

15 Øvrige riksveger

15.1 Fordeling av investeringsmidler til øvrige riksveger

Det norske riksvegnettet er om lag 27 000 km langt, hvorav om lag 8 600 km er stamveger. Det øvrige riksvegnettet er på om lag 18 400 km og av dette er 4 900 km (27 prosent) ansett å ha fullgod standard, 5 400 km (29 prosent) brukbar standard og 8 000 km (44 prosent) ikke brukbar standard. Smale veger, etterslep i vegkapitalen og dårlig trafikksikkerhetsmessig standard er de viktigste årsakene til investeringsbehov, men også manglende tilbud til gående og syklende og kollektivtiltak er viktige årsaker.

Investeringsbehovet for å få brukbar standard på det øvrige riksvegnettet er svært grovt anslått til 200 mrd. kr. På det øvrige riksvegnettet er derfor Statens vegvesens langsiktige strategi å oppnå en akseptabel minstestandard på det eksisterende vegnettet, framfor bygging av nye veglenker, store innkorting eller ferjeavløsningsprosjekter. Innenfor rammen til øvrige riksveger prioriteres å utbedre eksisterende vegnett, forbedre trafikksikkerheten og bidra til miljøvennlig transport i de største byene. Det er derfor viktig å gi fylkene mulighet til å kunne prioritere de viktigste utfordringene innenfor disse områdene i planperioden.

Det bør tas utgangspunkt i en standardgapmodell for fylkesfordeling av investeringsrammen til øvrige riksveger, slik at fylkenes andel av rammen gjenspeiler det reelle behovet i fylket. For første fireårsperiode er det imidlertid nødvendig med justeringer for å ta høyde for omfattende bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i enkelte fylker. I tillegg kommer andre sentrale føringer for prioriteringene, i hovedsak som følge av statlige forplik-

telser knyttet til oppfølgingen av vedtatte bompengepakker. For siste seksårsperiode er standardgapmodellen lagt til grunn. Statens vegvesen mener at det er behov for en nærmere vurdering av fordelingsprinsippene som er lagt til grunn i standardgapmodellen. Fordelingen for siste seksårsperiode må derfor revideres i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019. Statens vegvesens forslag til fordelingsmodell basert på standardgap er nærmere omtalt i vedlegg 6.

Tabell 15.1: Forslag til fylkesfordeling av planrammen til øvrige riksveger for perioden 2005-2016

Fylke	Forslag til planrammer			
	2006 - 2009		2010 - 2015	
	Mill. kr	%	Mill. kr	%
Østfold	190	4	510	7
Akershus	340	7	580	7
Oslo	450	9	540	7
Hedmark	130	2	290	4
Oppland	120	2	260	3
Buskerud	390	8	410	5
Vestfold	150	3	390	5
Telemark	280	5	350	4
Aust-Agder	120	2	280	4
Vest-Agder	190	4	310	4
Rogaland	460	9	560	7
Hordaland	770	15	880	11
Sogn og Fjordane	250	5	590	8
Møre og Romsdal	480	9	430	6
Sør-Trøndelag	130	2	340	4
Nord-Trøndelag	200	4	220	3
Nordland	220	4	370	5
Troms	170	3	380	5
Finnmark	160	3	110	1
Sum	5 200	100	7 800	100

Med bakgrunn i fordelingsmodellen og etter justering for bindinger og andre sentrale føringer, foreslår Statens vegvesen en fylkesvis fordeling av rammen til øvrige riksveger som vist i tabell 15.1.

15.2 Føringer for bruken av rammen til øvrige riksveger

Fylkeskommunens prioriteringer skal tillegges avgjørende vekt ved bruken av investeringsmidler til øvrige riksveger, innenfor de rammer som gis av Stortinget. Riksvegene, det vil si både stamveger og øvrige riksveger, er samtidig statens ansvar, og staten er ansvarlig for å vedlikeholde, ivareta trafikksikkerheten og legge til rette for transport for alle trafikantgrupper på dette vegnettet. For staten er det derfor viktig at midlene til øvrige riksveger benyttes best mulig for å ivareta disse hensynene.

For å sikre at de viktigste nasjonale innsatsområdene blir prioritert, er det aktuelt å gi enkelte føringer for bruken av investeringsmidlene til øvrige riksveger. Slike føringer må bygge på Stortingets behandling av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015, og klargjøres gjennom retningslinjene for handlingsprogrammet.

Det er særlig innen to områder Statens vegvesen mener det er aktuelt å gi føringer i planperioden 2006 -2015: Trafikksikkerhet og kollektivtrafikk-tiltak i de største byområdene. I tillegg forutsettes det at lover, forskrifter, bindinger og andre sentrale forpliktelser følges opp og at igangsatte prosjekter gjennomføres med rasjonell anleggsdrift.

Det er et viktig mål å forbedre ulykkessituasjonen på vegnettet, og trafikksikkerhet må fortsatt prioriteres høyt. Statens vegvesen foreslår at det settes krav til måloppnåelse for trafikksikkerhet tilsvarende de midlene som legges til grunn for fordelingen. Målet kan operasjonaliseres ved å sette krav til sikkerhetsmessige utbedringer av strekninger med mange drepte og hardt skadde. Hvor

mange kilometer som forutsettes utbedret i hvert fylke må avklares som del av arbeidet med retningslinjene for handlingsprogrammet.

I St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, er det signalisert økt statlig engasjement i kollektivtransporten, med særlig vekt på de største byene. I forslaget til fylkesfordelte rammer til Akershus, Oslo, Rogaland og Hordaland er det tatt høyde for forutsatt statlig bidrag til kollektivtiltak for å følge opp de vedtatte bompengepakken. Statens vegvesen foreslår at det gis en klar føring om at oppfølgingen skal skje i samsvar med forutsetningene.

Etterslepet i vegkapitalen som følge av for lave bevilgninger til vedlikehold er påpekt i St.meld. nr 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og i samferdselskomiteens innstilling til denne. Det er anslått at etterslepet på øvrige riksveger utgjør om lag 7,6 mrd. kr, fordelt på vegfundament/dekke, tunneler, bruer, vegutstyr med mer. Statens vegvesen foreslår en økt satsing på dette området i planperioden og har lagt dette til grunn i forslaget til fylkesfordeling av investeringsmidlene til øvrige riksveger. Det er viktig at trafikksikkerhetsmessige hensyn blir ivaretatt når eksisterende vegnett oppgraderes.

I tillegg til de foreslåtte føringene vil det også være nødvendig med innsats for gående og syklende, miljøforbedringer og fjerning av flaskehals for næringslivet. Prioriteringer innenfor disse områdene må i stor grad overlates til fylkeskommunene.

15.3 Nasjonale turistveger

Den internasjonale konkurransen om turistene er hard, og utviklingen viser at Norge taper terreng. Gjennom å øke Norges attraktivitet som reisemål for vegfarende turister fra såvel eget land som utlandet, skal de nasjonale turistvegene styrke landets næringsliv, ikke minst i distriktene. Statens vegvesens anbefalinger om satsing på de nasjonale

turistveger er utviklet i samsvar med St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Stortingets tilslutning til denne, og innebærer at Norges turistråds merkevaretenkning aktivt følges opp.

På 18 utvalgte strekninger skal turistene presenteres for det ypperste av norsk natur. Fra bilen skal turistene oppleve fjorder, fosser, fjell og kyst i tråd med sine forventninger. Selve kjøreturen skal preges av høy visuell kvalitet. På godt tilrettelagte stoppesteder med spennende utforming skal turistene gis anledning til fotografering, rast og andre opplevelser. Høy kvalitet på service som for eksempel overnatting og servering er en forutsetning. I dette arbeidet er det avgjørende med engasjement og forpliktende innsats fra ni fylkeskommuner, 60-80 kommuner og næringslivet i de utvalgte områdene.

I perioden 2002-2005 prioriteres Atlanterhavsvegen, Lofoten, Geiranger-Trollstigen, Ryfylke og Hardanger. Det forutsettes også en viss oppstart for Rondane, Valdresflya, Aurlandsfjellet, Gaularfjellet, Senja, Havøysund og Varanger, samt forbedrende planlegging for Jæren, Helgeland og Andøya. Turistvegprosjektet vil bli videreført i den kommende planperioden med en framdrift som sikrer at de 18 utvalgte strekningene er fullført innen utgangen av 2011.