals i vegnettet for både næringstransport og kollektivtransport. Manglende/dårlig innfesting av rekkverk og skader på selve rekkverket, manglende bredde og manglende tilrettelegging for myke trafikanter har mye å si for trafiksikkerhet og risiko for alvorlige ulykker.

En stor del av veglysene langs fylkesvegnettet har meget dårlig tilstand. Behovet for utbedring av veglys som fylkeskommunen eier eller skal ta over, er beregnet til 1,3 mrd. kroner.

### Trafiksikkerhet

Til tross for nedgang i antall drepte og hardt skadde totalt i fylket de siste 20 årene, ser vi en utflating/liten økning i tallet på fylkesvegnettet. De fleste ulykkene skjer på tørr og bar veg, og det er flest utforkjøringsulykker. Sikring av sideterreng er et viktig tiltak, og stort etterslep på rekkverk og veglys er utfordrende.



Figur 4: Drepte og hardt skadde på veger i Møre og Romsdal 2004-2021 (Kilde: Statens vegvesen)

## Næring

Møre og Romsdal er en av Norges mest eksportrettede regioner. Over 10 prosent av all norsk eksport (minus olje og gass), kommer fra Møre og Romsdal. Næringslivet er særlig dominerende innen maritime/marine næringer, møbel, petroleum og reiseliv. Stor andel eksport ut fra fylket gir mye trafikkarbeid på fylkesvegnettet. Det er store utfordringer med fastkjørte vogntog på enkelte strekninger på vinterstid.



Figur 5 Bildet viser dagens trafikksituasjon på Åndalsnes bru i Rauma kommune. På grunn av alvorlige rustskader er kjørebanelen snevret inn for å opprettholde dagens bruksklasse T8/40. Ny bru er under planlegging. Foto: Åndalsnes avis.

Figur 6 Bilde fra fv. 6186 Todalen Aure.  
Arbeid med fjellskjæring.

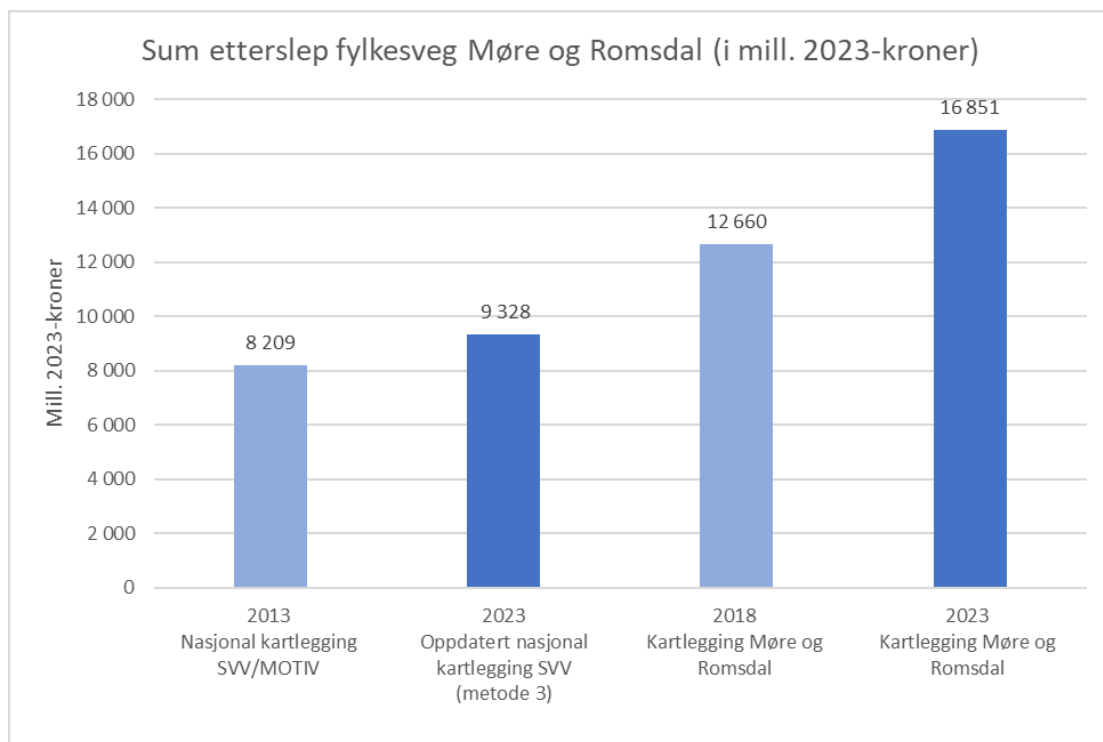


## Beredskap

Å ta ferje, kjøre over en eller flere bruer eller gjennom en tunnel er mange steder eneste måten å komme seg til og fra jobb, skole, sjukehus/lege osv. Til forskjell fra riks- og europaveg (hovedkorridorer) som har omkjøringsveger (redundans) med tilstrekkelig og akseptabel standard, har fylkesvegnettet ikke tilsvarende tilbud. Mange av våre veger mangler parallelle ferdssårer, enten det er til vanns eller til lands. Om vi har omkjøringsvegnett, er det lange omkjøringslenker som har dårligere standard enn stengingslenken. Vi må i enkelte tilfeller ta i bruk lokale kommune veger, som ikke er egnet som omkjøringsveg.

Dårlige grunnforhold og dårlig bæreevne med setninger, utglidning og dårlige masser, preger mye av vårt vegnett. Vegnettet er fortsatt flomutsatt noen steder. Det er gjort en del med å fornye og oppgradere stikkrenner, men etterslepet på vegfundament (som påvirker bæreevne) er fortsatt betydelig. Med villere og våtere klima, vil flom- og skredutfordringer bli stadig større.

## Etterslepskartlegging



Figuren over viser resultatene fra forfallskartlegginger i 2013, 2018 og 2023. Alle tall er indeksregulert til Q1 2023. De to første søylene viser nasjonale kartlegginger basert på MOTIV-beregninger (SVV, 2013 og 2023).

Den nasjonale kartleggingen fra 2023 er en skjematisk oppdatering av kartleggingen fra 2013 basert på MOTIV-tall og regnskapstall fra fylkeskommunene. MOTIV beregner en årlig gjennomsnittskostnad til drift- og vedlikehold av ulike vegelement og tar ikke hensyn til den faktiske tilstanden på disse elementene. Det vil si at en vei med stort vedlikeholdsetterslep ikke vil ha et høyere beregnet vedlikeholdsbehov i MOTIV enn en ellers lik veg med god tilstand. Metoden med skjematisk framskriving fanger heller ikke opp «kostnadsglidninger» hvor faktiske kostnader viser seg å være langt høyere enn i de opprinnelige estimatene fra 2013-kartleggingen (som f.eks. er dokumentert for tunneloppgraderinger og bruer), eller eskalerende etterslep som har skjedd siden den opprinnelige kartleggingen. Den skjematisk oppdateringen vil dermed ha enda større usikkerhet knyttet til seg enn den opprinnelige.

De to siste søylene i figuren viser Møre og Romsdal fylkeskommune sine egne kartlegginger (2018 og 2023). Disse kartleggingene er basert på vurdering av faktisk tilstand av store deler av vegnettet og oppdaterte erfaringspriser for hva det vil koste å ta igjen etterslepet. Resultatet av kartleggingen fra Møre og Romsdal (MRFK, 2023) viser et etterslep som er over 7,5 mrd. kroner høyere enn den skjematisk framskrevne MOTIV-beregningen (SVV, 2023). Det er altså grunn til å anta at det reelle tallet på etterslep på fylkesvegene er betydelig høyere enn den skjematisk oppdateringen viser.

# VESTLAND

## FYLKESKOMMUNEN I TAL

Km fylkesveg: ca. 5600 km

- Asfalt: ca. 5600 km
- Grus: 0 km
- Fv. med midtlinje: 1010 km
- Fv. opent for modulvogn tog: 405 km
- Omkøyringsveg for Ev/rv.: 2177 km

Bruer inkl. G/S-bruer: 2009 bruere som er trafikkert. Bruene utgjør total lengde på om lag 45 km og 72 vegbruere er over 100 meter.

Tunnelar (med trafikk): 270 (206 km)

- Omfatta av TSFF: 86
- Undersjøisk: 4

Gang- sykkelvegar: 315 km

Fortau: 410 km

Ferjekaier: 80

Hurtigbåtrutene i Vestland trafikkerer om lag 150 kaier.

Skredpunkt:

- Høg: 101
- Middels: 172

Prosent dårleg/svært dårleg dekketilstand i 2020: 49,4 % (er ikkje oppdatert etter 2020)

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehald fv.: 1 759 mill. kroner

Investering fv.: 2 795 mill. kroner

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell skildring

Dei geografiske tilhøva for vegbygging er særst utfordrande i Vestland. Vi har fleire tunnelar, bruere, kaier, meir nedbør, skiftande vær, vegar som er utsette for skred, svingar og bakkar enn elles i Noreg. I Vestland fylke er det vel fire gongar meir fylkesveg enn riksveg. Mykje av vegnettets er gammalt og slitt og ikkje tilpassa dagens krav og standardar. Låg standard og stort vedlikehaldsetterslepet går ut over trafikktryggleiken og framkome. Vestland er av fylka med høgast risiko for å verte drepen eller hardt skadd i trafikken, og fylkesvegnettets har høgare risiko enn riksvegnettets og kommunal veg.

### Særlege utfordringar

Tunnelar, bruere og kaier, som vi har mange av i Vestland, er dyre å drifte, vedlikehalde og oppgradere. Ei kartlegging i 2020 viser at det mest kritiske vedlikehaldsbehovet for bruene er kalkulert til å koste 3,6 mrd. kr. Kartlegginga viser at det er tilnærma ei dobling av etterslepet sidan 2012. Vedlikehaldsetterslepet er også stort for tunnelar, kaier, drenering, vegfundament, vegutstyr og vegdekke. Kartlegging gjort av SVV for nokre år sidan viser at om lag 50% av dekke hadde dårleg eller svært dårleg kvalitet (tal henta frå SSB). Det er behov for å legge over 300 km med nytt dekke kvart år for å oppnå ei reasfalteringstakt på 18 år. For åra 2020 til 2022 er det i gjennomsnitt asfaltert 196 km per år.

Det totale vedlikehaldsetterslepet er i utgangspunktet rekna til å ligge på rundt 18 mrd. kr. I tillegg er det ofte nødvendig å utbetre standarden når vi skal gjere tiltak for å ta att etterslepet. Dette på grunn av forskriftsmessige krav til dømes for bruere og tunnelar, og av omsyn til trafikktryggleik og framkome. Då vert tiltaka langt dyrare enn å berre ta att vedlikehaldsetterslepet. Berre 18% av fylkesvegnettets er registrert med gul midtlinje, som viser at standarden er låg.

Vestland har om lag 60% av landets skredpunkt med høg skredfaktor. Rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse utfordringane. Utløysing av dei fleste skredtypar er sterkt knytt til vêrforhold som nedbør, temperatur og vind. Klimaendringar vil auke faren for at skred og flaum kan råke nye stader der det ikkje har gått skred tidlegare. Det vert utfordrande å finansiere flaumsikring og tilpassing av vegnettets til klimaendringane.

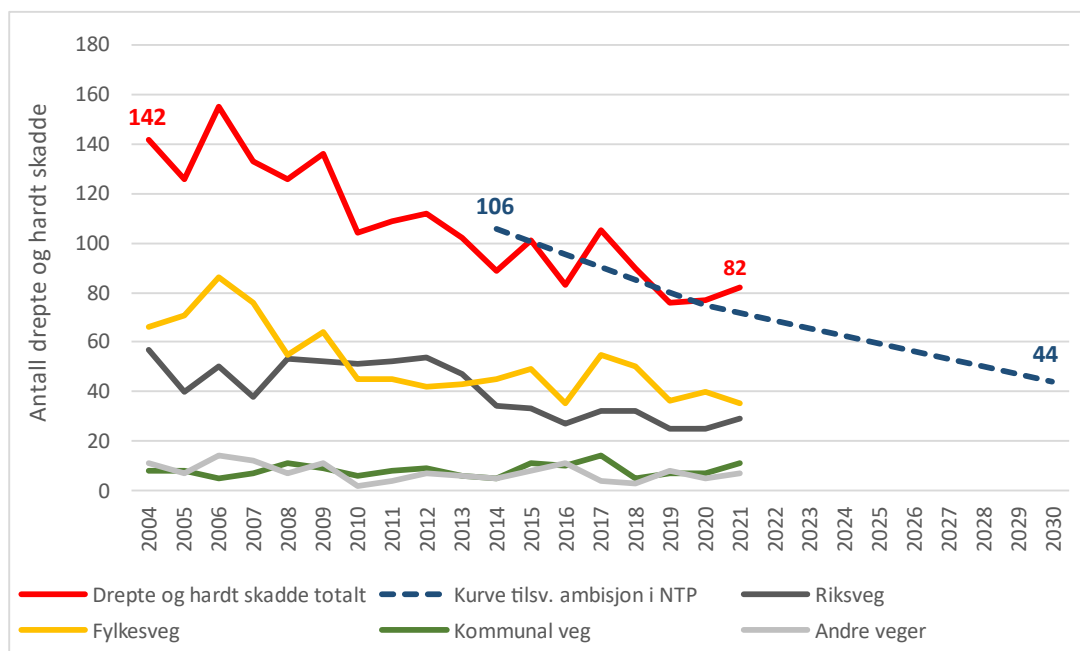


Fv5122 Porsmyrvegen



Oldersund bru i Bremanger

## Trafikktryggleik



Kjelde: statens vegvesen

Grafen viser at ein stor del av dei alvorlege ulykkene skjer på fylkesvegane. Møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar er av dei største utfordringane. Det er behov standardheving for å få ned tal på ulykker og auka satsing på rydding av sideterreng, utbetring av rekkverk og oppsetting av nytt rekkverk.

Det er om lag 2 420 km fylkesveg som ligg 4 km eller nærare ein grunnskule. Dei fleste av strekningane er skuleveg. Av desse er det om lag 730 km (30%) av vegnettet som har tilbod til gåande, og om lag 490 km (20 %) som har tilbod til syklande.

## Næring

Gode kommunikasjonsmoglegheiter til inn- og utland er ein føresetnad for næringslivet på vestlandet. Fylket er eit stort eksportfylke, og har som nemnt ein utfordrande geografi med mange smale vegar med dårleg standard. Dette medfører høge kostnader for næringslivet, og svekka deira konkurranseevne. I Vestland er det få vegar som er dimensjonert for modulvogn (om lag 400 km er opna opp for modulvogntog). Det er totalt 134 fylkesvegbruer som ikkje tilfredsstillar Bk 10/60 (10 tonn aksellast og 60 tonn totallast). Mange stadar er det lagt fast dekke på gamle grusveggar som har dårleg berevne som vert øydelagt av tunge køyretøy. Vestland fylkeskommune skal dei komande åra gjennomføre berevne målingar og analyse av levetida for dekke på fylkesvegane. Erfaringane så langt viser det er kostbart å utbetre fylkesvegane til tilfredsstillande berevne.

## **Beredskap**

Skiftande vêrforhold om vinteren, mange fjellovergangar, mykje nedbør og skredutsette vegar fører til at beredskapen vert utfordrande og kostbar. Fleire av fylkesvegane er viktige omkøyringsvegar for riksvegar og har dårleg standard. I Bergensregionen, der fleire av fylkesvegane er høgtrafikkerte, kan det tidvis vere kapasitetsproblem og dermed køar som hindrar framkome. I Bergensregionen er det andre krav til vegstandard, og utbetringar er spesielt kostnadskrevjande. Sjølv små hendingar på vegen kan utløyse store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyringsalternativ.

## **Etterslepskartlegging**

Vestland fylkeskommune har gjort egne kartleggingar av vedlikehaldsetterslep og oppgraderingsbehov for viktige vegobjekt som til dømes bruer, kaier og lange tunnelar. Kartleggingane viser at etterslepet i dag er høgare enn kva kartlegginga i 2012 kom fram til. Oppgraderingsbehovet som følge av «Tunnelsikkerhetsforskriften» er og blitt dyrare. Dette vert spesielt utfordrande på vestlandet fordi vi har mange lange tunnelar. Skal fordelingsnøklar endrast er det viktig at dei tar omsyn til kva som faktisk trengs til drift, vedlikehald, oppgradering og utskifting av dyre objekt som til dømes tunnelar, bruer og kaier.



# ROGALAND

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 2500 km

- Asfalt: ca. 2500 km
- Grus: 0,16 km
- Fv. med midtlinje: 696 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 732 km (725 km kun registrert for tømmer).
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 707 km

Broer: 1098

Tunneler (med trafikk): 70

- Omfattet av TSFF: 23
- Undersjøisk: 3

Gang- sykkelveger: 483,5 km

Fortau: 14,6 km

Ferjekaier: 28 (+16 liggekaier, 2 ro-ro)

Hurtigbåtkaier: 26

Skredpunkt: 80

- Høy: 0
- Middels: 20

Prosentandel dårlig/svært dårlig dekketilstand: ca.35%

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: 810 mill. kroner

Investering fv.: 541 mill. kroner

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Rogaland er et variert fylke, med både større og mindre byer og tettsteder, i tillegg til distrikter med spredt bebyggelse. Norges tredje største storbyregion, Stavanger/Sandnes, ligger i Rogaland. Øy-kommunen Utsira, som er Norges minste kommune, ligger også i Rogaland. Rogalands østligste kommune grenser til Hardangervidda.

Det vil si at det er stor variasjon i vegnettet. Det er høy-trafikkerte byområder med stor grad av mye trafikanter og kollektivtrafikk, kyststrøk som er utsatt for vind og nedbør, og fjellområder med stor rasfare og vinterstengte veier.

### Særlige utfordringer

Rogaland fylkeskommune gjennomfører i 2023 en registrering av totalt forfall og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet. Foreløpige registreringer viser at det vil bli betydelige høyere tall enn det vi registrerte i 2012.

Store deler av etterslepet knytter seg til bru, tunnel og skredsikring.

Av Rogaland sine bru har 187 kritiske skader, og dette antallet vil fortsette å øke uten vesentlige investeringer. Manglende investering i bruene vil også påvirke bruene ved at noen vil måtte settes ned i bruksklasse, og de vil skape hindringer i vegnettet for både nærings- og kollektivtransport.

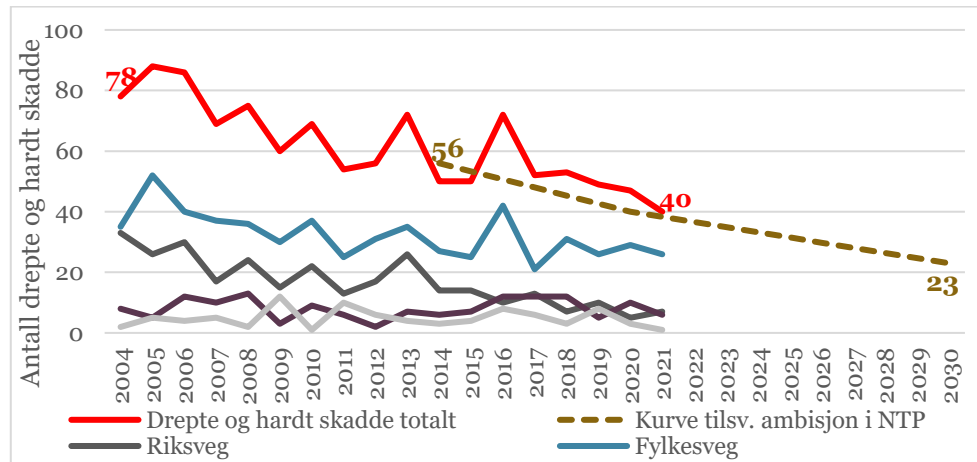
Rogaland har 70 tunneler på fylkesvegnettet. Av disse er 23 omfattet av tunnelsikkerhetsforskriften (TSFF). 21 av disse trenger oppgraderinger i henhold til TSFF og har behov for forbedret trafiksikkerhet og fremkommelighet. Av de tunnelene som er under 500 meter er det også stort behov for å gjennomføre tiltak på sikring/bolting og elektro.

Det er registrert 80 skredpunkter, og det registreres nesten tre skredhendelser i uken på fylkesvegnettet i Rogaland. Av disse har 45 skredpunkt kritisk behov for utbedring, og det er over 100 kilometer med høye bergskjæringer som ikke er sikret.

Rogaland har også behov for generell oppgradering av fylkesvegnettet. Det er behov for oppgradering av dekke, ca. 50% av veglyset må utbedres og det er behov for oppgradering av rekkverk langs vegnettet. Rogaland fylkeskommune skal også overta ansvaret for alle kommunale gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet, disse har varierende standard.

## Trafikksikkerhet

Antall drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Rogaland er nær halvert i perioden 2000-2021. Vi ser utforkjøringer er den ulykkestypen som har flest drepte og hard skadde i perioden 2012-2021. Utforkjøringen skjer både i tilknytning til kurver og på rette strekk. De fleste ulykkene skjer med god sikt, på tørr bar vei.



Kilde: Statens vegvesen

## Næring

Næringslivet i Rogaland fordeler seg primært på virksomheter knyttet til mat og landbruk, mekanisk industri og energiproduksjon. Energiproduksjonen er knyttet til olje og gass, vindkraft og vannkraft.

En stor del av varene som produseres i Rogaland skal fraktes ut av fylket. Dette i tillegg til etablering av kraftproduserende anlegg bidrar til høy belastning på vegnettet. Ved transport fra mekanisk industri eller ved etablering av energiproduserende anlegg, så kreves det at det fraktes stor last på vegnettet. Det kan være utfordringer knyttet til vektbegrensning og kurvatur på vegnettet, samt at transporten kan være til hinder for annen trafikk. Rogaland har stor produksjon av sjømat. Denne bransjen er ofte plassert i mer rurale strøk hvor vegnettet ikke er dimensjonert for høy trafikk av tunge kjøretøy.

## Beredskap

Tilgangen på omkjøringsveger på fylkesvegnettet i Rogaland er svært varierende. Utenfor de sentrale strøkene er det tilgang på omkjøringsveger betydelig redusert. For deler av vegnettet vil omkjøring også medføre en vesentlig reduksjon av standard på vegen med de konsekvensene det vil ha. Rogaland har også flere strekninger på fylkesvegnettet hvor det ikke finnes omkjøringsmuligheter, og eneste transportmulighet er helikopter. Dette gjelder spesielt i områder hvor det også er høy skredfare.

## Etterslepskartlegging

Rogaland fylkeskommune gjennomfører i 2023 en registrering av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet. Tallene er på nåværende tidspunkt ikke ferdig registrert og analysert. Foreløpige registreringer viser at tallene vil bli langt høyere enn ved forrige registrering.

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesvei (inkl. grusveg og gang og sykkelveg): 4035

- Km. fast dekke: 3166
- Km grusveg: 539
- Km gang- sykkelveier: 330 km
- Km fv. med midtlinje: 877
- Km fv. Omkjøringsveg for Ev/Rv: 1506
- Km tillatt for 10 tonns akseltrykk: 3183
- Km BK10 60 tonn (tømmerbil 24 meter): 2761
- Km modulvogntog (1 og 2): 117

Broer: 1047

-Gang- og sykkelvegbruer: 58 stk.

Tunneler totalt: 28 stk., hvorav

- Omfattet TSF: 9
- Undersjøisk: 1
- Antall km tunnellop: 19

Fylkesveikaier: 4

Skredpunkt 2019 (høy/middels):

Middels: 5

Budsjett 2023:

- Drift og vedlikehold: 695,4 mill. uten mva inkludert statlige midler (cirka 1726 mill. kr fra 2020-2022).
- Investering: 348,5 mill. kr inkl. mva. (cirka 1 mrd. fra 2020-2022)

# AGDER

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEINETTET I AGDER

### Generelle beskrivelser

I Agder er fylkesvegandelen 51 prosent, mens riksvegandel utgjør om lag 10 prosent av det offentlige vegnettet. 32 prosent av fylkesvegnettet er definert som hovedveg (regional- eller lokal hovedveg). Dette vegnettet knytter dalfører, kommunesentra og kommuner sammen med riksvegene. Agder fylkeskommune jobber for å sikre en trygg og god mobilitet i hele fylket. Vi klarer imidlertid ikke å holde tritt med forfallet som stadig øker. Mye av fylkesvegnettet er gammelt og slit og er ikke tilpasset dagens standarder.

Vi har investert mye i oppgradering av tunneler, bruer og gang- og sykkelveger. Dette er investeringer som er viktige, men bedrer kun i liten grad forfallet på vegene.

### Særlige utfordringer

For å unngå er økt forfall på fast dekke i Agder bør gjennomsnittlig frekvens for reasfaltering være 12 år – i Agder tar det i gjennomsnitt 24-25 år mellom hver gang en fylkesveg blir reasfaltert.

Utenom reasfaltering kartla vi at det kostet 1 mrd. 23-kr å rette opp i kritisk forfall i Agder. Kritisk forfall er avvik som kan medføre fare for alvorlige ulykker eller stengt veg. Det generelle forfallet er vesentlig større.

Skredsikringsplanen omtaler kun naturgitte områder med skredfare. I tillegg er det flere tusen menneskeskapte bergskjæringer, hvor det er sprengt og kuttet i fjellet for å etablere infrastruktur, langs fylkesvegnettet. Kritisk dårlige bergskjæringer inngår ikke i skredsikringsplanen. I Agder vil det koste om lag 480 mill. kr for å utbedre disse.

23 prosent av vegnettet har ikke nok bredde til midtlinje, som ikke tilfredsstiller dagens standarder.

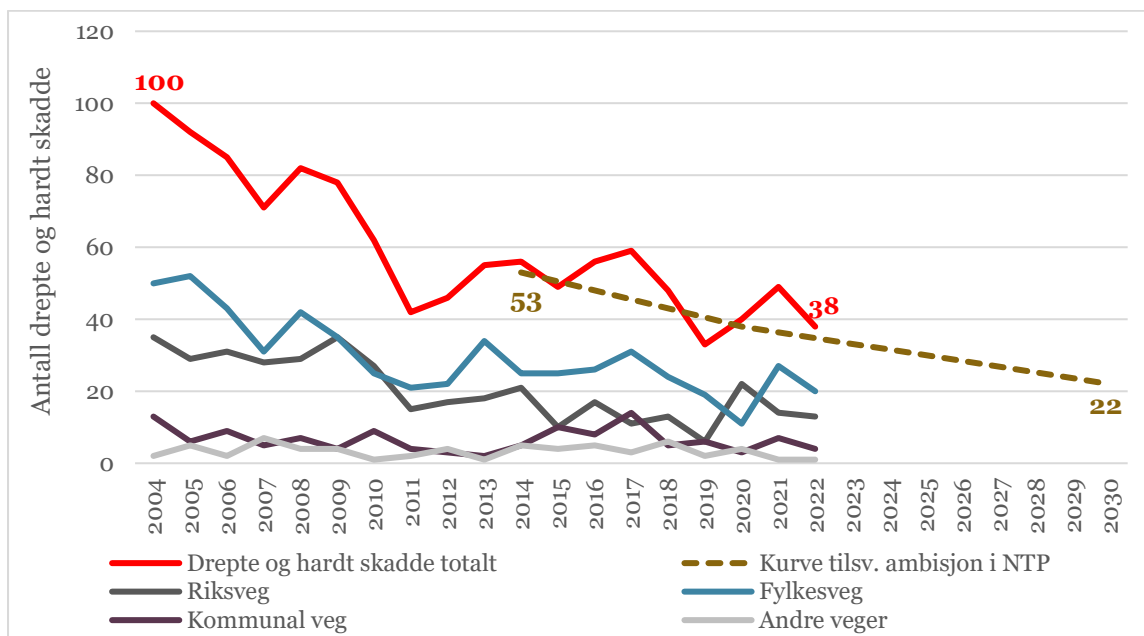
### Trafikksikkerhet

For Agder i perioden fra 2000 til 2022 var det følgende fordeling av alvorlige trafikkulykker i Agder:

- 52 % på fylkesveg (806 personer),
- 33 % på Ev/Rv (522 personer).
- 15 % på Kv/Øvrig (237 personer)

De fleste ulykker på fylkesveg er møte- og utforkjøringsulykker. Sikring av sideterreng er derfor et viktig tiltak, og stort etterslep på rekkverk og veglys er utfordrende.

Grafen overfor viser antall alvorlige ulykker fra 2004-2022. Målkurven baseres på regionalt måltall i Nasjonal transportplan (NTP).



Kilde: Statens vegvesen

## Næringsveger

I 2022 var verdien av den samlede vareeksporten fra Agder på 48,6 milliarder kroner. Det utgjør ca. 9 prosent av samlet norsk fastlandseksport. Regionens tyngdepunkt er særlig innen eksport av bearbejdede varer (inkluderer bl.a. metaller, jern og stål) og kjemiske produkter. Agders samlede eksportverdi innenfor disse næringene var i 2022 43,1 milliarder kr, og Agder er fylket med den høyeste verdien i Norge.

Skogbruksnæringen er en viktig på Agder. Agder fylkeskommune har fremdeles en del broer og strekninger som ikke er godkjent for 10 tonn aksellast eller 60 tonn totalvekt, som er kravet for å tillate store tømmertransporter. Det vil være svært kostbart å oppgradere vegnettet for å tåle slik nyttelast.

## Beredskap

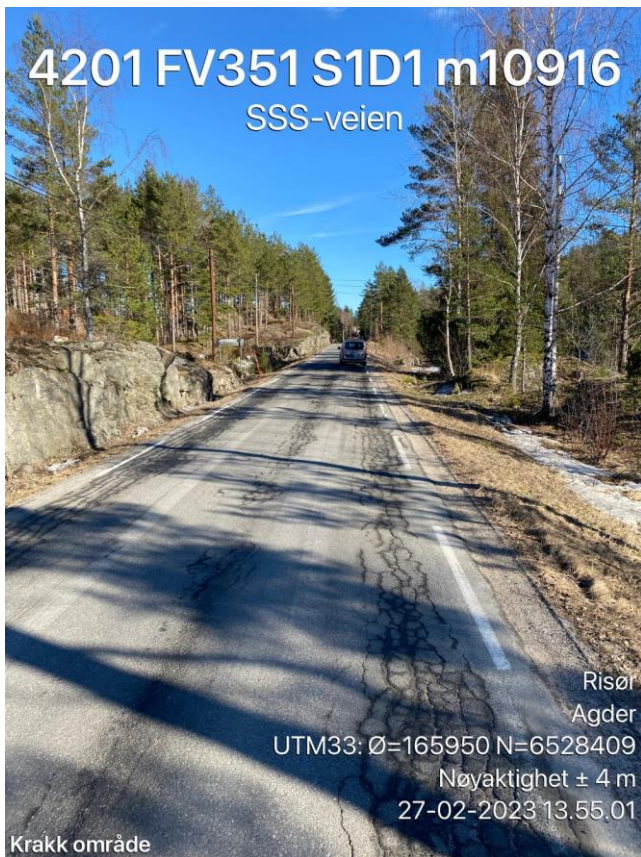
For fylkesveg utgjør omkjøringsvegnettet til europa- og riksveg 1506 km. Eksempel på viktigheten av omkjøringsveger opplevde vi i mars i år da det var et steinras på E18 ved Lillesand. E18-trafikken ble da rutet om via fylkesveg i lang tid.

## Etterslep på fylkesvegene

Etterslepet på fylkesvegnettet er svært omfattende, og påvirker trafikksikkerhet og framkommelighet, samt skape problemer med gjennomføring av driftsoppgaver og gir økte driftskostnader. Forfall kan også gi restriksjoner som begrenser hvilke kjøretøy som får lov til å bruke vegen. Agder fylkeskommune utarbeidet en behovsanalyse om kritisk forfall på fylkesvegnettet i 2021. Kartleggingen identifiserer behov som er mest kritisk for framkommelig og trafikksikkerhet. Det vil si de tiltakene vi bør utbedre først for å unngå alvorlige ulykker og framkommelighetsbrudd på vegnettet. Det kritiske forfallet i Agder utgjør over 1 mrd. 2023-kr.

Det samlede forfallet i Agder er beregnet av Statens vegvesen til å koste 6,7-7,1 mrd. kr for å utbedre. Basert på kunnskap om fylkesvegnettet om for dårlig trafikksikring i forhold dagens standarder, dårlige fjellskjæringer med mer, er nok den reelle kostnaden vesentlig høyere.

Rapport om kritisk forfall kan leses ved å klikke [her](#).



Bilde: Agder fylkeskommune, Jan Ragnar Finsland

Sammenlignet med Statens vegvesens behovsberegninger (MOTIV) mangler Agder fylkeskommune cirka 240 mill. kr i 2023 til *drift og vedlikehold*. Det er en indikasjon på at forfallet vil fortsetter å øke. Beregningene tar ikke hensyn til forfallet som allerede har oppstått, bare kostnader med å eie vegen.

Dagens kunnskap om trafikksikring tilsier at det er mange veger som ikke har trygge sidearealer. Det kan være fjellnabber, manglende rekkverk langs vann og vassdrag osv. Vi har også 360 bruer som mangler tilfredsstillende endeavslutning på rekkverk. Det kan gi alvorlige trafikkulykker. Denne type vurderinger er ikke tatt med i forfallskartleggingen fra 2013.

Når bygging av ny E18 og E39 står ferdig på Agder vil Agder fylkeskommune få overført opp mot 200 km med tidligere europaveg. Dette er veg med relativt høy årsdøgntrafikk og som er kostbar å drift og vedlikehold på grunn av kostbare tunnel- og brukonstruksjoner. Dagens inntektssystem kompensere ikke de reelle kostander fylkeskommunene får med ny overført veg. Det er heller ingen automatikk i at budsjettrammer fra Statens vegvesen overføres til fylkesveg ved nedklassifisering.



# VESTFOLD

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 1205 km

- Asfalt: ca. 1205 km
- Grus: 0 km
- Fv. med midtlinje: 477 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 540 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 751 km

Broer: 434

Tunneler (med trafikk): 5

- Omfattet av TSF: 1
- Undersjøisk: 0

Gang- sykkelveger: 255 km

Fortau: 100 km

Ferjekaier: 0

Hurtigbåtkaier: 0

Skredpunkt: 5

- Høy: 0
- Middels: 5

Etterslepskostnad: 1,85 mrd kr  
pr. 1.1.2022

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: 340  
mill. kroner

Investering fv.: 253 mill.  
kroner

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Vestfold er et lite fylke med 6 bykommuner med et areal på 2 168 km<sup>2</sup>. Fylket har landets tredje største folketetthet i Norge, og 86 % av befolkningen er bosatt i tettbygde strøk. Fylket har høy trafikkbelastning i by- og bynære områder. Fylkets veinett er ikke bygget for dagens trafikk tall og mangel på finansiering medfører manglende evne til systematisk vedlikehold for å ivareta veinettet. På sikt vil dette medføre et strukturelt havari av veisystemet.

Vestfold er et lavereliggende og kystnært fylke. I vinterhalvåret har de kystnære strøkene hyppig vekslende temperaturer (frys og tineforhold). Slike værforhold krever driftstiltak som i stor grad påvirker levetiden på asfaltdekker, konstruksjoner og veiutstyr med gjentatt brøyting, og stort behov for strømiddeltiltak.

### Særlige utfordringer

Vegnettet i deler av Vestfold bærer preg av forfall. Dette skyldes høye trafikk tall kombinert med opprinnelsen til vegsystemet som i stor grad er fra tider før omfattende bil- og tungbiltransport. Store deler av de befolkningstette områdene i Vestfold ligger i områder med marine avleiringer der utfordringene er kvikkleire. Disse grunnforholdene påvirker veinettet, og fører til raskere nedbrytning av vegkropp og asfaltdekker. Fylkesveinettet preges av setninger og utglidninger – ofte i sammenheng med store vannmengder i elver og bekker.

Reasfalteringstakt i Vestfold bør normalt være hvert 10. til 12. år for å unngå forverring av tilstand. Med dagens bevilgning går det nærmere 80 år mellom hver gang en vegstrekning blir reasfaltert. Det gjør at etterslepet øker betydelig år for år.

60 % av alle fylkesveibruer i Vestfold er eldre enn 43 år. Nye brukonstruksjoner ligger i all hovedsak på riksveinettet.



Foto: VTFK

Flere av disse gamle bruene nærmer seg slutten av sin levetid. Grunnet begrensede midler sikres restlevetiden til disse bruene ved å utføre akutte vedlikeholdstiltak. Planmessig og bærekraftig vedlikehold og oppgraderinger, skyves dermed ut i tid.

Dersom bruene ikke blir skiftet ut i tide og/eller det blir prioritert tilstrekkelige midler til nødvendig vedlikehold, vil en måtte sette ned bruksklassen for de aktuelle bruene grunnet redusert bæreevne. Dette

vil redusere framkommelighet for alle trafikanter, men gir spesielt dårligere framkommelighet for kollektiv, næring og utvikling. Manglende bæreevne kan medføre at bruene blir flaskehals i vegnettet for både næring- og kollektivtransport.

Flere av bruene langs fylkesveinettet har i tillegg manglende eller dårlig innfesting av rekkverk. Dette påvirker trafikksikkerheten i stor grad.

### Trafikktetthet – sommertrafikk



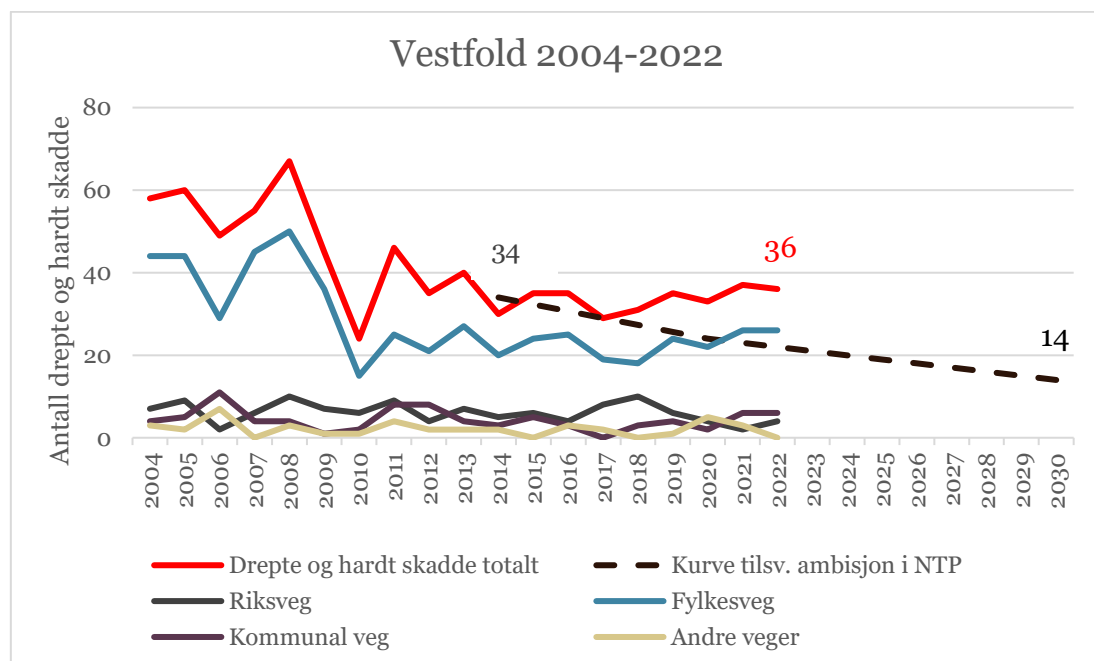
Vestfold utpeker seg som en region der trafikken i sommerhalvåret blir mangedoblet (turisme). Befolkningen øker betraktelig i Vestfold-kommunene i denne perioden. Vegnettet brukes i stor grad også av mange trafikanter i disse områdene i denne perioden. Den vesentlige økningen i trafikken disse månedene tærer på vegnettet og påvirker nærmiljøet. Det krever også hyppigere renhold for å opprettholde god luftkvalitet på grunn av svevestøv av asfaltlitasjen på veiene.

Foto: VTFK

### Trafikksikkerhet

Antall drepte og hardt skadde på fylkesveinettet i Vestfold har hatt en økning de siste årene. Antall drepte og hardt skadde på fylkesveinettet er flere og har en betydelig større økning enn på riksveinettet. Det er flest personskader i ulykkestypene utforkjøring, samme kjøreretning og kryssende kjøreretning og inkluderer også mange skadde fotgjengere. Fylket har et stort etterslep på rekkverk, fri-sikt og sikring av sideterreng.

I Vestfold har 60 % av personskadeulykkene på fylkesveger de siste 10 årene (2012-2021) skjedd på fylkesveger som før 2010 var riksveger.



Figur: Drepte og hardt skadde på veiger i Telemark 2004-2021 (Kilde: statens.vegvesen.no)

## Næring

Vestfold er en av landets viktige industrifylker, med en stor andel av verdiskapingen fra blant annet næringsmiddelindustri og høyteknologisk industri. Regionen er rik på god matjord, og har til tross for sin beskjedne størrelse et av landets store grønnsaksarealer. Vestfold utmerker seg ved at industrien utgjør en mye større andel av verdiskapingen enn hva som er tilfellet for landet som helhet. Industrien sto for 10,6 % av verdiskapingen i Vestfold i 2019 og plasserer oss blant de seks største industrifylkene målt i andel av verdiskapingen. Det samlede transportarbeidet av gods på lastebil i Vestfold har hatt en økning fra 2012 til 2019 (ikke tilgjengelige tall for Vestfold etter 2019). Den klart største mengden gods på lastebil transporteres internt i eget fylke. Denne transporten fører til høy slitasje på fylkesvegnettet, og vedlikeholdsbehovet på vegnettet og bærende konstruksjoner (bruer) er sterkt økende.

## Beredskap

Dårlige grunnforhold og dårlig bæreevne med setninger, utglidning og dårlige masser, preger mye av vegnettet i Vestfold. Vegnettet er i større grad flomutsatt enn tidligere der vi opplever villere og våtere klima. Flom- og skredutfordringer blir stadig større der kombinasjonen marine avleiringer (kvikkleire) og mye nedbør medfører en betydelig økt risiko. Faren for stengte veier er økende, og et godt og egnet omkjøringsnett er dermed nødvendig.

Arealmessig er Vestfold et lite fylke, og ved stengt vei vil det være muligheter for omkjøringsvei i nærområdet. Omkjøringsveiene er imidlertid ikke bygd for vesentlig økning i trafikkmengden og hyppige omkjøringer redusere raskt og i stor grad fremkommeligheten og trafiksikkerhet på et allerede overbelastet fylkesveinett. Økt belastning på et dårlig og kapasitetssprengt veinett medfører varige strukturelle skader på veinettet.

Fylkesvegnettet i Vestfold brukes i stor grad av Statens vegvesen som avlastningsvei ved hendelser eller planlagt vedlikehold på Riksveinettet/E18. Mer enn 60 % av fylkesveinettet kan benyttes som omkjøringsvei ved stengning av riksveinettet.

## Etterslepskartlegging

Vestfold fylkeskommune har ikke gjennomført noen detaljert etterslepskartlegging av vegnettet, men ut fra modellen (teknisk justering) som fylkeskommunene er enig om å benytte, er etterslepet beregnet til å være ca. 7,7 mrd 2022-kr for Vestfold og Telemark Fylkeskommunen. Om man legger til grunn tilsvarende faktor som i Rapport Nr. 183 «Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?» er etterslepsandelen for Vestfold, i størrelsesorden 1,85 mrd. 2022-kr. Fylkeskommunen mener det er grunn til å stille spørsmål om modellen gir det korrekte bilde. Resultater fra andre fylkeskommuner som har gjort en ny faktisk gjennomgang av eget veinett indikerer omtrent en dobling av etterslepet sammenlignet med resultatet fra den valgte modellen. Den subjektive vurderingen fra fylkets byggherreorganisasjon, er at etterslepet også her er høyere enn det den tekniske modellen har beregnet.

## Omklassifisering av vegnett

Gjennom de store utbyggingene av riksvegnettet, primært E18, har Vestfold i likhet med Telemark opplevd sterk økning i antall omklassifiserte veier og konstruksjoner. Dette påvirkes i form av økte veilengder, betydelige arealer og økning i antallet veiutstyr. Vegstrekningene og veiutstyret som overtas er gammelt og konstruksjoner/utstyr som i utgangspunktet har hatt og har kort gjenstående levetid vil føre til økt vedlikeholdsbehov.

Hyppig omlegging og omkjøring fra riksvegnettet fører også til økende krav til veiutstyr og en betydelig økning av drift og vedlikeholdsbehovet i form av dekkleslitasje og økt nedbrytning av fylkesveinettet.

## Kontaktpersoner

Direktør for samferdsel, miljø og mobilitet Gunnar B. Treidene  
Seksjonsleder Drift og vedlikehold Trond Haugstad



# TELEMARK

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 1907 km

- Asfalt: ca. 1790 km
- Grus: 117 km
- Fv. med midtlinje: 372 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 363 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 798 km

Broer: 771 (21 018 km)

Tunneler (med trafikk): 14

- Omfattet av TSF: 5
- Undersjøisk: 0

Gang- sykkelveger: 143 km

Fortau: 59 km

Ferjekaier: 4 (5)

Hurtigbåtkai: 0

Skredpunkt: 18

- Høy: 3
- Middels: 15

Etterslepskostnad: 5,85 mrd kr pr 1.1.2022

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: 425 mill. kroner

Investering fv.: 392 mill. kroner

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Telemark er et stort fylke med geografi lik Norge i miniatyr der topografi og klimasoner spenner fra kyst til høyfjell. Mye snø og kulde i høyfjellet og hyppig vekslende temperaturer med gjentatte frys- og tine forhold i lavereliggende- og kystnære strøk i vinterhalvåret, fører til behov for hyppige tiltak i vinterdriften. Dette påvirker i stor grad levetiden på asfaltdekker, konstruksjoner og utstyr. Endringer i klimatiske forhold fører til økte uønskede hendelser som ras, skred og flom. Dette krever høye driftsutgifter og går dermed på bekostning av vegvedlikeholdet. Dette fører til manglende mulighet til systematisk vedlikehold for å ivareta veinettet.

### Særlige utfordringer

Vegnettet i Telemark bærer preg av stort forfall. Dette skyldes trafikkbelastning kombinert med opprinnelsen til vegsystemet som i stor grad er fra tider før omfattende bil- og tungbiltransport.



Foto: VTFK

Dårlig bæreevne med setninger og utglidninger preger mye av vegnettet. I tillegg fører smale veger til nedbrytning av vegkantene. Reasfalteringstakt i Telemark bør normalt være hvert 12. til 15. år for å unngå forverring av tilstand. Med dagens bevilgning går det nærmere 80 år mellom hver gang en vegstrekning blir reasfaltert. Dette fører til at etterslepet øker betydelig år for år.

Kun 372 km av 1907 km av vegnettet (19,5 %) har bredde nok til å ha midtlinje, noe som ikke tilfredsstiller dagens forventninger til et vegnett med stor andel tungtransport og spredt bo- og arbeidsmarked.

75 % av alle fylkesvegbruer i Telemark er eldre enn 43 år. Nye brukonstruksjoner foreligger i all hovedsak på riksveinettet. Flere av disse gamle bruene og støttemurene nærmer seg slutten av sin levetid.



Foto: VTFK Herrebru fv. 353 Bamle bru

I og med begrensede midler sikres restlevetiden til disse bruene ved å utføre akutte vedlikeholdstiltak. Planmessig og bærekraftig vedlikehold og oppgraderinger, skyves dermed ut i tid.

Dersom bruene ikke blir skiftet ut i tide og/eller det blir prioritert tilstrekkelige midler til nødvendig vedlikehold, vil en risikere å måtte sette ned bruksklassen på grunn av redusert bæreevne. Dette vil redusere

framkommelighet, som igjen gir dårligere framkommelighet for kollektiv, næring og utvikling. Manglende bæreevne kan medføre at bruene blir flaskehals i vegnettet for både næring- og kollektivtransport.

Flere av bruene langs fylkesveinettet har i tillegg manglende eller dårlig innfesting av rekkverk. Dette påvirker trafikksikkerheten i stor grad.

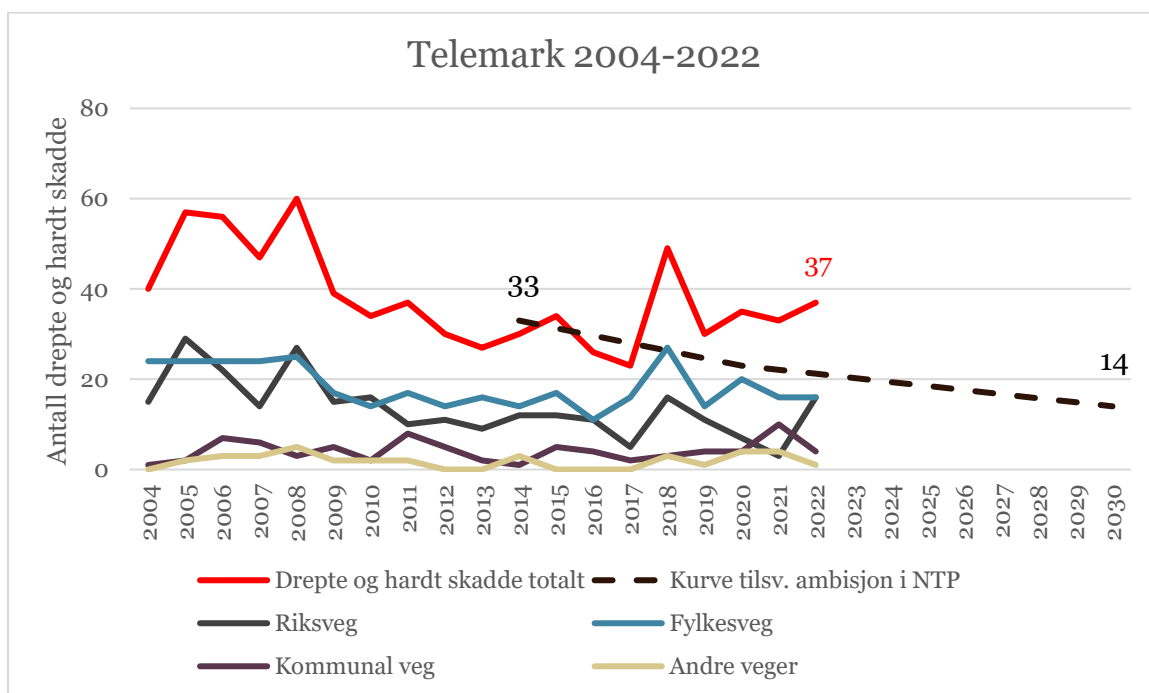
### Trafikktetthet – sommer- og vintertrafikk

Telemark utpeker seg som en region der trafikken (turisme) i sommerhalvåret øker vesentlig i områder langs kysten og i vinterhalvåret hvor region er preget av store trafikk tall i form av fjell- og hytteturisme. I disse periodene øker befolkning med flere tusen. Ivaretagelse av trafikksikkerheten i vinterhalvåret krever intensivt vintervedlikehold over store avstander/vegstrækninger.

### Trafikksikkerhet

Antall drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Telemark har hatt en utflating/liten økning de siste årene. Antall drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet er flere sammenliknet med riksveinettet. De fleste ulykkene skjer på tørr og bar veg, og det er flest utforkjøringsulykker. Sikring av sideterreng er et viktig tiltak og stort etterslep på rekkverk, fri sikt og veglys er utfordrende.

I Telemark har 62 % av personskadeulykkene på fylkesveger de siste 10 årene (2012-2021) skjedd på fylkesveger som før 2010 var riksveger.



Figur: Drepte og hardt skadde på veger i Telemark 2004-2022 (Kilde: statens.vegvesen.no)

For å ivareta trafikksikkerheten på vegnettet i Telemark er det et stort behov for å skifte ut og fornye rekkverk samt sørge for fri sikt langs vegnettet. På dette området er det et meget stort etterslep.

### Næring

Telemark er blant landets største industrifylke, og var i 2021 landets fjerde største eksportfylke. Regionen er rik på vannkraft, matjord, skog og mineraler. Telemark er et viktig industrifylke med en særlig utviklet prosessindustri med høy produktivitet og stor eksport. Telemark fylkeskommune har omfattende bruk av fylkesvegnettet i forbindelse med skog- og næringstransport. Fylket opplever store utfordringer relatert til høy slitasje på fylkesvegnettet og vedlikeholdsbehov på vegnettet og bærende konstruksjoner (bruere) som følge av dette. Flere av bruene er ikke beregnet til dagens tunge tømmer- og næringskjøretøy og må enten forsterkes eller fornyes av den grunn.

### Beredskap

Skiftende værforhold gjennom et stort fylket setter store krav til beredskap. Telemark har flere høyfjelloverganger samtidig som mye nedbør på vinteren i stor grad gir utfordrende føreforhold i kystnære strøk. Telemark har store utfordringer med skred og ras enten i form av snø/is eller som steinsprang og rasutsatte fjellpartier. Store nedbørmengder resulterer ofte i løsmasseskred og setninger og utglidninger på veinettet. Med villere og våtere klima, vil flom- og skredutfordringer bli stadig større.

Til forskjell fra riks- og europaveg (hovedkorridorer) som har omkjøringsveger (redundans) med tilstrekkelig og akseptabel standard, har fylkesvegnettet i Telemark ikke tilsvarende tilbud. Omkjøringsvegnett preges av lange omkjøringslenker som har dårligere standard enn stengingslenken. Fylket må i enkelte tilfeller ta i bruk lokale kommuneveger, som ikke er egnet som omkjøringsveg.

### **Etterslepskartlegging**

Telemark fylkeskommune har ikke gjennomført noen detaljert etterslepskartlegging av vegnettet, men ut fra modellen (teknisk justering) som fylkeskommunene er enig om å benytte, er etterslepet beregnet til å være ca. 7,7 mrd 2022-kr for Vestfold og Telemark Fylkeskommunen. Om man legger til grunn tilsvarende faktor som i Rapport Nr. 183 «Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?» er etterslepsandelen for Telemark, i størrelsesorden 5,85 mrd. 2022-kr.

Fylkeskommunen mener det er grunn til å stille spørsmål om modellen gir det korrekte bilde. Den subjektive vurderingen til fylkets byggherreorganisasjon, er at etterslepet trolig er høyere enn det den tekniske modellen har beregnet.

### **Omklassifisering av vegnett**

Gjennom de store utbyggingene av riksvegnettet, E18 og E134, har Telemark de senere år opplevd en sterk økning i antall omklassifiserte veger og konstruksjoner. Dette fortsetter fremover i tid og påvirkes ved økte veglengder, arealer og en økning i antallet vegutstyr. Vegstrekningene og vegutstyret som overtas er gammelt og konstruksjoner/utstyr som i utgangspunktet har hatt og har kort gjenstående levetid, vil føre til økt vedlikeholdsbehov.

#### **Kontaktpersoner**

Direktør for samferdsel, miljø og mobilitet Gunnar B. Treidene

Seksjonsleder Drift og vedlikehold Trond Haugstad

# VIKEN

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 5520km

- Asfalt: ca. 5240 km
- Grus: ca. 280 km
- Fv. over 1200 ÅDT uten midtlinje: 862 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 829 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 3800 km

Gang- sykkelveger: 707 km

Fortau: 361 km

Broer: 1534 (antall km i parentes?)

Broer med totalvekt under 10 tonn: 134 stk.

Stikkrenner: 46 300 stk.

Rekkverk: 1232 km

Belysningspunkt: 58 700

Tunneler (med trafikk): 20

- Omfattet av TSF: 5
- Undersjøisk: 1

Ferjekaier: 2

Skredpunkt: 40

- Høy: 2
- Middels: 8

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: 1 720 mill. kroner

Investering fv.: 1,1 mrd. kr

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Viken fylkeskommune er, med sine 1,25 millioner innbyggere, Norges mest folkerike fylke. Viken består hovedsakelig av kyst- og jordbrukslandskap, skogområder, fjell- og dalstrøk og områder med tettere bebyggelse, særlig i områdene som grenser inn mot Oslo. Mangfoldet gir et bredt spekter av utfordringer innen drift og vedlikehold av fylkesveinettet, som i en del områder er preget av et betydelig forfall. Det kreves store rammer innen drift og vedlikehold for å beholde veistandarden på dagens nivå, og det vil kreve store investeringer i oppgraderinger og vedlikehold for å lukke vedlikeholdsetterslepet, som i Handlingsprogrammet for Samferdsel 2022-25 (HP 2022-25) er estimert til om lag 10 milliarder kr. Dagens rammer til drift og vedlikehold er ikke tilstrekkelig for å dekke Vikens samlede behov for ordinært vedlikehold og innhenting av vedlikeholdsetterslep, som med dagens bevilgninger vil medføre økning i etterslepet.

### Særlige utfordringer

Mange av fylkesveiene er gamle veier som er bygget ut over mange år med varierende grad av krav til standard og utforming. Fylkesveinettet i Viken, særlig områdene i tidligere Østfold og Buskerud, bærer preg av forfall med betydelig behov for utbedring og oppgradering.

Det finnes i liten grad oversikt over hvordan disse veiene er bygget, og mange veier møter ikke dagens krav til veioppbygning, bæreevne, bredde, kurvatur, dekke osv. Per i dag har Viken om lag 862 km vei med ÅDT over 1200 som ikke har midtlinje grunnet smal veibredde. Dårlige grunnforhold og redusert bæreevne med setninger, utglidning og dårlige masser, preger mye av fylkesveinettet. Dette gjelder i særlig grad de sekundære fylkesveiene (veier som var fylkeskommunale også før jan. 2010).

I snitt asfalteres det om lag 280 km vei i året, hvilket gir en reasfalteringssyklus på 20 år, som er mye lengre tid enn forventet dekkelevetid på om lag 12 år. Samtidig forutsetter god dekkeøkonomi (oppnådd forventet dekkelevetid) at man har midler til å gjennomføre tilstrekkelig forarbeider før dekkelegging. Manglende forarbeider får negative konsekvenser for dekkelevetiden og gir på sikt svært dårlig økonomi i dekkevedlikeholdet. Konsekvensen er at etterslepet i kategorien veifundament og dekke øker betydelig.

Ulike klimatiske forhold (kyst- og innlandsklima og fjellstrekninger) og stor spredning i trafikkmengden mellom bynære strøk og grisgrendte områder med spredt bebyggelse og små bygder, bidrar til ulike krav og store kostander til drift og vedlikehold.

Bynære strøk med tett befolkede områder preges av mange interessentgrupper som skoler, næringsliv, offentlige og private utbyggere og beboere langs fylkesveiene, som gir et stort mangfold av behov og forventninger Viken som veieier må prioritere og hensynta innenfor begrensede budsjettammer.

Viken har lagt ned betydelig innsats for å opprettholde standarden på veidekker, bruer og tunneler, samt innhente vedlikeholdsetterslep på prioriterte veistrekninger. I 2021 ble det avsatt 188 millioner (2021-kr) til innhenting av vedlikeholdsetterslep og oppgradering av fylkesveier over investeringsbudsjettet. I HP 2022-25 er det fastsatt langsiktige mål (utover 2025) om at alle fylkesveier skal ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk og ingen telerestriksjoner. Viken ser det som en prioritert oppgave å stanse og innhente vedlikeholdsetterslepet langs fylkesveiene.

Likevel har kostnadene de senere årene innen drift og vedlikehold økt betydelig, hvilket har medført at rammene ikke er tilstrekkelig til nå målsetningene. Kostnadsøkningene ble ytterligere forsterket gjennom pandemien og den påfølgende økonomiske krisen og følgene av krigen i Ukraina. Viken har styrket budsjettene for å dekke inn deler av kostnadsøkningene, men må på tross av dette har vi måttet prioritere midler til opprettholdelse av driftsstandard på veiene foran vedlikehold, hvilket medfører at behovsgapet har økt i betydelig omfang.

Veinettet i Viken har i alt 1480 bruer (1534 bærende konstruksjoner) og er bidrag til vesentlige forbindelseslinjer og framkommelighet på kryss og tvers i fylket, så vel for næringstransporter som nyttetransporter. Framkommeligheten blir kritisk dersom ei bru får vektbegrensninger med reduksjon enten i aksellast eller totalvekt som følge av redusert bæreevne. Redusert bæreevne vil gjøre bruene til flaskehals i veinettet, og det kan for kritiske forbindelseslinjer kunne føre til ekstrakostnader og dårligere beredskap som følge av vesentlig omkjøringsruter, og i noen tilfeller utløse behov for alternativ transport.

Alderssammensetningen av bruporteføljen viser at nær 40 % av bruene er bygget før 1970 og nærmer seg teknisk levetid for bru, en levetid som for bruer bygget før 1990 er beregnet til å være mellom 50 til 60 år.



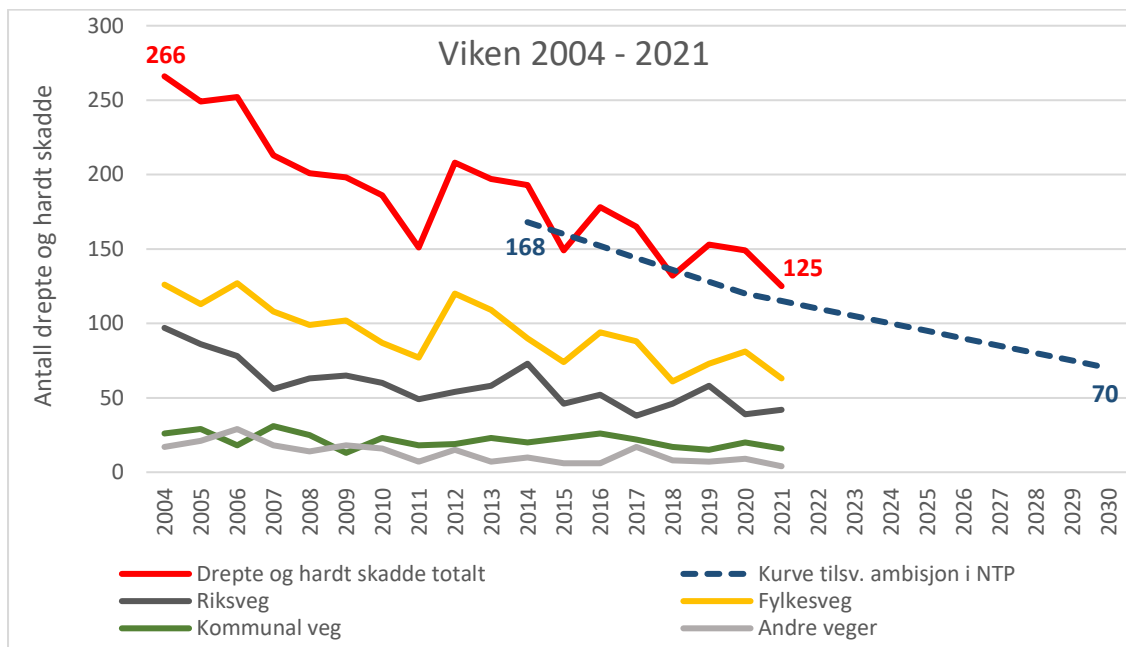
Foto: Skader i brudekke og -rekkverk

## Trafikksikkerhet

Siden starten av 2000-tallet er antall drepte og hardt skadde årlig mer enn halvert i kommunene som sammen utgjør Viken. Ulykkene med drepte og hardt skadde i Viken kjennetegnes med at de typisk skjer på fylkesvegnettet. Det er flest møte- og utforkjøringsulykker, med god sikt og tørr, bar veg. I 2030 er målet maksimalt 70 drepte og hardt skadde i Viken.

Det er gjort utskiftninger av rekkverk, oppgradering av veilys og andre trafikksikkerhetstiltak som rydding av vegetasjon i siktsoner og vilttrekk, fjerning av trafikkfarlige sidehindre o.l. Viken har i 2023 innfridd intensjon om å overta om lag 16 000 kommunalt driftede veilys langs fylkeskommunale veier. Veilysene har varierende standard og fylkeskommunen har investert betydelige beløp i oppgraderinger i tillegg til økte kostnader til drift og strøm. Det er fortsatt behov for ytterligere trafikksikkerhetstiltak, herunder rehabilitering av rekkverk og utbedring av veilys, for å kunne sikre videre nedgang i antall drepte og hardt skadde.





Figur: Drepte og hardt skadde i Viken 2004 – 2021 (Kilde: Statens vegvesen)

## Næring

Det er omfattende næringsvirksomhet i regionen og mye transport av varer og tjenester går gjennom fylket, særlig import av varer som skal distribueres videre og ut til andre deler av landet. Stor trafikkmengde (ÅDT) i kombinasjon med høy andel lange kjøretøy på deler av fylkesvegnettet, gir mye trafikkarbeid og store belastninger.

Lastebil- og tømmernæringen er sterke pådrivere for å få skrevet opp fylkesvegnettet til modulvogntog og økt totalvekt på tunge kjøretøy, hvilket får store konsekvenser på fylkesvegnettet med varierende grad av veistandard og etterslepsproblematikk. Bruer er i særlig grad en flaskehals i så henseende, og det er av den grunn stort behov for tiltak på bruer for å forhindre ytterligere forfall og tilrettelegge for at en større andel av fylkesvegnettet kan benyttes av tungtransport med høyere tillat totalvekt og aksellaster.

## Beredskap

Flere av Vikens fylkesveier fungerer som omkjøringsrute for nasjonale hovedveier, både lokalt og overordnet. Overordnede omkjøringsruter bør ha tilnærmet samme standard som hovedveien, men i realiteten har flere av omkjøringstraseene, i tillegg til lengre reisetid, dårligere standard.

Fylkesveinettet er fortsatt preget av enkelte flom- og rasutsatte strekninger, samt kvikkleireområder. I tillegg til fare for tap av menneskeliv og redusert fremkommelighet, bidrar ras og flom til store uforutsigbare kostnader til opprydding og utbedring av skader. Ettersom klimaet er i forandring med kraftigere nedbørintensitet, vil forekomsten av ras og flom med tilhørende kostnader sannsynligvis øke i fremtiden.

## Etterslepskartlegging

Viken fylkeskommune har ikke gjennomført noen detaljert etterslepskartlegging av veinettet, men det ble gjennomført en ny gjennomgang i 2020 basert på rapporten fra Statens vegvesen i 2018 som viser et antatt etterslep innen ulike kategorier på om lag 10 milliarder (2021-) kr.



Foto: Skader i asfaltdekke



Foto: Smal fv. med jord og leirmasse rett under asfaltdekke

# INNLANDET

## FYLKESKOMMUNEN I TALL

Km fylkesveg: ca. 6800 km

- Asfalt: ca. 5700 km
- Grus: 1100 km
- Fv. med midtlinje: 1576 km
- Fylkesveg med aksellast < 10 tonn: 1644 km
- Fylkesveg med ÅDT > 5000 = 108 km
- Fv. åpent for modulvogntog: 1648 km
- Omkjøringsveg for Ev/rv.: 3450 km

Broer: 1273 stk (total lengde 27 km)

Broer med totalvekt under 10 tonn; 207 stk

Broer som trenger vedlikehold og utbedring som følge av høy skadegrad: 650 stk

Stikkrenner: 72.000 stk

Rekkverk: 1270 km

Lyspunkt: 12.000 stk

Tunneler (med trafikk): 4

Gang- sykkelveger: 282 km

Ferjekaier: 2

Budsjett 2023 (inkl. 25% mva.)

Drift og vedlikehold fv.: ca 800 mill. kr/år

Investering fv.: ca 500 mill. kr/år

## TILSTANDEN PÅ FYLKESVEGNETTET

### Generell beskrivelse

Innlandet fylke er landets største fylkesvegeier, og vil fra 1.1. 2024 være landets største fylke med et areal som er 20% større enn Danmark. God framkommelighet og trafiksikkerhet på fylkesvegnett er avgjørende for bosetting og næringsliv i fylket, som har mye spredt bosetting og store avstandsulemper knyttet til næringstransport. Innlandet har flere lengre vassdrag i de store dalførene og mange sidevassdrag som krysses av mer enn 1250 bruer. Et variert klima med mye snø og kulde, og med stadig hyppigere værromslag med tining og frysing, flom og skredhendelser, gir store driftsutfordringer og høye driftsutgifter. Dette går på bekostning av vedlikeholdet, og etterslepet øker som følge av dette.

### Særlige utfordringer

Innlandet har et beregnet etterslep på fylkesvegene i størrelsesorden 7-8 milliarder kroner. Det er stor usikkerhet knyttet til tallet. Med utgangspunkt i beregningen fra 2013, er det spesielt grunn til å tro at vedlikeholdsetterslepet på bruer i Innlandet er kraftig undervurdert. Reasfalteringstakten i Innlandet har i 2010-2020 ligget på ca 250 km/år, mens den burde ha ligget på ca 385 km/år. Dette medfører at etterslepet øker. Innlandet har 2500 km med fylkesveger (ca 30% av fylkesvegene) som har dekke med dårlig eller svært dårlig.



Dårlige grunnforhold og dårlig bæreevne med setninger, utglidning og dårlige masser, preger mye av vårt vegnett. Spesielt utfordrende er tilstanden på de lavtrafikkerte fylkesvegene, som det er mest av i Innlandet. Kun 1/4 av vegnettet har bredde

nok til å ha midtlinje, noe som ikke tilfredsstiller dagens forventninger til et vegnett med stor andel tungtransport og spredt bo- og arbeidsmarked.



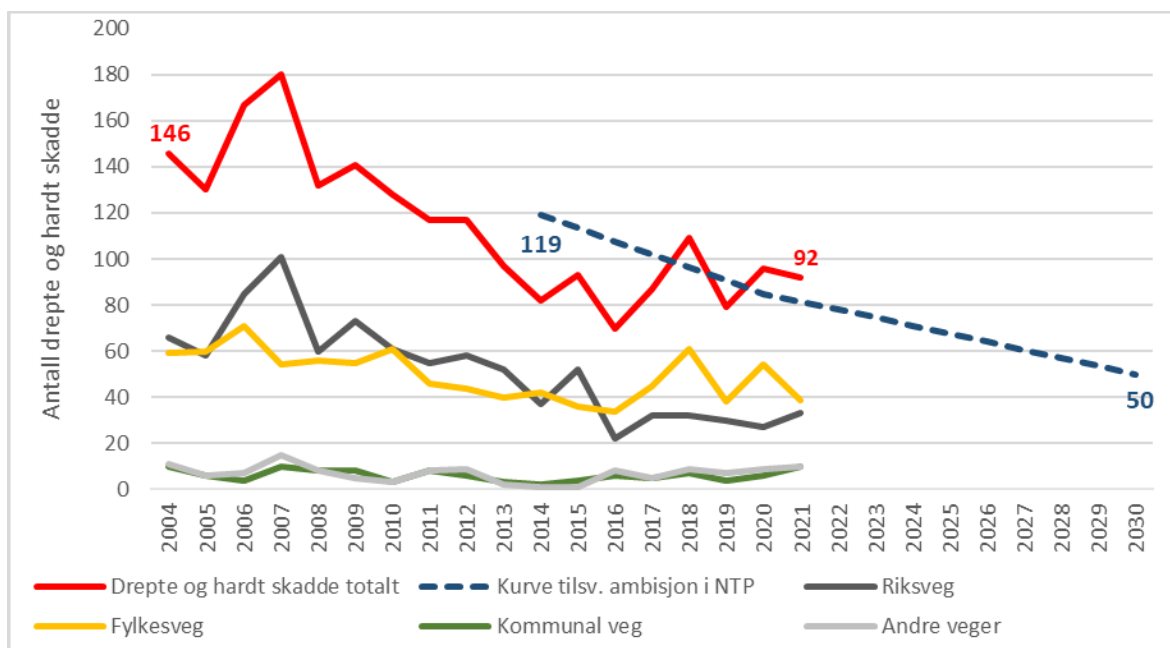


Tilstanden på mange av bruene i Innlandet er dårlig, og mange av bruene nærmer seg slutten av levetida. Det er kontinuerlig, og høyt behov for vedlikehold av bruene. Manglende/dårlig innfesting av rekkverk og skader på selve rekkverket, manglende bredde og manglende tilrettelegging for myke trafikanter har mye å si for trafikksikkerhet og risiko for alvorlige ulykker. Etter hvert som levetiden nærmer seg slutten, må det settes av betydelige investeringsmidler til å erstatte bruene med nye. Nedskrivning av totalvekter og bruksklasser kan bli konsekvensen om ikke det blir prioritert nødvendige midler til vedlikehold og investeringer. Dette vil redusere framkommelighet, som igjen gir dårligere beredskap. Manglende bæreevne kan medføre at bruene blir flaskehals i vegnettet for både næringstransport og kollektivtransport.

Det er også stort behov for å skifte ut og fornye rekkverk, skilt, støyskjermer og lyspunkt. Vi snakker om kostnader på over en milliard kroner. Dette er viktige tiltak med hensyn til trafikksikkerhet og miljø.

## Trafikksikkerhet

Til tross for nedgang i antall drepte og hardt skadde totalt i fylket de siste årene, ser vi nå en svak økning i tallet på fylkesvegnettet. Det er flest utforkjøringsulykker (40%). Sikring av sideterreng er derfor et viktig tiltak, og stort etterslep på rekkverk og veglys er utfordrende.



Figur: Drepte og hardt skadde på veger i Innlandet 2004-2021 (Kilde: Statens vegvesen)

## Næring

Innlandet har et variert og sammensatt næringsliv, med bl.a. reiseliv, jordbruk, skogbruk og eksportrettet industri. Felles for stort sett alle næringer er at de er avhengig av et robust og trafikksikkert fylkesvegnett som sikrer god framkommelighet av varer og tjenester gjennom hele året. Innlandet har ca 1/3 av den totale avvirkingen av tømmer i Norge. Omfattende tømmertransport, med totalvekt opp mot 74 tonn, på store deler av det lavtrafikkerte fylkesvegnettet, medfører stort behov for vedlikehold av både veger og bruene. Ved siden av dette er Innlandet et viktig transitfylke for både import- og eksportrettet industri, der fylkesvegnettet ofte blir brukt som omkjøringsveier ved hendelser på riksvegnettet.

## **Beredskap**

Mange av fylkesvegene i Innlandet er omkjørings-/beredskapsveg for riksveger. De fleste av omkjøringsvegene, inkl. bruer, er i utgangspunktet ikke dimensjonert for riksvegtrafikk. Det trengs mye penger for å oppgradere disse fylkesvegene til å tåle trafikken som blir overført ved hendelser på riksvegnettet.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i verden, tilsier at det vil bli økt behov for militær aktivitet og øvelser i Innlandet. Dette medfører at mange av fylkesvegene i øvelsesområdene får økt slitasje og behov for vedlikehold. Staten må sikre at fylkesveger og bruer i disse områdene vedlikeholdes og dimensjoneres til å håndtere økt militær aktivitet i tiden fremover. Det samme gjelder sikring av samfunnskritiske installasjoner som er avhengig av et godt vedlikeholdt fylkesvegnett.

## **Etterslepskartlegging**

Innlandet fylkeskommune har ikke gjennomført noen detaljert etterslepskartlegging av vegnettet, men vi har gjort en faglig vurdering basert på tilgjengelig kunnskap og statistikk. Det er beregnet at etterslepet i Innlandet ligger i størrelsesorden ca 7,0-8 milliarder kroner, der den største andelen er knyttet til etterslep på veg, men også med et betydelig etterslep knyttet til bruer og vegobjekter.

Etterslepet fordeler seg slik:

Veger: ca 3,8-4 milliarder kroner

Bruer: ca 2-2,5 milliarder kroner

Vegobjekter (rekkverk, belysning, skilt mm): 1,2-1,5 milliarder kroner