



Statens vegvesen

# Tiltak på avlastet riksveg

- undersøkelse om planlegging og gjennomføring

RAPPORT

Utbyggingsavdelingen

Nr: 2009/13



Vegdirektoratet  
Utbyggingsavdelingen  
Plan og eiendomsseksjonen  
Dato: 2009-11-11

# Tiltak på avlastet riksveg

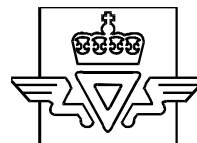
- undersøkelse om planlegging og gjennomføring



---

**Statens vegvesen Vegdirektoratet**

*Oktober 2009*





# Innhold:

<b>FORORD</b> .....	<b>5</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>6</b>
<b>1 BAKGRUNN</b> .....	<b>8</b>
<b>2 PLANSYSTEMET</b> .....	<b>9</b>
<b>3 METODE FOR GJENNOMFØRING</b> .....	<b>13</b>
3.1 PROSJEKTENE.....	13
3.2 SPØRSMÅL TIL REGIONENE .....	13
3.3 SPØRSMÅL TIL KOMMUNENE .....	13
3.4 RAPPORTENS INNHOLD.....	14
<b>4 BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I UNDERSØKELSEN</b> .....	<b>15</b>
4.1 RV 2 KLØFTA - NYBAKK (AKERSHUS).....	16
4.2 E18 MOMARKEN - SEKKELSTEN (ØSTFOLD) .....	18
4.3 E16 WØYEN - BJØRUM (AKERSHUS) .....	20
4.4 RV 4 REINSVOLL - HUNNDALEN (OPPLAND) .....	22
4.5 E18 BROKELANDSHEIA - VINTERKJÆR (AUST-AGDER) .....	24
4.6 E134 HEGSTAD - DAMÅSEN (BUSKERUD) .....	26
4.7 E18 KOPSTAD - GULLI (VESTFOLD) .....	28
4.8 RV 38 INNFART KRAGERØ (TELEMARK) .....	30
4.9 E16 VOLDUM - BORLAUG (SOGN OG FJORDANE) .....	32
4.10 RV 57 ESPELAND - HERLAND (HORDALAND) .....	34
4.11 RV 44 STANGELAND - SKJÆVELAND (ROGALAND) .....	36
4.12 RV 44 OMKJØRINGSVEG KLEPPE (ROGALAND).....	38
4.13 E6 SKJERDINGSTAD - JAKTØYEN (SØR-TRØNDELAG) .....	40
4.14 E39 ØYSAND - THAMSHAVN (SØR-TRØNDELAG) .....	42
4.15 E6 VIST - JEVICA - SELLI (NORD-TRØNDELAG).....	44
4.16 NAMDALSPROSJEKTET (NORD-TRØNDELAG).....	46
4.17 E6 BEISFJORD BRU – SJØMANNSKIRKA (NORDLAND) .....	48
4.18 E6 OSEN – KØRGEN (NORDLAND).....	50
4.19 E8 NORDKJOSBOTN – LAKSVATNBUKT (TROMS).....	52
4.20 E6 BÅNES – BIRTAVARRE (TROMS).....	54
<b>5 OPPSUMMERING AV SVAR FRA REGIONENE</b> .....	<b>56</b>
5.1 PLANPROSESSEN .....	56
5.2 GJENNOMFØRING AV TILTAKENE .....	57
5.3 ÅRSAKER TIL AT TILTAK PÅ AVLASTET VEG IKKE BLE PLANLAGT SOM DEL AV HOVEDPROSJEKTET .....	59
<b>6 KOMMUNENES VURDERINGER</b> .....	<b>60</b>
<b>7 OPPSUMMERING</b> .....	<b>62</b>
7.1 DOKUMENTASJON .....	63
7.2 TIDLIG SAMARBEID OM PLANLEGGING .....	63
<b>VEDLEGG 1: SPØRSMÅL TIL REGIONENE</b> .....	<b>64</b>
<b>VEDLEGG 2: SPØRSMÅL TIL KOMMUNENE</b> .....	<b>68</b>

*Forsidefoto: Avlastet E18 i Østfold, nå Rv 128xRv 22 ved Momarken travbane.*



## Forord

Kartleggingen av hvordan tiltak på avlastet riksveg er håndtert i planprosessen og etterpå, er igangsatt for å få et grunnlag for eventuelt å foreslå bedre rutiner for samarbeid om planlegging av tiltak og gjennomføring av dem. 4 prosjekter i hver av de 5 regionene er undersøkt og beskrevet. De undersøkte prosjektene danner grunnlag for rapportens vurderinger. Undersøkelsen er basert på besvarelser fra regionene og fra de kommunene hvor prosjektene er lokalisert.

Prosjektet er ledet og finansiert av Statens vegvesen Vegdirektoratet, ved Sigrid Furuholt Ingebrigtsen og Olav Landsverk. Kartene er utarbeidet av Tove Holstvold Sveen.

Undersøkelsen er gjennomført av VISTA Utredning AS, ved Paal Sørensen, som også har vært sekretær for arbeidet med rapporten.

Alle fotoene er tatt av Statens vegvesen, ved regionene.

Oslo, oktober 2009

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Utbyggingsavdelingen

## Sammendrag

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Utbyggingsavdelingen, har foretatt en undersøkelse om planlegging og gjennomføring av tiltak på avlastet riksveg i forbindelse med større utbyggingsprosjekter.

Målet for undersøkelsen har blant annet vært å få en oversikt over hvordan de nedenfor siterte føringer i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 blir fulgt opp:

*"Kapasitetsutvidelser gjennom omkjøringsveger, utvidelser av eksisterende veg, bygging av planskilte kryss og fjerning av flaskehals, bedrer trafikkavviklingen. En godt planlagt kapasitetsøkning vil normalt bedre forholdene betydelig og redusere ulempene i tilstøtende områder. De positive effektene er ekstra tydelige når man legger hovedveger med stor andel gjennomgangstrafikk utenom eller i tunnel gjennom tettbygde strøk og byer. For å oppnå størst mulig effekt er det imidlertid viktig at bygging av nye vegtrasèer kombineres med tiltak på det gamle veg- og gatenettet i området. Statens vegvesen og lokale myndigheter har i fellesskap ansvar for å realisere miljøforbedringer på det avlastede vegnettet".*

Følgende prosjekter er beskrevet og vurdert i undersøkelsen:

### Region øst

Rv 2 Kløfta - Nybakk (Akershus)  
E18 Momarken - Sekkelsten (Østfold)  
E16 Wøyen - Bjørum (Akershus)  
Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen (Oppland)

### Region sør

E18 Brokelandsheia - Vinterkjær (Aust-Agder)  
E134 Hegstad - Damåsen (Buskerud)  
E18 Kopstad - Gulli (Vestfold)  
Rv 38 Innfart Kragerø (Telemark)

### Region vest

E16 Voldum - Borlaug (Sogn og Fjordane)  
Rv 57 Espeland - Herland (Hordaland)  
Rv 44 Stangeland - Skjæveland (Rogaland)  
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe (Rogaland)

### Region midt

E6 Skjervingstad - Jaktøyen (Sør-Trøndelag)  
E39 Øysand - Thamshavn (Sør-Trøndelag)  
E6 Vist - Jevika - Selli (Nord-Trøndelag)  
Namdalsprosjektet, (Nord-Trøndelag)

### Region nord

E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka (Nordland)  
E6 Osen – Korgen (Nordland)  
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt (Troms)  
E6 Bånes – Birtavarre (Troms)

For de 20 prosjektene er det undersøkt hvordan tiltak på avlastet veg ble behandlet i ulike deler av planprosessen, blant annet når i planarbeidet eventuelle tiltak ble inkludert. Ble tiltakene vurdert sammen med hovedprosjektet for ny veg, eller ble de behandlet i en egen planprosess i etterkant?

Basert på en vurdering av de innkomne svarene vil vi antyde at i ca halvparten av prosjektene er føringene i St.meld.nr 46 fulgt, i en fjerdedel er de i liten grad fulgt, og i den siste fjerdedelen har vi ikke nok grunnlag til en slik vurdering. Det siste skyldes enten at vi ikke har fått svar fra kommunen eller at svarene er lite konkrete.

I prosjektene der føringene i stortingsmeldingen ikke er godt nok fulgt, synes årsaken å være at kommunene ikke har blitt tilstrekkelig involvert i planarbeidet på et tidlig stadium, slik at de kunne være med å legge premissene for arbeidet. Dette har flere steder ført til uenighet mellom Statens vegvesen og planmyndigheten om behov for tiltak og om planprosessen.

Undersøkelsen viser videre at tiltak på avlastet veg ble behandlet som en del av hovedprosjektet i ca halvparten av prosjektene. I den andre halvparten ble tiltakene behandlet som egne prosjekt. Der hvor tiltakene ble behandlet som en del av hovedprosjektet, ble tiltakene gjennomført raskere og i større omfang:

- ❑ I alle prosjektene hvor tiltakene ble planlagt som en del av hovedprosjektet (8) ble tiltakene ferdigstilt samtidig eller mindre enn 1 år etter, noen med fullt og noen med redusert omfang.
- ❑ I de prosjektene hvor tiltakene ble planlagt som egne prosjekt (9), tok/tar det mer enn 3 år å gjennomføre tiltak på avlastet veg i 4 av dem.
- ❑ I de 6 prosjektene der tiltak på avlastet veg hittil ikke er gjennomført, pågår planlegging i 3 av dem, mens det i de siste 3 ikke kommer til å bli planlagt tiltak.

Undersøkelsen viser med andre ord at tiltak på avlastet veg blir gjennomført tidligere, og i større omfang, når planlegging av dem er med i en helhetlig planlegging, som del av hovedprosjektet, fra starten.

Premissene for et planarbeid bør omfatte:

- ❑ mål (hensikt) for tiltak på avlastet veg (jf. føringene i St.meld. nr. 46 (1999-2000))
- ❑ funksjon og status for lenkene i avlastet vegnett, som innebærer avklaring av forvaltningsmyndighet og ansvar for framtidig drift og vedlikehold
- ❑ enighet om (fordeling på) kostnadsbærere for investeringstiltakene (Kostnadsoverslag utarbeides senere i planlegginga)
- ❑ økonomiske rammebetingelser
- ❑ enighet om planprosess, om tiltakene på avlastet veg skal inkluderes i hovedprosjektet eller behandles i separat plan

I 12 av de 18 prosjektene svarer minst en av partene at de mener tiltak på avlastet veg burde vært inkludert i hovedprosjektet. Men i bare 4 av disse 12 var det det som faktisk skjedde.



# 1 Bakgrunn

Statens vegvesen Vegdirektoratet har foretatt en undersøkelse om planlegging og gjennomføring av tiltak på avlastet riksveg. Avlastet veg omfatter riksvegstrekninger som blir avløst av ny veg, og som ofte blir omklassifisert etter at riksvegen er lagt om. Vanligvis endres trafikk sammensetningen på avlastet veg. Biltrafikken blir ofte redusert, men enkelte lenker kan også få større biltrafikk. Eksempler på aktuelle tiltak på avlastet veg er ombygging av eksisterende veg kombinert med kollektivtrafikk-tiltak, gang- og sykkelveger, fortau, estetisk opprustning, fartsdemping og eventuelt andre utbedringer.

Målet for undersøkelsen har blant annet vært å dokumentere hvordan den nedenfor siterte målsetting i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 blir fulgt opp:

*“Kapasitetsutvidelser gjennom omkjøringsveger, utvidelser av eksisterende veg, bygging av planskilte kryss og fjerning av flaskehalsar, bedrer trafikkavviklingen. En godt planlagt kapasitetsøkning vil normalt bedre forholdene betydelig og redusere ulempene i tilstøtende områder. De positive effektene er ekstra tydelige når man legger hovedveger med stor andel gjennomgangstrafikk utenom eller i tunnel gjennom tettbygde strøk og byer. For å oppnå størst mulig effekt er det imidlertid viktig at bygging av nye vegtrasèer kombineres med tiltak på det gamle veg- og gatenettet i området. Statens vegvesen og lokale myndigheter har i fellesskap ansvar for å realisere miljøforbedringer på det avlastede vegnettet”.*

Undersøkelsen er gjennomført ved en gjennomgang av 4 av de siste utbyggingsprosjektene i hver region, der både tiltakshavere og kommunene hvor prosjektene er lokalisert har gitt sin beskrivelse og vurdering. Kartleggingen har inkludert planprosess og hvordan denne har foregått, samt tiltak og resultater.

Som en del av grunnlagsdokumentasjonen er det for de 20 prosjektene undersøkt hvordan tiltak på avlastet veg ble behandlet i ulike deler av planprosessen, blant annet når i planarbeidet eventuelle tiltak ble inkludert. Ble tiltakene vurdert sammen med hovedprosjektet for ny veg, eller ble de behandlet i en egen planprosess i etterkant?

Samarbeidet med kommunene er en avgjørende del av denne prosessen og avgjørende for det endelige resultatet. Tiltak behandles etter plan- og bygningsloven, og kommunen er planmyndighet, men det har likevel vært behov for å undersøke om kommunene trekkes med tidlig nok og i tilstrekkelig grad.

Som et eksempel på behovet for samspill mellom vegmyndighet og kommunene siterer vi nedenfor fra en undersøkelse om effekten av Vegpakke Drammen, gjennomført av TØI:

*“I Drammen er et nytt hovedvegnett, Vegpakke Drammen, under bygging. Vegpakken gir grunnlag for å avlaste områder belastet med store miljøproblemer og frigjør viktige sentrale byområder for ny utbygging. For å oppnå disse effektene, trengs også kommunale tiltak mht byutvikling, trafikkregulering, parkering, miljøgater (MPG) mv.”*

Vegpakke Drammen – mellomundersøkelse av bomiljøet 1998-2003. TØI-rapport 757/2004.

## 2 Plansystemet

Planlegging av veger foregår etter plan- og bygningsloven. Andre lover som også gir viktige føringer for planarbeidet er vegloven og vegtrafikkloven. Nedenfor følger en enkel oversikt over den delen av plansystemet som inngår i plan- og bygningsloven. Oversikten gjelder plansystemet etter plan- og bygningsloven av 1985, med senere endringer.

I tillegg kommer viktige prosesser i arbeidet med budsjett og handlingsplaner. Her inngår blant annet Nasjonal transportplan og ulike rutiner for kvalitetssikring av kostnadsberegningene, blant annet KS1 og KS2. For prosjekter over 500 mill kr skal det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1, som ble innført fra 2007). En konseptvalgutredning utarbeides av Statens vegvesen i samarbeid med Kystverket og Jernbaneverket. Utredningen sendes på høring, og kvalitetssikres av eksterne konsulenter. Regjeringen tar så stilling til videre planlegging.

Planlegging på riksnivå
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser</li> <li>- Statlig reguleringsplan og arealdel av kommuneplan</li> </ul>
Planlegging på regionnivå
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fylkesplan</li> <li>- Plansamarbeid mellom fylker</li> </ul>
Kommuneplan
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommuneplan med arealdel</li> <li>- Kommunedelplan, med konsekvensutredninger</li> <li>- Interkommunalt plansamarbeid</li> </ul>
Reguleringsplan, med eventuell konsekvensutredning
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reguleringsbestemmelser</li> <li>- Bebyggelsesplan/Områderegulering</li> </ul>

I denne undersøkelsen er det bare de to siste nivåene; kommune(del)plan med KU og reguleringsplan som har vært relevante.

Miljøverndepartementet er øverste forvaltningsmyndighet for plan- og bygningsloven, og har utarbeidet mange veiledere og håndbøker for hvordan planlegging skal eller bør foregå. Vi har nedenfor vist og sitert noen av de mest sentrale håndbøker og retningslinjer som **Statens vegvesen** har utarbeidet. Sitatene gjelder formuleringer der tiltak på avlastet veg er kommentert.

### **Statens vegvesen, Håndbok 054, "Oversiktsplanlegging – Veg- og transportplanlegging etter plan- og bygningsloven" (2000).**

#### Kapittel 5 Mangfoldet i planoppgaver:

Et vegtiltak kan ikke sees isolert fra omgivelsene. Samspillet mellom et vegprosjekt og det øvrige veg- og transportsystemet, og mellom vegprosjektet og de omgivelsene det går gjennom, er alltid viktig å vurdere. På vegstrekninger som avlastes etter bygging av f eks omkjøringsveger, vil det oppstå et misforhold mellom "gamlevegens" utforming og dens nye funksjon. Det vil da være viktig at den utformes i forhold til sin nye rolle i det lokale vegsystemet (traffic management by design).

#### Kapittel 6 Arbeidet i praksis:

Ved planlegging av nye veger må det tas stilling til bruk av eksisterende veg. Det er viktig at hele det omkringliggende lokalvegssystem ses under ett i en slik vurdering. Fremtidig klassifisering av vegnettet vurderes og fastsettes. Likeså bør vedlikeholds- og driftsmessige sider ved ulike alternativer være en del av vurderingsgrunlaget.

Håndbok 054 beskriver videre en planprosess i 7 faser, som hjelp til en helhetlig oversiktsplanlegging. En viktig del av denne undersøkelsen er å vise i hvilken fase av planprosessen tiltak på avlastet veg ble inkludert, og hvilke resultater dette har gitt. De 7 fasene er:

- ❑ Fase 1. Situasjonsbeskrivelse  
Beskrivelse av situasjonen. Vurdere planbehov. Opprette samarbeid med kommunen.
- ❑ Fase 2. Problemforståelse, visjoner og mål  
Problemaforklaring, visjoner, mulige løsninger, hva ønsker man å oppnå eventuelt unngå med planen, mål, avgrensning av planarbeidet (fysisk og tematisk).
- ❑ Fase 3. Planprogram  
Planlegging av planprosess og planens innhold, organisering av planarbeidet og ansvarsfordeling. Utarbeide melding hvis konsekvensutredning (KU) kreves.
- ❑ Fase 4. Registrering og analyse  
Innhenting av kunnskap om planområdet på alle aktuelle tema. Analyse av data.
- ❑ Fase 5. Ideer og alternativer  
Utvikle ideer og løsninger. Valg av de mest aktuelle alternativer (siling).
- ❑ Fase 6. Planforslag og eventuell KU  
Framstilling av planforslag. Eventuell forhåndshøring. Utarbeidelse av eventuell KU.
- ❑ Fase 7. Formell sluttbehandling  
Formell sluttbehandling etter plan- og bygningsloven for plan og eventuell KU.

#### **Statens vegvesen, Håndbok 140, "Konsekvensanalyser – Veiledning" (2006).**

##### Kapittel 2 Strategisk planlegging

Innenfor vegsektoren er det vanlig å benytte begrepet strategisk planlegging om langsiktig og overordnet planlegging. Strategisk planlegging kan ha ulike karakterer. Det kan være analyser av areal- og transportutviklingen i et byområde, utredning av en lengre strekning eller en transportkorridor, analyse av enkeltstående prosjekter av stor betydning for utviklingen i et område, eller det kan være analyser rettet mot mer spesifikke mål, som for eksempel reduksjon i antall ulykker.

##### Kapittel 8 Lokal og regional utvikling

Eksempler på typer av tiltak der det kan være aktuelt å utrede lokal og regional utvikling:

- ferjeavløsningsprosjekter
- omkjøringsveger (eventuelt i tunnel) – herunder prosjekter som frigir attraktive arealer i byer og tettsteder
- innkortinger
- vesentlig standardheving over lengre avstander
- større kollektivknutepunkter
- godstransportterminaler
- samordnet areal- og transportplan i byområder

-  
-

Avlastet veg kan bli mer attraktiv som lokalisering på grunn av bedre miljø, eller mindre attraktiv på grunn av færre kunder – avhenger av sted og aktivitet.

#### **Statens vegvesen, Håndbok 151, "Styring av utbyggings- drifts- og vedlikeholdsprosjekter" (2008).**

##### Kapittel 2.3 Kostnadsoverslag

Kostnadsoverslag skal omfatte alle kostnader som skal belastes prosjektet, herunder også tiltak på avlastet vegnett som staten finansierer. Dette kan f.eks. gjelde tiltak for gående og syklende som inngår i riksvegansvaret, eller miljøforbedrende tiltak for å sette avlastet veg i stand til ny funksjon.

Miljøforbedrende tiltak er et felles ansvar for Statens vegvesen og lokale myndigheter. Statens vegvesens andel av kostnadene til miljøtiltak skal være med i kostnadsoverslagene.

Kravet om at tiltak på avlastet vegnett skal inkluderes i kostnadsoverslaget er nytt, i den nylig reviderte håndbok 151.

#### **Retningslinjer for KS1 i samferdselssektoren av 12.02.2007- gitt av Samferdselsdepartementet:**

Et samferdselsrelatert konsept skal defineres på bakgrunn av et foreliggende overordnet behov. KS1 vil som hovedregel være aktuelt i følgende tilfeller:

- ❑ Transportkorridorer som binder ulike deler av landet sammen-, og som bidrar til god tilknytning til det internasjonale transportnettet
- ❑ Enkeltstående og avgrensede prosjekt som legger føringer for framtidig valg av korridorløsning, er viktig for regional utvikling eller reduserer avstandskostnader.
- ❑ Transportsystemet i større byområder. Tiltakspakker vurderes samlet, ikke som enkeltprosjekter, som konsept for KS1.
- ❑ Geografiske områder der transportsystemet er omfattende og komplekst

Retningslinjene for KS1 har ingen uttalte krav om å inkludere tiltak for avlastet veg i arbeidet, men henvisninger til "transportsystem" og "samlede tiltakspakker" kan tolkes på en slik måte at avlastet vegnett bør inkluderes.

#### **Statens vegvesen, Håndbok 229, "Kreativitet i veg- og transportplanleggingen" (2001).**

Tidligere var vegen sterkt ønsket av de aller fleste. Den betydde bedre tilgjengelighet og større frihet for mange. Nå er vegnettet i landet i stor grad bygd ut. Nye veger bygges i dag ofte som erstatning for eller supplement til gamle veger. Stadig oftere stilles det spørsmål ved nye vegprosjekter. Er det nødvendig med ny veg? Kan den ligge et annet sted? Kan vi ikke finne en annen løsning?

De faglige kravene til veg- og trafikkplanlegging er stadig blitt større. By- og tettstedsproblematikk er sentralt i mange planoppgaver, sammen med hensynet til naturmiljø, kulturmiljø, estetikk osv. Dette har vi forsøkt å komme i møte ved å trekke inn nye faggrupper i planprosessen og gjennom kompetanseoppbygging. Vi har gjennomført utviklingsprosjekter for tema som miljøgate, sykkelby og reiseliv.

Et behov og ønske om kreativitet i veg- og transportplanleggingen kan tolkes i den retning at premissene for planarbeidet bør være åpne og at flest mulig problemstillinger bør vurderes. Tiltak på avlastet veg kan være en av disse.

#### **Statens vegvesen, Håndbok 017, "Veg- og gateutforming" (2008).**

Når omkjøringsveg velges vil det lokale veg-/gatenettet kunne utformes uten å ta hensyn til avvikling av tung gjennomgangstrafikk. Det lokale nettet kan bygges som veg eller gate, avhengig av den etablerte eller planlagte infrastrukturen i byen/tettstedet.

-

Valg av løsning avklares gjennom overordnet kommunal planlegging.

#### **Statens vegvesen, UTB-rapport 2003/06, "Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater".**

Noen av de vurderte miljøgatene er bygd etter at tettstedet er avlastet for gjennomgangstrafikk ved at det er bygd en ny veg utenom stedet. I mange av prosjektene er miljøgate bygd for å bedre trafikkforholdene og trivselen i påvente av en omkjøringsveg. I over halvparten av prosjektene er resultatet blitt så vellykket at en omkjøringsveg enten er skrinlagt eller skjøvet langt ut i tid.

**Oppsummerende kommentar om håndbøker og veiledere**

De valgte sitatene viser hensikten med tiltak på avlastet veg, men så lenge det ikke har vært en uttrykt målsetting i det enkelte prosjekt om at slike tiltak skal inkluderes i kostnadsoverslaget for hovedprosjektet, har det vært enklest å "overse" eller utsette planlegging av tiltak på avlastet veg. Dette er nå endret ved siste revisjon (2008) av håndbok 151, Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter.

### 3 Metode for gjennomføring

Undersøkelsen av 20 prosjekter i de 5 regionene er gjennomført ved spørreundersøkelse i regionen og i den kommunen hvor størstedelen av prosjektet er lokalisert. En besvarelse pr prosjekt er innsendt av kontaktpersoner i hver region, og en besvarelse fra teknisk etat eller planetat i kommunene.

#### 3.1 Prosjektene

Prosjektene som er valgt er blant de sist utførte utbyggingsprosjektene i hver region, der det er gjennomført eller planlagt utført tiltak på avlastet veg. Hvis det unntaksvis på noen av prosjektene ikke var planlagt å gjennomføre tiltak, er det undersøkt hvorfor, og om kommunene har vært enig i vurderingen.

Prosjektene er valgt etter forslag fra regionene, og i dialog med Vegdirektoratet.

#### 3.2 Spørsmål til regionene

Spørreskjemaet hadde følgende hovedstruktur:

- I Planprosessen
- II Tiltakene
- III Årsaker til at tiltak ikke ble planlagt
- IV Vurdering i ettertid

Formålet med undersøkelsen har vært å få informasjon om sammenhengen mellom hvordan tiltak på avlastet veg er behandlet i planprosessen og gjennomføringen av dem. Ett viktig element er om tiltakene var inkludert i planprosessen for hovedprosjektet eller om de ble planlagt som egne prosjekt. Videre om hvordan kommunene har vært involvert og i hvilken grad kommunene er fornøyde med resultatet.

Det har vist seg vanskelig å få presis informasjon om planprosessen, særlig i den innledende fasen der premissene ofte legges. Dette skyldes i hovedsak at mange prosjekter startet for 10 år eller enda lenger siden. Men det kan også skyldes at fokus på tiltakene på avlastet veg ikke har vært en prioritert problemstilling i utbyggingsprosjektene.

Statens vegvesen har rutiner for arkivering og dokumentasjon av egen aktivitet. Det finnes mye informasjon både i gamle arkiver og nå i SVEIS. Det antas imidlertid at denne informasjonen er så tidkrevende å hente fram at den ikke er benyttet til de svarene som er innhentet i denne undersøkelsen. Det ville ha krevd en helt annen innsats fra regionene. Inntrykket er at svarene er gitt ut i fra hva de enkelte prosjektansvarlige husker. Planprosesser tilbake i tid kan uansett være vanskelig å få oversikt over, selv om alle dokumenter er arkivert.

Alle prosjektansvarlige har fått et sett utdypende spørsmål, basert på svarene i spørreskjemaet.

Se kopi av spørreskjema i vedlegg.

#### 3.3 Spørsmål til kommunene

Vertskommunene har fått et enklere spørreskjema enn regionene, for supplerende informasjon og for en sammenlikning av eventuelle ulike vurderinger av både planprosess og resultater. Spørsmålene er bare stilt til én kommune pr prosjekt, det vil si den kommunen hvor størstedelen av prosjektet er lokalisert, selv om noen prosjekter strekker seg over flere kommuner.

Spørsmålene er i hovedsak besvart av planfaglig personell, men i noen kommuner av driftsansvarlige. Svarene kan ikke sies å gi en fullstendig beskrivelse av kommunenes deltakelse og tilfredshet med resultatet. Til det er svarene i for stor grad basert på enkelte fagpersoners vurdering.

Se kopi av spørreskjema i vedlegg.

### **3.4 Rapportens innhold**

Føringene i St.meld. nr. 46 Nasjonal transportplan 2002-2011 er ikke eksakte, og det må baseres på skjønn om de følges. Våre vurderinger er basert på svarene fra regionene og fra kommunene.

I kapittel 4 har vi beskrevet de 20 prosjektene. Det avsluttende avsnitt "Vurdering i ettertid" er regionenes og kommunenes vurderinger.

I kapittel 5 har vi oppsummert og vurdert svarene fra regionene. Vi har lagt mest vekt på planprosessen, planlagte og gjennomførte tiltak, samt mulige årsaker til at resultatet har blitt slik det ble.

I kapittel 6 har vi oppsummert kommunenes svar. Vi har lagt mest vekt på kommunenes vurdering av planprosessen og tiltakene.

I kapittel 7 har vi oppsummert hvordan samarbeidet mellom Statens vegvesen og kommunene har foregått, hvordan aktørene har vurdert dette og hva som kan vurderes av forbedringer.

## 4 Beskrivelse av prosjektene i undersøkelsen

Følgende prosjekter er beskrevet og vurdert:

### Region øst

Rv 2 Kløfta - Nybakk (Akershus)  
E18 Momarken - Sekkelsten (Østfold)  
E16 Wøyen - Bjørum (Akershus)  
Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen (Oppland)

### Region sør

E18 Brokelandsheia - Vinterkjær (Aust-Agder)  
E134 Hegstad - Damåsen (Buskerud)  
E18 Kopstad - Gulli (Vestfold)  
Rv 38 Innfart Kragerø (Telemark)

### Region vest

E16 Voldum - Borlaug (Sogn og Fjordane)  
Rv 57 Espeland - Herland (Hordaland)  
Rv 44 Stangeland - Skjæveland (Rogaland)  
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe (Rogaland)

### Region midt

E6 Skjerdingstad - Jaktøyen (Sør-Trøndelag)  
E39 Øysand - Thamshavn (Sør-Trøndelag)  
E6 Vist - Jevika - Selli (Nord-Trøndelag)  
Namdalsprosjektet, (Nord-Trøndelag)

### Region nord

E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka (Nordland)  
E6 Osen – Korgen (Nordland)  
E8 Nordkjøsbotn – Laksvatnbukt (Troms)  
E6 Bånes – Birtavarre (Troms)

Prosjektene er blant de siste som er gjennomført i de fem regionene, og er valgt i samråd mellom regionen og Vegdirektoratet.

Prosjektene er beskrevet på de neste sidene. Beskrivelsene er basert på svarene fra regionene og kommunene.



#### 4.1 Rv 2 Kløfta - Nybakk (Akershus)



Nytt planskilt kryss ved Borgen

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Strekningen Kløfta - Nybakk inngår som en del av ny veg Kløfta - Kongsvinger. Gammel veg på strekningen hadde dårlig geometri og mange ulykker.

Ny veg er bygd som smal firefeltsveg med fartsgrense 90 km/t. Strekningen Kløfta - Nybakk er 10 km lang og ble åpnet 12. oktober 2007. Ny veg hadde i 2008 en trafikk på ca 10.000 kjøretøyer i døgnet (ÅDT).

#### Beskrivelse av avlastet veg

Den gamle rv 2 ble lagt om forbi Borgen, før ny veg ble bygd, slik at den ble liggende tett inntil den nye vegen. Dette avlastet Borgen for all trafikk både i anleggsperioden og senere. Store deler av den avlastede vegen ble deretter tilbakeført til landbruk, og den resterende del ble en atkomstveg. Trafikken er i 2008 ca 1.000 (ÅDT).

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 2 Kløfta - Nybakk</b>							<b>X</b>		<b>X</b>

Tiltak på det avlastede vegnett ble tatt inn i planhefte 1, rv 2 Kløfta – Nybakk. Det er nøye beskrevet i planheftet hva som skal gjøres på tidligere rv 2 (nå fylkesveg) etter at ny rv 2 åpnes. Dette er også tatt med i saken til herredsstyret da reguleringsplanen ble vedtatt.

## Tiltakene på avlastet veg

Den gamle rv 2 var en typisk landeveg, med relativt stor andel traktorer og transport til/fra gårder. Det ble derfor valgt å bygge om vegen til enfeltsveg, gjennom oppmerking av gang/sykkelfelter og fjerning av gul midtstripe.

Tiltakene ble utført høsten 2008, i forbindelse med legging av slitelag og oppmerking av nyvegen.

Det gjennomføres også en ny etablering av Wergelandsdammen, som ligger like ved Ullensaker kirke. Dette blir et tilbud til syklende og gående, med benk og orienteringstavle.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafikksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- Bedre forhold for kollektivtransporten

## Gjennomføring av tiltakene

Ved at ny lokalveg ble bygd som første del av prosjektet, kunne beboerne på Borgen høste det vesentlige av gevinsten allerede et halvt år etter anleggsstart.

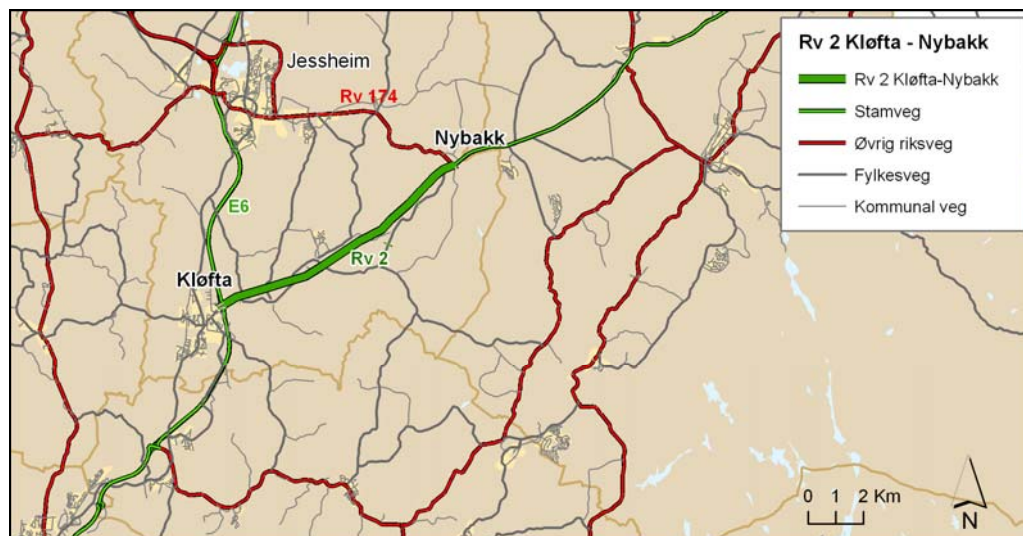
Statens vegvesen har finansiert 100% av tiltakene.

## Vurderinger i ettertid

Tiltak på avlastet veg var inkludert i hovedprosjektet. Kommunen har ikke kommet med ønsker om flere tiltak på avlastet veg utover dette.

De fleste av de beskrevne tiltakene er nå gjennomført. Det siste som ble gjort høsten 2008 var at oppmerket senterlinje ble fjernet og vegbredden ble redusert med nye kantlinjer, slik at gående/syklende får bredere skulder å ferdes på.

Ullensaker kommune kommenterer at de stort sett er fornøyd med tiltakene.



## 4.2 E18 Momarken - Sekkelsten (Østfold)



Rv 124 mellom ny E18 og rv128. Ny gangveg og støyskjermer

### Beskrivelse av hovedprosjektet

Ny veg på strekningen Momarken - Sekkelsten er en firefelts motorveg fra kryss med rv 22 ved Laugslet (Momarken) til kryss med rv 124 ved Sekkelsten. Vegbredden er 20 meter inkludert midtdeler. Strekningen er en del av utbyggingen av ny E18 gjennom Østfold, delvis bompengefinansiert gjennom "Østfoldpakka". Fartsgrensen er 100 km/t. Ny veg ble åpnet for trafikk 31. august 2007.

Parsellens lengde er 6.2 km. Bedre kapasitet og framkommelighet, færre ulykker, samt å legge vegen utenfor mindre tettbebyggelse mot E18, var hensikten med omleggingen. ÅDT i 2008 var ca 9.000. Tungtrafikkandelen er høy.

### Beskrivelse av avlastet veg

Fra Momarken til Sekkelsten og videre vestover forbi Askim fungerer den tidligere E18 som avlastningsveg for den nye motorvegen. Vegen har status som rv 128. Vegen går i landlige omgivelser, men også med randbebyggelse og små tettsteder ved Mona og Slitu. Fartsgrensen er stort sett 60 og 70 km/t fram til bomstasjonen ved Slitu. Denne strekningen har parallell gang-/sykkelveg. Strekningen Slitu-Sekkelsten går i landlige omgivelser, med fartsgrense 80 km/t. ÅDT i 2008 var ca 3.000.

### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E 18 Momarken - Sekkelsten</b>					<b>X</b>				<b>X</b>

Tiltakene var også inkludert i kommunedelplan for trafiksikkerhet og samferdsel.

I tillegg til finansiering av E18 ble det avsatt "sidevegmidler" som finansierer tiltak på øvrig sidevegnett, deriblant avlastet veg (nå rv128). Totalt for 6 berørte kommuner ble det avsatt 300 mill kr (1999). Deltagere på årlige møter om prioritering av midlene er foruten kommunene, Østfold distriktskontor og E18 prosjektet.

## Tiltakene på avlastet veg

Det pågår en prosess om prioritering av midlene i henhold til opprinnelig tiltaksbeskrivelse (Østfoldpakka i 1999), i forhold til andre behov som trafikksikkerhet og det øvrige vegnett.

Gjennomførte tiltak for gående og syklende: Ny sykkelveg/sykkelfelt, rv 124, ny rv 22. Bedre kryssingsmuligheter. Rundkjøring rv 128xrv 124 Sekkelsten og rv 128xrv 22 Momarken.

Tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser. Park and Ride ved Brennemoen.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafikksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- Bedre forhold for kollektivtransporten

De største effektene skyldes overføring av trafikk til ny veg.

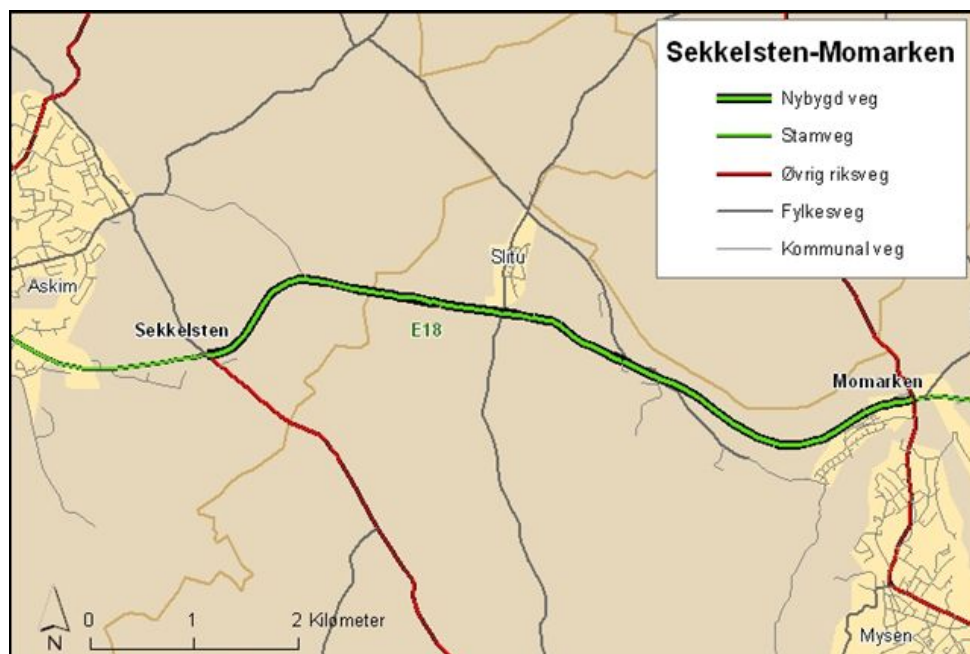
## Gjennomføring av tiltakene

Kommunene har hatt stor innflytelse på prioritering av sidevegmidlene. Gangveger langs rv 124 og rv 22, samt rundkjøringene ved Sekkelsten og Momarken er finansiert som en del av hovedprosjektet.

## Vurderinger i ettertid

Prioriteringen mellom trafikksikkerhetstiltak, rv 128 og øvrige sideveger har blitt gjennomført i god dialog med de berørte kommuner.

Askim kommunes planfaglige miljø er positivt til samarbeidet med vegvesenet. Ønske om tiltak er større enn hva det er penger til, men kommunen har oppnådd mye i samarbeid med vegvesenet om tiltak på sideveger og E18.



### 4.3 E16 Wøyen - Bjørum (Akershus)



Dagens E16 med gangbru sett nordover ved Skui skole

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Prosjektet omfatter ny firefeltsveg, som går sammen til to felt før kryss med eksisterende veg i nord. Samlet lengde er 5,1 km, hvorav ca 4 km er i fire felt. Vegen ble åpnet for trafikk våren 2009 og fartsgrensen er 80 km/t. Ny E16 skal tilfredsstillere vegens funksjon som stamveg, gi bedret sikkerhet for trafikantene og kortere reisetid. Beboerne i området skal få reduserte miljøulemper, bedre sikkerhet i sitt nærmiljø, økt trygghetsfølelse og et bedre transporttilbud.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg vil få mye lokaltrafikk på deler av strekningen (ÅDT inntil 6.000) og den vil fungere som omkjøringsveg når ett eller begge løp i tunnelene er stengt. Vegen er i dag lokalveg med mange avkjørsler. Fartsgrensen er 50 km/t og det er etablert automatisk trafikk kontroll (ATK).

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E 16 Wøyen - Bjørum</b>				<b>X</b>					

Kommunedelplan ble vedtatt i 1994, men var basert på en hovedplan fra 80-tallet. Tiltak på avlastet vegnett ble ikke vurdert i den sammenheng. Ny status ble avklart i reguleringsplan.

I kommunedelplan Wøyen – Bjørum fra 1994 er det omtalt:  
 ".....Trafikksikkerhetstiltak langs Skuivegen og nåværende E16 må derfor prioriteres. Samtidig bør det gjennomføres miljøtiltak på strekningen." Bærum kommune kommenterer at Statens vegvesen den gang ikke anså dette som sitt ansvar.

## Tiltakene på avlastet veg

Det ble vurdert å bygge en ny busslomme og å erstatte gangbrua med en overgang ved Skui skole. Tiltaket krevde oppfylling mot elva, og ble derfor avvist av kommunen.

Den store miljøgevinsten lokalt er fjerningen av gjennomgangstrafikken og spesielt tungtrafikken. Effektene skyldes overføring av trafikk til ny veg.

## Gjennomføring av tiltakene

Ingen tiltak er gjennomført.

Det er bygd to rundkjøringer på dagens veg, men det var ikke som ledd i en endret status for vegen. Den ene er bygd av Statens vegvesen (SVV) fordi en lokalveg ble lagt om, og den andre er anlagt i tilknytning til nytt bolig- og næringsutbygging og bekostet av utbygger.

## Vurderinger i ettertid

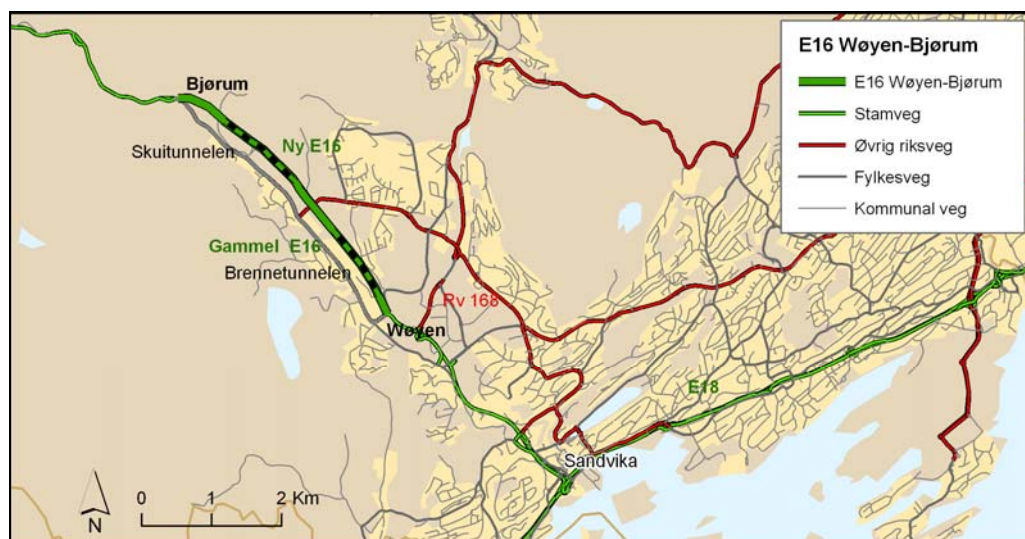
Dagens veg ble opprustet med gang-/sykkelveg på deler av strekningen, og nye busslommer, kort tid før byggingen av ny veg startet. Det eneste gjenstående aktuelle tiltaket er nevnte fotgjengerkryssing. På grunn av behov for utfylling i elva ønsket ikke kommunen busslommen ved Skui skole, og derfor ble også forslaget om å erstatte gangbrua med gangfelt droppet.

Statens vegvesen vurderer at med den opprustingen som ble gjort, er vegens utforming tilpasset dens framtidige funksjon som lokalveg og omkjøringsveg, og den er i god stand til å ivareta den funksjonen. En nedbygging av vegen anser SVV som uaktuelt.

Bærum kommune kommenterer at tiltak på avlastet veg burde vært inkludert i hovedprosjektet, og at samarbeidet på dette området ikke fungerte godt.

Bærum kommune har igangsatt et kommunedelplanarbeid for Sandviksvassdraget fra Bjørnegårdsvingen til Bjørum. Dette vil også omfatte gamle E16 på strekningen.

I planprogrammet for dette arbeidet vil tiltak på avlastet riksveg være et aktuelt tema der kommunen ønsker dialog med Statens vegvesen.



#### 4.4 Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen (Oppland)



Avlastet veg gjennom Raufoss sentrum

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Strekningen Reinsvoll-Hunndalen er en ny omkjøringsveg utenom Raufoss sentrum, som er største tettsted i Oppland utenom Gjøvik og Lillehammer. I tillegg hadde gamle rv 4 mange direkte avkjørsler og vegens bredde og kurvatur tilfredstilte ikke standardkravene. Viktigste mål for prosjektet var bedre transportavvikling, redusere antall ulykker, bedre miljøet for dem som bor langs eksisterende veg, og oppnå en tidsmessig vegstandard for styrking av næringslivet i regionen. Vegen ble åpnet 8.juli 2006. Lengde 13 km, herav 4 km med tre felt og midtrekkverk, og 9 km med to felt. Fartsgrense er 80 km/t.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er nedklassifisert til fylkesveg. Vegen går gjennom Raufoss sentrum. Fartsgrense er 50, 60 og 70 km/t. Trafikken er mellom ca 2.000 og 7.000 i ÅDT.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen</b>				<b>X</b>					<b>X</b>

Det ble utarbeidet forslag til status på avlastet vegnett i kommunedelplan og reguleringsplan. Avklaring av status og vedtak ble gjort etter at bygging av ny veg startet.

Fra kommunens side ble det akseptert at man gikk rett på byggeplanen for tiltakene i Hunndalen sentrum, i og med at de aktuelle arealene var regulert som offentlig trafikkområde/veg.

## Tiltakene på avlastet veg

Ca 300m av gammel rv 4 i sør ble innsnevret til gang-/sykkelveg, som en del av hovedprosjektet

Andre tiltak ble ikke vurdert. Trafikksikkerhetstiltak ("Miljøgate") ble gjennomført i Raufoss sentrum i 1995 før godkjent reguleringsplan. I tillegg var det opparbeidet gang-/sykkelveg langs hele gamle rv4.

## Gjennomføring av tiltakene

Planlagte tiltak er gjennomført, som en del av hovedprosjektet og dermed mindre enn 1 år etter.

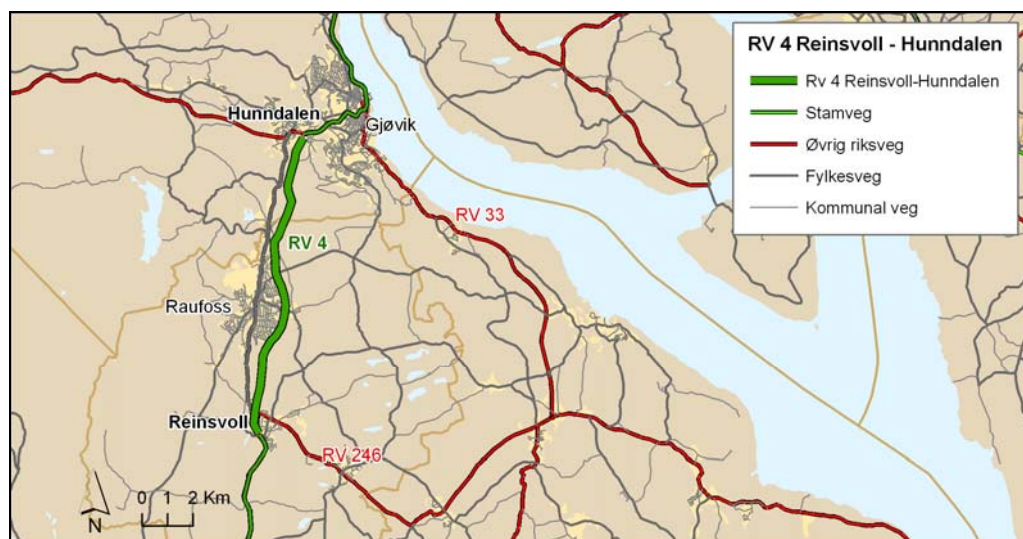
## Vurderinger i ettertid

I ettertid har det vist seg at bompengedekningen på ny og gammel rv4 har medført forholdsvis stor trafikklekkasje til en fylkesveg, opp til 2.000 (ÅDT). Fylkesvegen har dels dårlig geometrisk standard og går dels gjennom boligstrøk i Gjøvik sør. Det er derfor gjennomført enklere tiltak på deler av fylkesvegen, som lavere fartsgrense og fartsdumper.

Trafikklekkasjen er noe redusert nå ca 2.5 år etter vegåpning. Bompengedekningen forventes avsluttet i 2013.

Det ble under planleggingen lagt for lite vekt på konsekvensene av bomveg som er nevnt ovenfor. Vegvesenet foreslo bom (kombinert med vegutbedring) også på den aktuelle fylkesvegen, men dette ble nedstemt i en av de to berørte kommunene.

Gjøvik kommune kommenterer at samarbeidet gikk greit: *"Spesielt vil en framholde at selv om det ikke ble gjennomført en ordinær planprosess etter reglene i plan- og bygningsloven, ble det arrangert åpne møter 2 ganger i forbindelse med prosjektet. Dette var møter hvor både Statens vegvesen, Gjøvik kommune, både administrativ og politisk side, var representert. Videre var det representanter for både nærmiljø (foreldrenes arbeidsutvalg ved Blomhaug og Vardal skoler, Hunndalen Vel og Historielag) og næringsliv (Hunndalsforum) aktive. I tillegg kommer at det ble arrangert kontaktmøter med disse ved milepæler. Det har altså blitt lagt til rette for informasjon og medvirkning."*





#### 4.5 E18 Brokelandsheia - Vinterkjær (Aust-Agder)



Avlastet tidligere E18, nå rv 418 gjennom Søndeled sentrum, med fortau, GS-veg, rabatter, gangfelt, busslommer med venteskur.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Strekningens lengde er ca 12 km, med 2 og 3 felts motortrafikkveg (ca 70% av strekningen har 3 felt). Vegen ble åpnet i november 2004.

Gamle E18 på denne strekningen hadde høy ulykkesfrekvens med mange alvorlige ulykker. Den nye strekningen er bygd med midtrekkverk (som prøvestrekning). Dette har sammen med utforming av sideterreng til nå medført bortfall av alvorlige ulykker. I tillegg til bedre trafiksikkerhet medførte den nye vegen en stor framkommelighetsforbedring med innkorting av avstanden med ca 800 m. Fartsgrense på 90 km/t mot tidligere 70/60/50 på den gamle strekningen, medførte også bedre framkommelighet. I tillegg ga det en stor forbedring miljø- og støymessig for dem som bor langs eksisterende veg.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er i dag omklassifisert til rv 418 og har en ÅDT som varierer fra 1.000 til 1.800. Vegen er i dag lokalveg, men den er særlig sommerstid en viktig forbindelse ned til Søndeled og videre ut (via Rv 351) til Gjernes, Levangsheia, Portør og Stabbestad hvor det er store hytte- og turistområder. Fartsgrensene er som opprinnelig med begrensninger gjennom tettstedene Akland, Søndeled og Fiane med 70 km/t som maks. fart på strekningen. Vegen går gjennom skogsterreng og kulturmark med spredt bebyggelse og 3 små tettsteder som nevnt.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E18 Brokelandsheia-Vinterkjær</b>									<b>X</b>

Forslag til ombygging av tidligere E18 gjennom Søndeled ble fremmet i egen reguleringsplan. Opprinnelig var denne planleggingen startet før reguleringsplanen for hovedvegen, men hadde stått i stampe en tid. Det var ikke naturlig å planlegge dette

sammen med hovedprosjektet på grunn av stor avstand mellom hovedprosjekt og avlastet veg. Omleggingen sto ferdig før hovedprosjektet.

Kommunen ønsket tiltak ut over det som Statens vegvesen mente var naturlig å ta med i en slik plan, men partene ble enige om et kompromiss.

### Tiltakene på avlastet veg

Tiltak for gående og syklende: Gang-/sykkelveg, nye fortau, bedre kryssingsmuligheter, lavere fartsgrense.

Tiltak for kollektivtransport: Nye holdeplasser med venteskur.

Andre tiltak: Nytt og tilpasset belyningsanlegg, nye rekkverk, ny lukket drenering, beplantning og grøntområde.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- Bedre forhold for kollektivtransporten

### Gjennomføring av tiltakene

Alle tiltak er gjennomført som eget prosjekt, mindre enn 1 år etter hovedprosjektet.

Tiltakene ble 100% finansiert av Statens vegvesen.

### Vurderinger i ettertid

Sett i ettertid skulle en ha gått mye grundigere igjennom nødvendigheten av tiltak på eksisterende veg og status på denne i forbindelse med kommunedelplanen. Denne ble vedtatt i 1995. Tiltak på eksisterende veg ble initiert av kommunene etter at hovedvegens reguleringsplaner var ferdig behandlet og kostnadsoverslaget var låst. Tiltak på avlastet veg hadde imidlertid økonomiske rammer innenfor budsjettet til hovedprosjektet. Statens vegvesen kommenterer at ett område på Fiane i Gjerstad kommune er falt utenfor og skulle ha vært med i en tiltaksplan.

Gjerstad kommune kommenterer at samarbeidet var svært bra, selv om tiltak på Fiane ikke ble gjennomført.



## 4.6 E134 Hegstad - Damåsen (Buskerud)



Fv 73 som er den nye tilfartsvegen fra ny E134 til Darbu tettsted. Ny gang-/sykkelveg til venstre.

### Beskrivelse av hovedprosjektet

Den nye vegen er ca 12 km, dette gir en forkortelse på ca 1 km i forhold til gamlevegen. Parsellavgrensningen på Damåsen ligger ved kommunegrensa mellom Øvre Eiker og Kongsberg. Vegen går gjennom skog- og jordbruksområder.

ÅDT på strekningen er ca 10.000. Det er tre kjørefelt på halvparten av strekningen. Fartsgrensen er 80 km/t.

Vegen ble åpnet for trafikk 02.11.2002

Med den nye vegen var målet å bli kvitt flere flaskehalsen hvor det var mange ulykker. Dette gjaldt Lundebakkene, tettstedet Darbu, Kreklingundergangen og den svingete Basserudåsen.

### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg for E134 som går via tettstedet Darbu, har i 2008 ÅDT på 900. Den har fått status som fylkesveg, fv 73. Vegen går gjennom skog- og jordbruksområder med mange avkjørsler til hus og eiendommer. Fartsgrensen i tettstedet Darbu er 50 km/t. På strekningen for øvrig er den 60 og 80 km/t. Trafikken forventes ikke å øke på avlastet veg.

### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E134 Hegstad - Damåsen</b>			<b>X</b>						<b>X</b>

Tiltak ble planlagt i egen reguleringsplan og separat kostnadsoverslag. Ny status avklart i separat vedtak.

### Tiltakene på avlastet veg

Det ble avsatt 10 mill kr. til tiltak, men bare noen av tiltakene ble gjennomført.

Tiltak for gående og syklende: Ny sykkelveg/sykkelfelt og lavere fart.  
Tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- Bedre forhold for kollektivtransporten

Konsekvensen av at ikke flere tiltak ble gjennomført er at det har blitt mindre trafikk på ny E134 enn beregnet, fordi den gamle vegen har like god framkommelighet som før. Dette har blant annet redusert lønnsomheten av investeringen, samt miljøgevinsten på avlastet veg. Flere tiltak var ønsket, spesielt fra lokalmiljøet, men det var aksept for å planlegge innenfor den rammen som var avsatt (30 mill kr).

## Gjennomføring av tiltakene

Noen av tiltakene er gjennomført som eget prosjekt, mer enn 3 år etter hovedprosjektet.

Tiltakene ble 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

Følgende tiltak burde vært inkludert på et tidligere stadium i planprosessen: Tiltak for bedre trafikkavvikling (forbindelse mellom gammel og ny E134), tiltak for bedre trafiksikkerhet og tiltak for bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister).

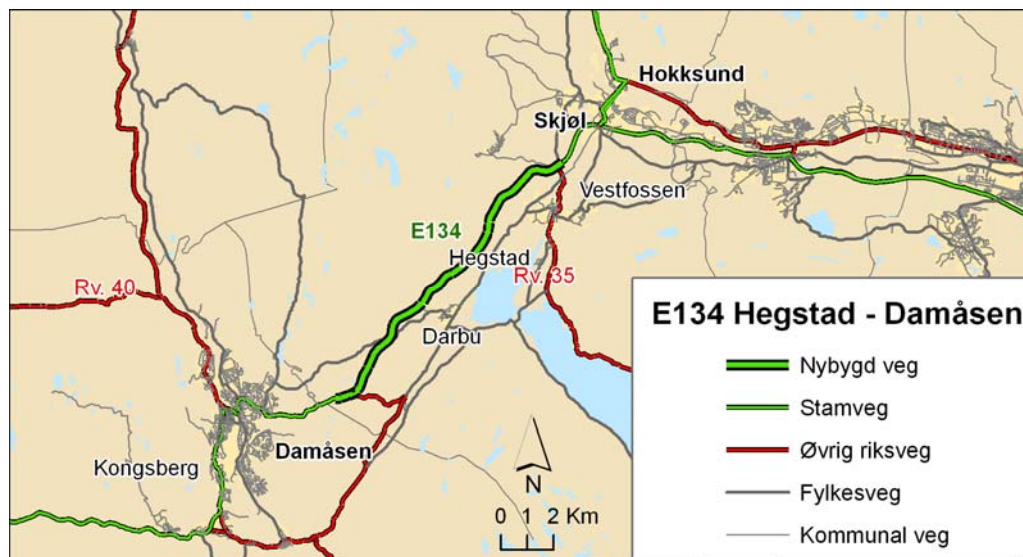
Det var gjort forutsetninger i trafikkanalysen som tilsa tunge tiltak på avlastet vegnett for å tvinge trafikk over på ny veg. Dette forholdet var ikke synliggjort i de offentlige plandokumentene og beslutningen om å sette av 10 mill. kr. gjenspeiler ikke det reelle behovet.

Årsaken til at ikke flere tiltak ble gjennomført var at det ikke ble bevilget nok penger, selv om det forelå planer.

Øvre Eiker kommune kommenterer:

*"Samarbeidet med Statens vegvesen var profesjonelt og krevende. Prosjektorganisasjonen aksepterte en omfattende medvirkning i prosjektet.*

*Derimot opplevde Øvre Eiker kommune og lokalsamfunnet at arbeidet ble avsluttet på en svært lite verdig måte ved at nedføringsvegen bare er delvis ferdigstilt, samtidig som øvrige etterbrukstiltak er strøket. Dette oppleves lokalt som et klart brudd på inngåtte avtaler. Det er lagt ned en betydelig innsats som nå framstår som totalt bortkastet."*



#### 4.7 E18 Kopstad - Gulli (Vestfold)



Tidligere E18, nå fylkesveg, gjennom Undrumsdal, sett mot sør. Vegbredden skal reduseres til 6,5m, trafikkøy skal fjernes, og en grønnrabatt skal skille kjørebane fra ny gang-/sykkelveg.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Strekningen Moskvil - Gulli er en del av stamvegen fra Oslo til Kristiansand. Parsellen ble åpnet 13. desember 2007, og er en firefelts motorveg med fartsgrense 100 km/t.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Tidligere E18 er nedklassifisert til fylkesveg. Den vil fungere som lokalveg på strekningen fra Pauli i Re kommune, gjennom tettstedet Undrumsdal og til Gulli i Tønsberg kommune. Den vil også fungere som omkjøringsveg for ny E18. Bortsett fra bebyggelse langs vegen ved Undrumsdal, går vegen gjennom åpent og flatt jordbrukslandskap, ravinedaler i nordre del. Løsningen som ligger til grunn for reguleringsplanen er planlagt etter fartsgrense 60km/t og 50km/t gjennom tettstedet. Dette må endelig avklares i byggeplanfasen. Forventet trafikk er 200 - 500 (ÅDT) i 2010, mot 13.000 – 15.000 før åpning av ny E18.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E18 Kopstad - Gulli</b>									<b>X</b>

Ny status avklart i separat vedtak.

#### Tiltakene på avlastet veg

For strekningen Kopstad – Gulli er det utarbeidet en egen reguleringsplan for tiltakene som skal gjøres på "gammel E18". Byggeplan er for tiden under utarbeidelse, og arbeidene vil mest sannsynlig starte i 2009-2010.

Dagens kjørebane reduseres til 2 felt på totalt 6,5 m bredde. Gjennom Undrumsdal er det plass til rabatt med trerekke mellom gang-/sykkelveg og kjørebane. Enkelte kryss skal strammes opp og utbedres, samt bygges om til rundkjøring (1 stk).

Planlagte tiltak for gående og syklende: Nye fortau, ny sykkelveg/sykkelfelt og bedre kryssingsmuligheter.

Planlagte tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser.

Foreløpig ingen målbare effekter av tiltakene fordi de ikke er gjennomført.

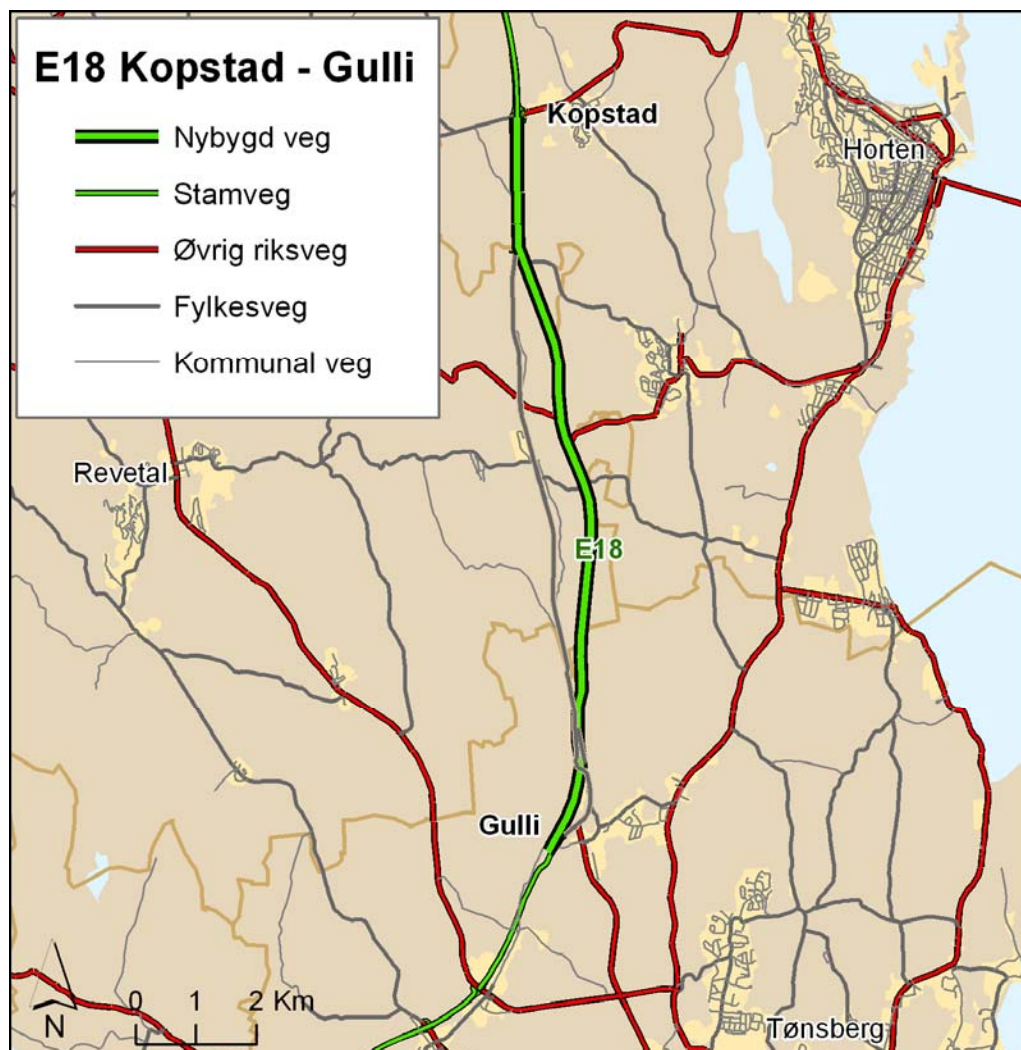
### Gjennomføring av tiltakene

Ingen av tiltakene er foreløpig gjennomført, og det vil gå mer enn 3 år etter hovedprosjektet, før de er utført. Opprinnelig skulle tiltakene vært gjennomført tidligere. Dette har også vært ønskelig fra lokalt hold.

Tiltakene vil bli 100% finansiert av Statens vegvesen.

### Vurderinger i ettertid

Tiltakene ble planlagt som en del av hovedprosjektet, og kostnadene ble inkludert, men bevilgningene har blitt utsatt. Dette er årsaken til at tiltak på avlastet veg har blitt forsinket. Det forventes som tidligere nevnt oppstart i 2009-10.



#### 4.8 Rv 38 Innfart Kragerø (Telemark)



Bilde fra Kilen, kommunal veg 30 km/t, med nytt fortau

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Ny rv 38 til Kragerø er totalt ca 12 km, hvorav 9 km ble ferdig bygd i 2008. Første parsell på ca 2,5 km ble åpnet i 2004, 2. parsell, ca 2,5 km ble åpnet i 2005 og 3. parsell ca 4 km ble åpnet desember 2008. 4. parsell på 3 km trenger kun mindre tiltak for å oppnå tilsvarende standard som de øvrige nye.

Ny strekning består av 9 km tofeltsveg med 3 tunneler og 3 bruer.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er ca 2 km og går gjennom tettbebygd strøk, med fartshumper og fartsgrense på 30 km/t. Vegen har busstrafikk og lav ÅDT (antatt 300-500).

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 38 Innfart Kragerø</b>						<b>X</b>			<b>X</b>

Ny status er avklart i separat vedtak.

Innfart Kragerø er planlagt som tre delstrekninger. Kommunen og vegvesenet hadde kun fokus på ny veg i planfasen og diskusjon om tiltak på avlastet veg har kommet opp i forbindelse med nedklassifisering fra riksveg til fylkesveg og kommunal veg. Rammene til hele vegstrekningen har vært låst og tiltakene på avlastet veg har vært begrenset til det som har vært mulig uten å regulere (innenfor vegarealet), bortsett fra kryssområdene.

## Tiltakene på avlastet veg

Gjennomførte tiltak for gående og syklende: Nye fortau, ny sykkelveg/sykkelfelt, bedre kryssingsmuligheter og lavere fart.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

Kommunen ønsket i tillegg gateløst fra Sannidal stasjon til rundkjøringen i Rønningbakken, fordi eksisterende veg skal benyttes som gang- og sykkelveg på denne strekningen.

## Gjennomføring av tiltakene

Alle tiltakene er gjennomført, som et eget prosjekt og mindre enn 1 år etter hovedprosjektet.

Tiltakene er 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

Følgende tiltak burde ha vært inkludert og vurdert i planens konsekvensanalyse: Tiltak for bedre trafiksikkerhet, tiltak for bedre miljø (støy, luftforurensning), tiltak for bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister) og tiltak for bedre forhold for kollektivtransporten.

Kragerø kommune kommenterer at de ikke var med i startfasen i planprosessen for hovedprosjektet. Statens vegvesens "retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres", lå til grunn for hvilke tiltak som ble vedtatt.

*"Det hadde vært en fordel om det i planprosessen ble avklart hvilke tiltak som en kunne forvente, og at det i denne prosessen også ble vedtatt at vegen skulle nedklassifiseres når den tid kom."*





#### 4.9 E16 Voldum - Borlaug (Sogn og Fjordane)



Ny E16 på bru over elva, med gamle E16 i T-kryss ved Eraker/Bjøraker.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Den gamle E16 er smal, med dårlig kurvatur og dårlig bæreevne. De siste åra var fartsgrensa 60 km/t.

Ny veg går ca 3 km langs eksisterende trasè og 5,5 km i ny trase. Den nye traseen krysser Lærdalselva med bru i "hver ende" og går i 2 km lang tunnel gjennom en fjellrygg.

Den gamle vegen går rundt denne fjellryggen og er 2,2 km lengre enn ny veg.

Fartsgrensa er 80 km/t.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Omklassifisering pågår, og ny status er ikke avklart.

Vegen er nå en ren lokalveg med ÅDT < 100.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E16 Voldum – Borlaug</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>					

## Tiltakene på avlastet veg

Det er kun utført oppryddings-/opprustingsarbeid på avlastet veg. Det er ikke utført spesielle miljøtiltak på avlastet veg, bortsett fra bygging av ny rasteplass som betjener både nytt og avlastet vegnett. Miljøforbedringen har skjedd ved at trafikken på avlastet vegnett har gått kraftig ned, med nær 100% reduksjon av tungtrafikken og ca 90% reduksjon av personbiltrafikken. Det gamle vegnettet fungerer nå både som lokalveg og gang-/sykkelveg.

Statens vegvesen har vurdert hvilke tiltak som er nødvendig for å oppgradere vegen teknisk, i hovedsak rensk av grøfter, stikkrenner og forsterking/lapping av bærelag/asfaltdekke. Kommunen er informert om tiltakene.

Skilting for syklister langs gamlevegen.  
Ingen spesielle tiltak for kollektivtransporten.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

Alle effekter skyldes at trafikken på avlastet veg er sterkt redusert.

## Gjennomføring av tiltakene

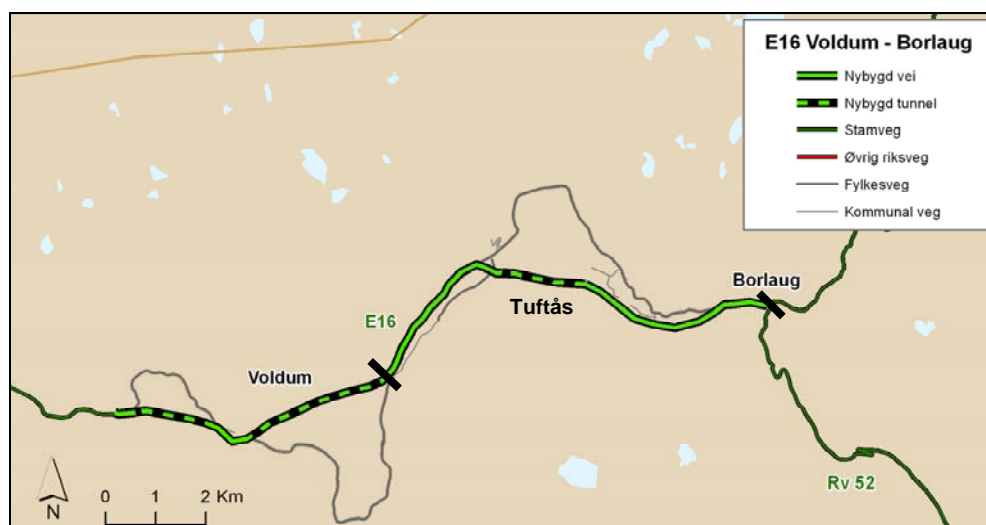
Alle tiltakene ble gjennomført umiddelbart etter hovedprosjektet, og mindre enn 1 år etter at hovedprosjektet var ferdig.

Statens vegvesen har finansiert 100% av tiltakene.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen Region vest (SVRV) har foretatt grøfterens på hele den gamle strekningen. Flatelapping og asfalt blir utført der det er dårligst. Kommunen ønsket at hele gamlevegen ble reasfaltert. Dekket er bra på deler av strekningen så der blir det ikke ny asfalt.

Lærdal kommune kommenterer at "det var større forventningar om tiltak enn dei som har vorte gjennomførte både blant politikarar og innbyggjarar", og at tiltak på avlastet veg i større grad burde vært inkludert i planarbeidet for hovedprosjektet.



#### 4.10 Rv 57 Espeland - Herland (Hordaland)



Utsnitt av riksveg 57 Espeland - Herland før ny veg ble bygd. Her rullet Mongstad-trafikken dag og natt, med ÅDT 4.500.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Nybygd strekning er ca 2,2 km lang, og omfatter to tunneler, en i helt nytt løp og en i delvis nytt løp. Parsellen omfatter dessuten en viadukt og en bro, samt en undergang. Videre omfatter parsellen ca 3,3 km med ombygd riksveg i til dels samme trase som før. Videre er det gjort mindre tiltak på resten av tidligere riksveg. Det er stor trafikk, men lite bosetting langs den nye parsellen. Prosjektet er bygd med to gjennomgående felt. Fartsgrensa er 80 km/t.

Strekningen ble åpnet for trafikk 22.januar 2008.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Den avlastede vegen, som nå i all hovedsak er omklassifisert til kommunal veg, er overlevert til Lindås kommune. Det er forhandlet med kommunen om omfanget av utbedring, og det gjenstår få punkter. Dette gjelder mindre tiltak som drenering, sikt og rekkverk.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 57 Espeland-Herland</b>	<b>X</b>	<b>X</b>							<b>X</b>

Ny status avklart som del av reguleringsplan.

## Tiltakene på avlastet veg

Deler av gammel riksveg ble opprustet og brukes til gang-/sykkelveg/lokalveg, i samsvar med reguleringsplanen.

Gjennomførte tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

De fleste effekter skyldes at trafikken på avlastet veg er sterkt redusert, fra ca 4.500 til ca 50 (ÅDT). I tillegg slipper gående og syklende en mørk tunnel.

## Gjennomføring av tiltakene

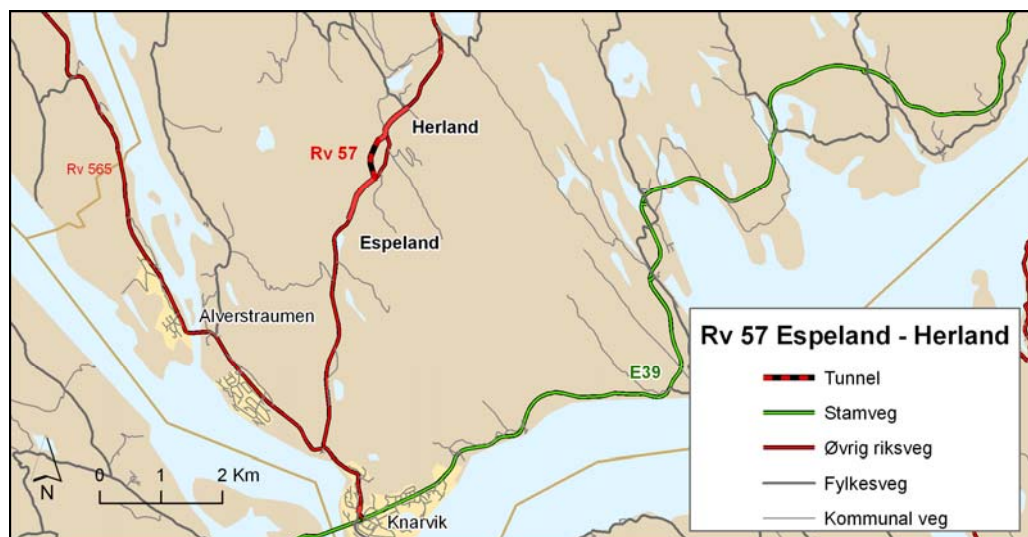
Alle tiltakene gjennomføres, som del av hovedprosjektet, 1-3 år etterpå.

Tiltakene er 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen uttaler at det ofte er høye ambisjoner hos den som skal overta vegen om standard på den strekningen som skal overtas.

Lindås kommune uttaler at samarbeidet burde vært startet på et tidligere tidspunkt.



#### 4.11 Rv 44 Stangeland - Skjæveland (Rogaland)



Avlastet veg: Havnegata i Sandnes sentrum med sykkelfelt og nye trær

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Det er bygd ny trasé for rv 44. Den gamle traséen gjennom Sandnes sentrum og Ganddal var overbelastet, og hadde dårlig trafiksikkerhet, køproblemer og miljøulemper (støy, luftforurensning). Tofeltstrekningen av E39 mellom Stangeland og Sandved hadde store køproblemer i morgen- og ettermiddagsrushet. Ny veg er omkjøringsveg vest for Sandnes sentrum og Ganddal. Vegen går stort sett over landbruksarealer, nær tettbebyggelsens vestgrense, og er en smal firefeltsveg med midtrekkverk av stål og total vegbredde på 18,3 meter. Total lengde ny veg er ca 6,5 km. Fartsgrensa er 80 km/t, men 50 km/t gjennom tre rundkjøringskruss.

Ny gang-/sykkelveg er bygd langs den nye riksvegen i hele lengden. Parsellen åpnet for trafikk 12. desember 2007. Forventet trafikkmengde er ca 18.000 ÅDT på den mest belastede strekningen i 2017.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er fortsatt en viktig transportåre med delvis riksvegstatus (i Sandnes sentrum) og delvis fylkesvegstatus (gjennom Ganddal).

Tofeltsstrekningen på E39 fra Stangeland til Sandved er også blitt noe avlastet, men den skal utvides til firefeltsveg.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 44 Stangeland -Skjæveland</b>									<b>X</b>

Status ble foreslått i reguleringsplanarbeidet, men spørsmålet ble ikke ferdig behandlet i den forbindelse.

Ny status avklart som separat vedtak.

## Tiltakene på avlastet veg

Gammel riksveg har vært, og er fortsatt, en del av hovedvegnettet i Sandnes. Det er derfor, som egne prosjekt, gjennomført mange tiltak langs dette vegnettet, som gang-/sykkelveger og fortau, underganger, støyskjermer, grøntanlegg m. v. Tiltak på avlastet vegnett var derfor ikke tema i hovedprosjektet.

Ingen spesielle tiltak for kollektivtransporten.

Det er i reguleringsbestemmelsene stilt krav om tiltak mot støy:

*"Ved trafikkøkning på tilstøtende veger innen det første året, som skyldes anleggelse av ny Rv 44 og som medfører økt støy, skal det gjennomføres avbøtende tiltak innen rimelig tid. Det skal lages plan for tiltakene som skal godkjennes av byplansjefen. Innen samme tid skal det også, dersom det er behov for det, foretas støymålinger for å vurdere effekten av støyskjermingstiltakene langs ny Rv 44."*

Dette er høsten 2008 ikke gjennomført.

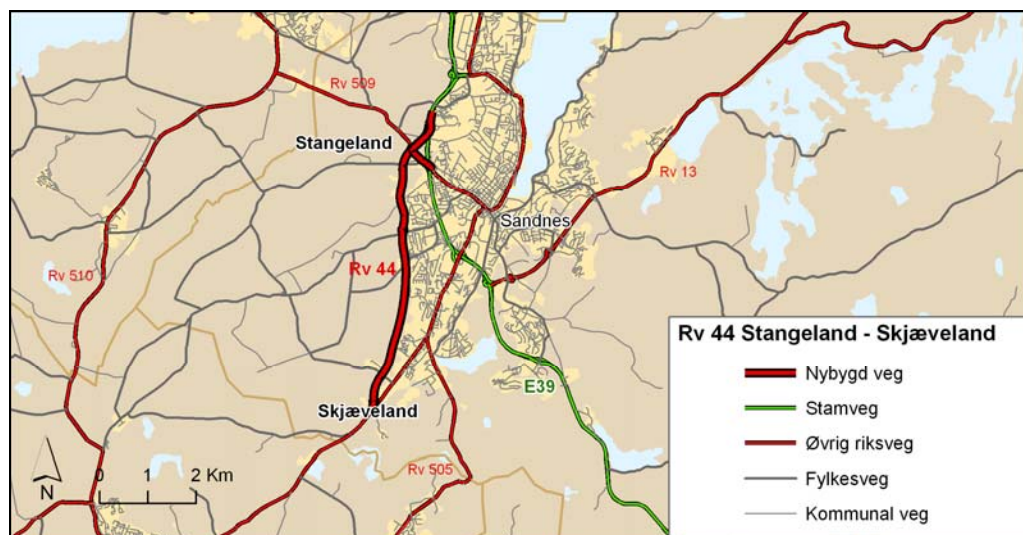
## Gjennomføring av tiltakene

Tiltakene er bekostet av Statens vegvesen, og de var viktige både før vegomleggingen og er viktige etter omleggingen.

## Vurderinger i ettertid

Tiltak på avlastet veg er planbehandlet separat fra hovedprosjektet. Planprosesser hver for seg har i dette tilfelle gitt godt resultat.

Sandnes kommune kommenterer at samarbeidet med Statens vegvesen var stort sett bra. Det savnes noe oppfølging ved at enkelte deler av veganlegget ikke er bygd helt i samsvar med reguleringsplan, bl.a. noen gang-/sykkelveger. Det var også utelatt en støyskjerm som er kommet på plass i etterkant. En kunne med fordel også drøftet ulike tiltak på avlastet veg i større grad i reguleringsplanfasen for ny rv 44.



## 4.12 Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe (Rogaland)



Tidligere riksvegtrase gjennom Kleppe sentrum, med lavere fart og bedre kryssingsmuligheter

### Beskrivelse av hovedprosjektet

Kleppe sentrum var trafikalt overbelastet med de samfunnsmessige og miljømessige ulemper det medførte

Ny veg er omkjøringsveg, som prosjektnavnet tilsier. Vegen går over landbruksarealer i nordøst, videre i 515 m lang tunnel under Kleppevarden og over dyrket mark mellom tunnelen og tilkoblingen til eksisterende veg ved Braut. Lengden er ca 4,0 km. Vegen utenom tunnelen er bygd med to felt og midtrekkverk, og total vegbredde er 12,5 m.

Fartsgrensa er 80 km/t, men 50 km /t gjennom tre rundkjøringskryss.

Vegen ble åpnet for trafikk 15. desember 2007. Forventet trafikkmengde i 2030 er ca 18.000 (ÅDT). Vegen er regulert med fire felt.

### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er blitt lokalgate med fylkesvegstatus, uten nevneverdig gjennomgangstrafikk. Det er satt av 2,5 mill kr i hovedprosjektets kostnader til tiltak på avlastet veg.

### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe</b>			<b>X</b>						

Tiltak ble ikke planlagt sammen med i hovedprosjektet.

Status ble foreslått i reguleringsplanarbeidet, men ble ikke ferdig behandlet.

Ny status er avklart i separat vedtak.

## Tiltakene på avlastet veg

Det er planlagt tiltak for gående og syklende: Bedre kryssingsmuligheter og lavere fart.

Ingen spesielle tiltak for kollektivtransporten.

## Gjennomføring av tiltakene

Tiltakene er foreløpig ikke gjennomført, men det antas at dette vil skje innen 3 år etter hovedprosjektet. Tiltakene vil bli 100% finansiert av Statens vegvesen.

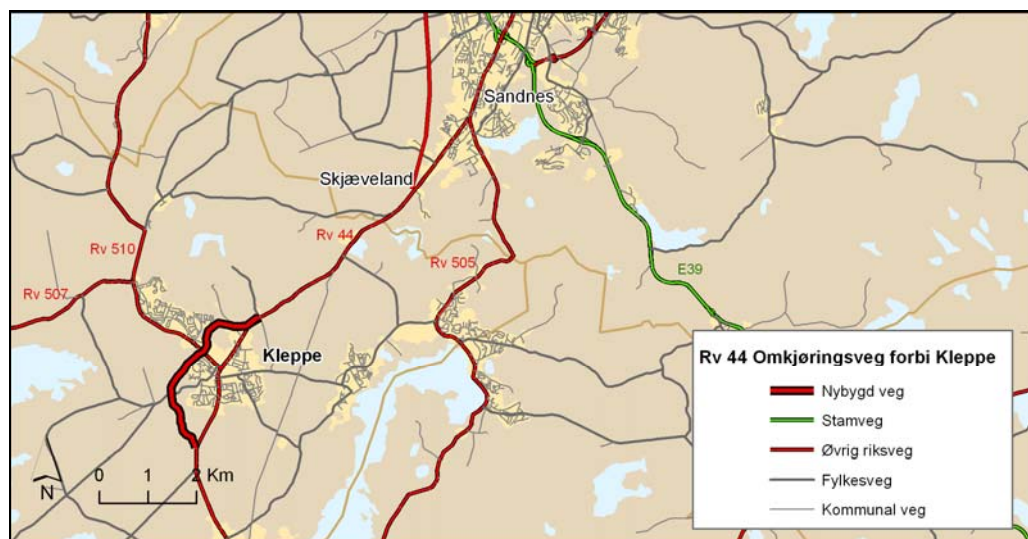
Tiltak planlegges og gjennomføres som selvstendig prosjekt.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen vurderer at tiltak gjennom Kleppe sentrum ikke nødvendigvis burde vært planlagt og gjennomført som en del av hovedprosjektet, men det kunne ha gitt en tidligere gjennomføring av dem.

Kleppe kommune kommenterer at det burde ha vært skissert et forslag med forpliktende fremdrift og ansvar for gjennomføring i innledende fase i planlegging av hovedprosjektet. I dette tilfellet var det kommunen som i et par års tid i forkant purret på vegvesenet for å komme i gang. Dette resulterte i en usikkerhet i hvem som skulle styre prosessen, og hva en skulle få ut av prosjektet. Kommunen gikk i gang med en egen arealplan for området langs den avlastede strekningen, og disse to prosjektene ble koordinert. Kommunen har lengre horisont for sitt arbeid (en kommunedelplan), enn for en plan for fysiske tiltak på og langs vegen.

Samarbeidet har vist veldig bra vilje og prosess undervegs. Men på grunn av usikkerhet om hvem som eier prosjektet, er planene ikke avklart.





#### 4.13 E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen (Sør-Trøndelag)



#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Prosjektet består av ny E6 forbi Melhus sentrum, en strekning på ca 8 km. Av dette er ca 4,4 km bygd med fire felt og den øvrige strekningen bygd som tofeltsveg med midtrekkverk. I tillegg til dette er det bygd ca 1,7 km med ny rv 708 som krysser E6 og Gaula, og 2,3 km fylkesveg.

Målsettingen for prosjektet var bedre avvikling for gjennomgangstrafikken, bedre lokalt trafikkmiljø i Melhus sentrum, bedre trafikksikkerhet og forbedret støysituasjon. I tillegg var realisering av vegprosjektet viktig for å avklare arealbruken og videre utbygging av Melhus sentrum.

Fartsgrensa på ny E6 er 90 km/t. Beregnet trafikkmengde i 2012 på den nordlige delen av E6 er 13 600 (ÅDT) og på den sørlige delen 10 200(ÅDT).

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er tidligere E6 gjennom Melhus sentrum, og trafikken er på 1600-2700(ÅDT). Fartsgrenser er på 50 og 60 km/t.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen</b>	<b>X</b>								<b>X</b>

Ny status er avklart i separat vedtak. Ny reguleringsplan og ny sentrumsplan er utarbeidet av Melhus kommune.

Melhus kommune har ansvar for planlegging og gjennomføring av tiltakene. Statens vegvesen bidrar økonomisk. Det har dratt ut i tid å få gjennomført avlastingstiltak. Fram til høsten 2008 er det gjennomført infrastrukturtiltak knyttet til vann- og avløp.

## Tiltakene på avlastet veg

Planlagte tiltak for gående og syklende: Nye fortau, bedre kryssingsmuligheter og lavere fart.

Planlagte tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

Disse effektene er først og fremst knyttet opp mot hovedprosjektet, men forventes forsterket ved gjennomføring av tiltak på avlastet veg.

## Gjennomføring av tiltakene

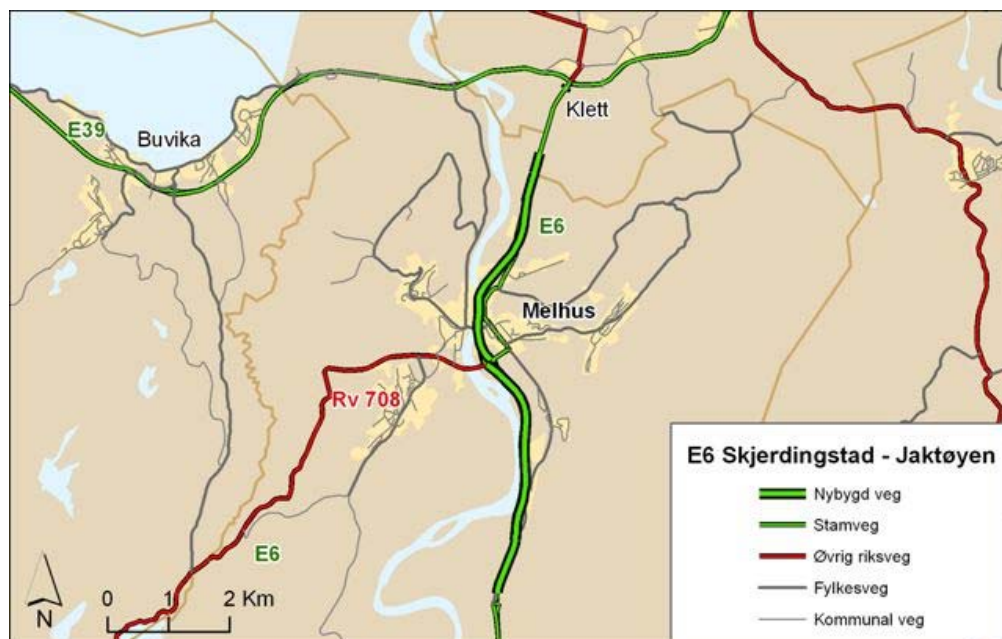
Ingen av tiltakene er gjennomført, men håndteres som eget prosjekt mer enn 3 år etter hovedprosjektet.

Tiltakene vil bli 30% finansiert av Statens vegvesen og 70% av kommunen.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen skriver at planlegging, detaljering og utbygging av tiltakene skal gjennomføres av kommunen, og det har tatt langt tid å bli enige om tiltak som skal prioriteres innenfor avgrensede budsjettammer. I tillegg har også planprosessene i seg selv vært tidkrevende. Det har også vært vanskelig å avsette kommunale midler til gjennomføringen. Nødvendige omlegginger og fornyelser av kommunalt VA-anlegg er så langt utført og prioritert. Tiltak på avlastet veg kunne vært sterkere konkretisert og bundet opp i hovedprosjektet og gjennomført som en del av dette.

Melhus kommune er fornøyd med de tiltakene kommunen selv har utformet og at SVV har vært høringsinstans for planarbeidet.



#### 4.14 E39 Øysand - Thamshavn (Sør-Trøndelag)



Bygging av gangveg/tursti langs gamle E39 i Buvika.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Ny E39 har avløst gammel E39 som hadde meget dårlig trafiksikkerhetsmessig, miljømessig og fremkommelighetsmessig standard. Strekningen åpnet 30.juni 2005, som motorveg, etter den gang gjeldende forskrift, og med fartsgrense på 80 km/t. Strekningen er 27 km lang.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Avlastet veg er nedklassifisert til fylkesveg. Den går igjennom de små tettstedene Buvika, Børsa og Viggja og ellers gjennom landbruksområder og strandterreng. Fartsgrense varierer fra 40 - 70 km/t. Trafikkmengden var i 2008 på 400-800 (ÅDT).

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E39 Øysand-Thamshavn</b>			<b>X</b>						<b>X</b>

Ny status er avklart i reguleringsplan.

#### Tiltakene på avlastet veg

Planlagte tiltak for gående og syklende: Tursti langs gamle E39 i Buvika. Bedre kryssingsmuligheter og lavere fartsgrense.

Tiltak for kollektivtransport: Nye holdeplasser

Konsekvenser av tiltakene:

Ingen målbare effekter så langt siden tiltakene ikke er ferdigstilt, men det ventes bedre forhold for myke trafikanter og bedret trafikksikkerhet.

Kommunene har hatt prioriteringer som ikke har vært sammenfallende med SVV sin prioritering, grunnet faglig uenighet.

## Gjennomføring av tiltakene

Tiltakene vil bli gjennomført som eget prosjekt, i redusert omfang og mer enn 3 år etter.

Tiltakene vil bli 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

I OPS(offentlig/privat samarbeid)- prosjektet E39 Klett- Bårdshaug ble det etter forhandling med Skaun kommune øremerket 15 mill til tiltak på gamle E39 i forbindelse med omklassifisering. Noe ble gjennomført som en del av selve OPS-prosjektet, mens resten har blitt utsatt pga uenighet med kommunen om prioritering.

Gang-/sykkelveg/tursti langs Saltnesstranda i Buvika ble bygd i anleggsperioden. Dette tiltaket inngikk også i strandsonenplan for Skaun kommune.

Det ble høsten 2008 gjennomført oppryddingstiltak i tettstedene Buvika og Børsla, som bedret forholdene for myke trafikanter. Dette var tiltak som ikke krevde grunnerverv.

I tettstedet Viggja må det erverves privat grunn for å få tilfredsstillende løsning. Regulering igangsettes 2009.

Statens vegvesen vurderer at planprosessen har vært ok, men kunne ha vært gjennomført kvikkere. Alle tiltak bør så langt som mulig inkluderes i planprosessen for hovedprosjektet.

Orkdal kommune uttaler at de er godt fornøyd med tiltakene.



#### 4.15 E6 Vist - Jevika - Selli (Nord-Trøndelag)



Nytt kryss med lokalveger som ble muliggjort etter at Bogavegen jernbanebru ble erstattet med bru som ga bedre siktforhold

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Ny E6 mellom Vist og Selli er delt i 3 etapper:

- Sneppenbrua-Selli (4 km åpnet i 2004)
- Jevika- Figga (åpnet?)
- Vist-Jevika (delvis åpnet i 2008, resten i 2009)

Ny firefelts E6 er bygd fra Vist til Figga, ca 6,3 km. Hele strekningen er ca 10,3 km. Gammel E6 hadde mye randbebyggelse med farlige avkjørsler og støyutsatte hus, og gikk langs boligfelt og skoleområder.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Gammel E6 blir kommunal veg, og får funksjon som samleveg for flere boligfelt mellom Jevika og Sørlia. Mellom Vist og Jevika går vegen gjennom landbruksområde. Fartsgrense er 50 og 60 km/t. ÅDT varierer på strekningen mellom 500 og 1.500.

Del av gammel E6 er nå rv 763, blant annet Bogavegen. Her er fartsgrensen 30 og 50 km/t, med ÅDT på 8.000. Ellers varierer strekningene med 5.000, 2.000 og 700 i ÅDT. Fartsgrenser er 50 og 60 km/t.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E6 Vist - Jevika - Selli</b>			<b>X</b>						<b>X</b>

Ny status er avklart i separat vedtak.

## Tiltakene på avlastet veg

Bogavegen jernbanebru muliggjorde tosidig gang-/sykkelveg der det tidligere var ensidig.

Tiltak for gående og syklende: Nye fortau og ny sykkelveg/sykkelfelt

Tiltak for kollektivtransport: Nye holdeplasser

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

## Gjennomføring av tiltakene

Tiltakene er gjennomført som en del av hovedprosjektet. Omfanget ble noe redusert.

Tiltakene er 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

Steinkjer kommune uttaler at de er meget godt fornøyd med samarbeidet.



#### 4.16 Namdalsprosjektet (Nord-Trøndelag)



Rundkjøring ved Vika-tunnelen på opprustet rv 769 gjennom Namsos by

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Rv 769 gjennom Namsos sentrum har en trafikkbelastning som varierer fra 3.500 til 16.000 kjøretøy (ÅDT). Vegen har to felt. Det er fortau på deler av strekningen, og det er randbebyggelse på begge sider. Ulykkesrisikoen er høy og beboere langs vegen er plaget av vegtrafikkstøy.

Geografien er slik at det ligger til rette for gode forbedringstiltak. Ny bru over Namsen om lag 1,2 km vest for dagens bru, som ble åpnet i 2005, er et viktig bidrag da den korter ned avstanden mellom Spillum på rv 17 mot sør og Namsos sentrum med om lag 1,5 km. Dette vil gi mindre bilkjøring, færre trafikkulykker og bedre miljø for naboene langs dagens riksveg. En tunnel for rv 769 gjennom Brennhammeren vil avlaste boligområdet Vika for all innfartstrafikk til Namsos. Videre er det problempunkter på rv 769 ved Hemmingskaret og på rv 767 ved Hovikberga. Begge strekningene har betydelig trafikk og kun ett kjørefelt i bratte fjellpartier. Det mangler også sammenhengende gang- og sykkelvegnett av god standard inn mot og i Namsos sentrum. Namdalsprosjektet har også tiltak rettet mot disse problemene.

De fleste tiltakene skal være ferdige i løpet av 2009.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Trafikksikkerhet- og miljøtiltak på fylkesveg og kommunal veg: Det skal bygges gang-/sykkelveg langs fv 459. Kattmarkvegen skal utbedres med fast dekke og fortau på strekninger der det mangler. I Verftsgata skal det gjennomføres tiltak for å få lav fart, samt at gaterommet pusses opp med beplantning og andre miljøtiltak.

Tidligere rv 769 gjennom Vika er stengt for gjennomgangstrafikk og fungerer som gang-/sykkelveg.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>Rv 769 Namdalsprosjektet</b>									<b>X</b>

Tiltak på avlastet veg var inkludert i planprosessen for hovedprosjektet.

Erfaringene fra samarbeidet med kommunen er gode, men det var noen "runder" før kommunen aksepterte at ansvaret for en del vegstrekninger skulle overføres til kommunen.

## Tiltakene på avlastet veg

Følgende tiltak på eksisterende veger, knyttet til biltrafikkens avvikling, vil være tiltak på avlastet veg:

Rv 17: g/s-veg + rekkverk, rundkjøring i OK-krysset.

Rv 769: g/s-veger, trafiksikkerhet (veglys, fartstiltak), stenging av eksisterende riksveg gjennom boligområdet i Vika.

Tiltak for gående og syklende: Nye fortau, ny sykkelveg/sykkelfelt, bedre kryssingsmuligheter, lavere fart.

Tiltak for kollektivtransporten: Nye holdeplasser, separate kollektivgater.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- Bedre forhold for kollektivtransporten
- Bedre estetisk utforming av veger og gater

## Gjennomføring av tiltakene

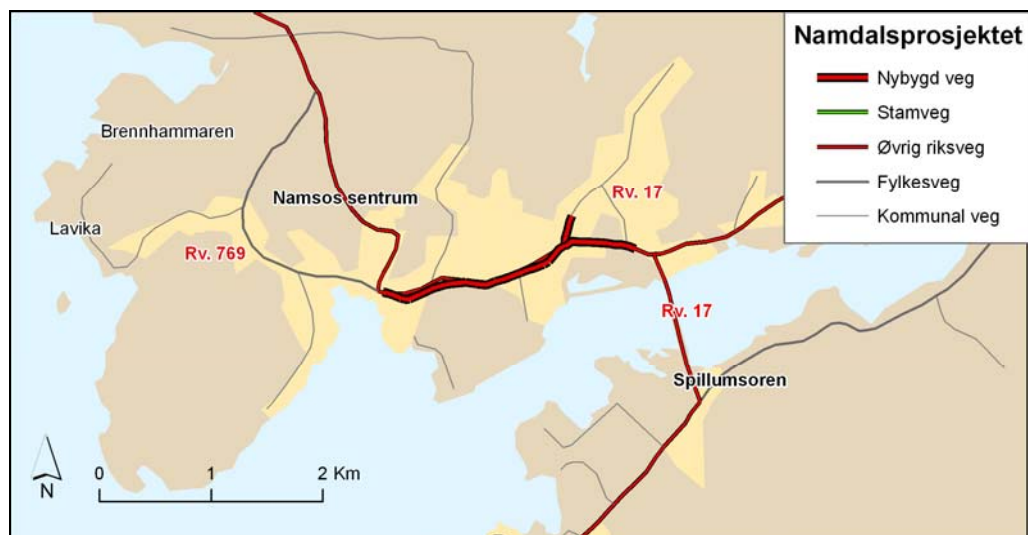
Alle tiltakene ble gjennomført som en del av hovedprosjektet, og mindre enn 1 år etter at hovedprosjektet var ferdig.

Tiltakene er finansiert etter samme prinsipp som for bompengeprojektene.

## Vurderinger i ettertid

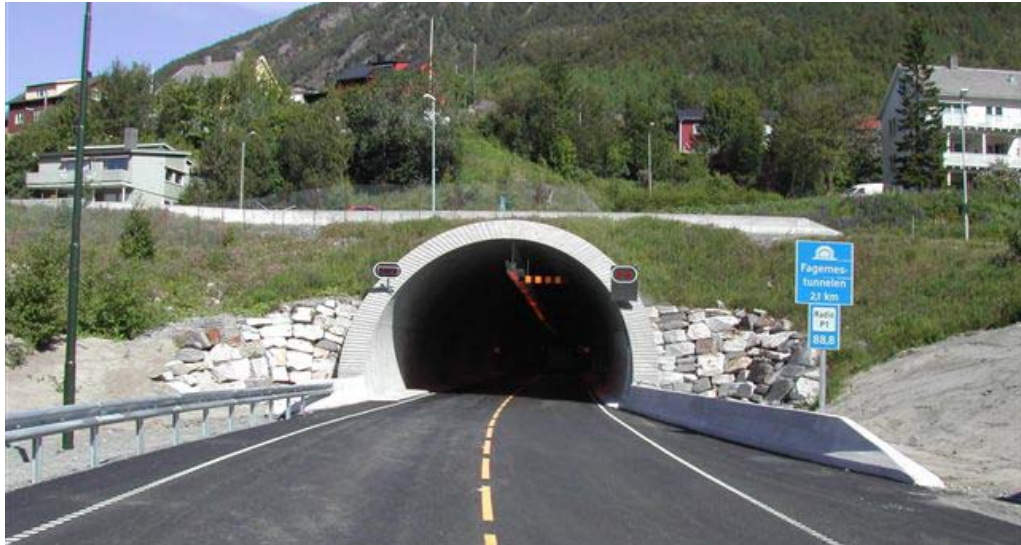
Snuplasser for brøyte- og søppelbil burde også vært vurdert som aktuelle tiltak.

Namsos kommune kommenterer: *"Vårt prosjekt er bompengefinansiert, så her har "belastningen" med egenfinansiering hele tiden blitt avveid mot ønskede tiltak. Noen tiltak har man ikke sett seg "råd" til å ta med i prosjektet."*





#### 4.17 E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka (Nordland)



Tunnelinnslag i sørenden av Fagernestunnelen, på ny E6.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Strekningen Beisfjord bru - Sjømannskirka ble bygd som første trinn på ny E6 gjennom Narvik, som den delen der traseen var avklart på aktuelt tidspunkt. Vegen ble åpnet 7. juli 2003. Lengden er ca 3 km totalt, derav 2 km i tunnel. Parsellen er ny innfartsveg til Narvik. Avlastet veg går gjennom havneområdet med mange direkte avkjørsler uten muligheter for utbedring, og med trangt areal mellom 2 jernbanelinjer på en del av strekningen. Den nye parsellen er tilknyttet det lokale vegnettet med 2 rundkjøringer mellom Beisfjordbrua og tunnelen, samt et lysregulert kryss ved Sjømannskirka nord for tunnelen.

Vegen er tofelts, fartsgrense er 50 km/t utenom tunnelen, i tunnelen er det 70 km/t.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Den avlastede vegen er, regnet fra sør (Beisfjordbrua) først ca 300 m fylkesveg, som er starten på vegen til Beisfjord. Fra krysset der vegen tar av til Beisfjord er vegen kommunal fram til tidligere omtalt kryss ved Sjømannskirka. De første ca 500 m går gjennom boligområde Fagernes, på resten av strekningen er det industri, handel, nærføring til lokalt jernbanespor til Fagernesterminalen. Fartsgrensen er 50 og 60 km/t.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E6 Beisfjord bru-Sjømannskirka</b>									

I Hovedplan av sept. 1987 framgår ingen tiltak på avlastet veg dersom tunnelalternativet velges.

Det er vanskelig å finne ut av når ny status ble avklart. Regelverket var ikke i henhold til dagens regime med planprosess som beskrevet over.

Vegprosjektet ble bygd i perioden 1994 – 2003, med en stans underveis på 3 år. Planprosessene var etter vegloven, og ikke etter plan- og bygningsloven, som ble aktuell i siste fase ved endrede valg av krysstiltak. Tiltak på avlastet veg ble ikke planbehandlet formelt.

### Tiltakene på avlastet veg

Det ble utarbeidet et utkast til miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) – tiltak på en del av strekningen, men tiltaket ble ikke realisert. Planen var at vegvesenet skulle gi tilskudd til MPG – tiltaket som kommunen skulle utføre. Da vegvesenet fikk tilleggsbevilgning til slutføring av ny veg, var det ikke tatt med kostnader til avlastet veg, slik at i 2008, 5 år etter åpning, var det fortsatt ikke foretatt noe.

### Gjennomføring av tiltakene

Det har ikke vært stort press om tiltak; det var diskusjoner i byggefasen, men de opphørte da pengene var oppbrukt og tunnelprosjektet måtte ha tilleggsbevilgning for å kunne fullføres.

Noen gang-/sykkeltiltak ble gjennomført før hovedprosjektet, og noen samtidig, men det var ingen direkte sammenheng.

### Vurderinger i ettertid

Region nord mener at tiltak for bedre trafiksikkerhet og for bedre miljø (støy, luftforurensning) burde vært inkludert i planprosessen.



#### 4.18 E6 Osen – Korgen (Nordland)



Korgfjelltunnelen , nordre tunnelåpning.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Den nye strekningen av E6 er bygd for å avlaste vegen over Korgfjellet. Den gamle vegen har dårlig geometrisk standard, og var blant annet for smal for dagens trailere. Det var nesten daglige stengninger grunnet bilberging gjennom vinterhalvåret. I tillegg ble det stengninger grunnet fokk og snø ved uvær.

Ny veg ble åpnet 16.september 2005. Lengden er 13 km inkludert Korgfjelltunnelen som er 8,6 km.

Vegen har 2 felt og fartsgrense på 80 km/t.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Vegen over Korgfjellet er i dag omklassifisert til kommunal veg. Den brøytes ikke om vinteren, men er viktig om sommeren grunnet mange hytter og et turistanlegg med overnatting og matsalg på toppen av fjellet.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E6 Osen-Korgen</b>			<b>X</b>			<b>X</b>			<b>X</b>

Ny status ble avklart i kommunedelplan og reguleringsplan.

Kommunen tok selv initiativ til å diskutere tiltak på avlastet veg. Tiltakene inngikk ikke i planene for hovedprosjektet, men det ble enighet om dem.

## Tiltakene på avlastet veg

I tillegg til gang-/sykkelveg og miljø ble den avlastede vegen asfaltert for ca 1,2 mill kroner før kommunene overtok den. I tillegg bygde vegvesenet en stor parkeringsplass langs denne ved det punktet den stenges for vinteren. Korgfjellet er et yndet utfartsområde om sommeren for hyttefolk og bærplukkere, og om vinteren er det flott skiterrang med stor utfart fram til parkeringsplassen.

Tiltak for gående og syklende: Ny sykkelveg/sykkelfelt og bedre kryssingsmuligheter

Tiltak for kollektivtransport: Prioritering i kryss.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafikksikkerhet
- Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)

## Gjennomføring av tiltakene

Alle tiltak er gjennomført mindre enn 1 år etter hovedprosjektet.

Statens vegvesen har finansiert 95% og kommunen 5%.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen kommenterer at kommunene er meget kravstore og ønsker å presse gjennom tiltak med finansiering av staten. Alle avklaringer mot kommunen burde vært gjort på forhånd.

Hemnes kommune kommenterer at de selv tok initiativ for å avklare tiltakene, og at de er fornøyd med samarbeidet og med resultatet.



#### 4.19 E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt (Troms)



Ny E8 i kryss med fv 292, ved Seljelvnes.

#### Beskrivelse av hovedprosjektet

Hovedprosjektet var en omlegging av E8 over en strekning på 20 km. Den nye vegen er en tofelts veg med fartsgrense på 90 km/t. Første bevilgning til prosjektet var i 1995. Delåpning var i år 2000. Hele strekningen ble åpnet for trafikk høsten 2001.

Gammel veg hadde mye randbebyggelse. Vegen var smal og hadde dårlig bæreevne. Strekningen var ulykkesbelasta.

#### Beskrivelse av avlastet veg

Ca 12 km av den ca 20 km lange strekningen er i dag fylkesveg. Ca 8 km er kommunal veg. Vegen går gjennom landbruksområde med mange gårdsbruk og randbebyggelse ved Balsfjorden.

Fylkesvegdelene mellom bygda Seljelvnes og Laksvatnbukt har tilknytning til andre bygdесentra i Balsfjord kommune.

Kommunevegdelene er lokalveg/samleveg for randbebyggelsen fra Seljelvnes til Nordkjosbotn.

Det er forventet framtidig ÅDT på godt under 500 på begge strekninger.

#### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E8 Nordkjosbotn-Laksvatnbukt</b>									

Ny status ble avklart i separat vedtak.

## Tiltakene på avlastet veg

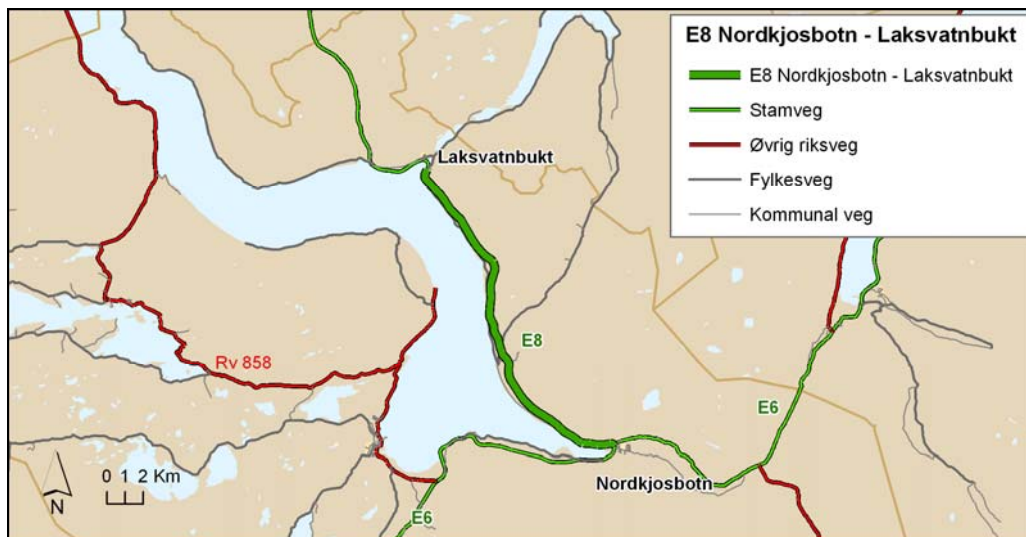
Det er ikke vurdert tiltak på avlastet veg verken før eller etter at ny veg ble bygd.

## Gjennomføring av tiltakene

Ingen tiltak er gjennomført.

## Vurderinger i ettertid

Både Statens vegvesen og kommunen har vurdert at det ikke er behov for tiltak på avlastet veg.



## 4.20 E6 Bånes – Birtavarre (Troms)



Tunnelåpning ved ny Isfjelltunnel.

### Beskrivelse av hovedprosjektet

Hovedprosjektet besto av to delprosjekt, som var Isfjelltunnelen og ny vegstrekning/vegomlegging i Birtavarre sentrum. Fartsgrense for Isfjelltunnelen er 80 km/t og i Birtavarre (kryssområde) er det 70 km/t. Vegen går gjennom skredfarlig område, og hele prosjektet er et skredsikringsprosjekt. Vegen ble åpnet høsten 2005.

### Beskrivelse av avlastet veg

For gammel veg utenfor Isfjelltunnelen er det i 2008 foreslått av Kåfjord kommune at denne tilbakeføres til grunneierne. I Birtavarre sentrum er gammel E6 blitt kommunal veg som forutsatt i reguleringsplan. Den kommunal vegen har fartsgrense 60 km /t.

### Planprosessen for avlastet veg

I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg vurdert	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan
<b>E6 Bånes - Birtavarre</b>									<b>X</b>

### Tiltakene på avlastet veg

- I Birtavarre sentrum er gammel E6 omklassifisert til kommunal veg.
- Fra Birtavarre til Isfjelltunnelen er gammel veg erstattet av ny veg i samme trase.
- Mellom tunnelene er gammel veg erstattet av ny veg i delvis samme trase.

Det er bygd nye holdeplasser for kollektivtransporten.

Konsekvenser av tiltakene:

- Bedre trafikkavvikling
- Bedre trafiksikkerhet

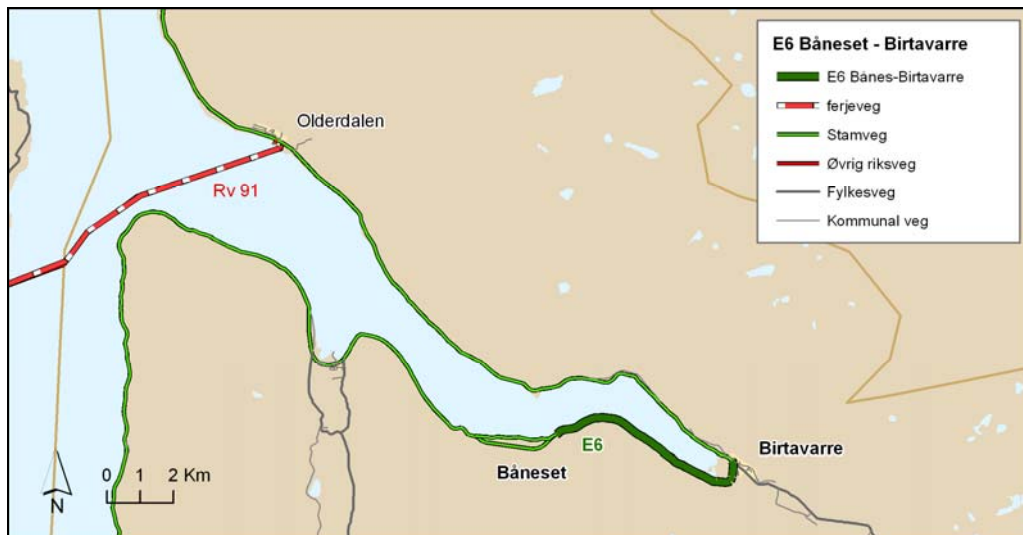
## Gjennomføring av tiltakene

Alle tiltak er gjennomført og de er 100% finansiert av Statens vegvesen.

## Vurderinger i ettertid

Statens vegvesen framhever et meget godt samarbeid med Kåfjord kommune og Troms fylkeskommune. Tiltak for fotgjengere og syklister burde vært inkludert i planprosessen for hovedprosjektet.

Kåfjord kommune kommenterer at lokale grendelag var involvert med ønsker og utforming av tiltak, men at kommunene burde vært sterkere engasjert helt fra starten, for å kunne legge føringer og videreformidle lokale ønsker og interesser.





## 5 Oppsummering av svar fra regionene

Kapittel 5 gir en sammenstilling av først om og deretter hvordan tiltak på avlastet vegnett er planlagt og gjennomført, herunder om disse er knyttet til hovedprosjektet eller planlagt separat. Jmfør prosjektbeskrivelsene i kapittel 4.

### 5.1 Planprosessen

Regionene ble spurt om i hvilken sammenheng/plannivå tiltak på avlastet veg ble håndtert. Svarene er sammenfattet i tabell 1.

Plan-nivå	Konsekvensanalyse for hovedprosjektet	Virkningsberegninger	Kostnadsoverslag	Kommunedelplan	Egen delutredning	Egen kommunedelplan	Del av kommuneplan	Del av sentrumsplan	Reguleringsplan	Ingen planbehandling
<b>Antall prosjekter</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>2</b>

Tabell 1: I hvilke deler av planprosessen ble tiltak på avlastet veg håndtert?

Tabell 1 viser at i 15 av de 20 prosjektene ble tiltak på avlastet veg planlagt og behandlet i reguleringsplan, og i liten grad på andre plannivåer.

	Som en del av hovedprosjektet	Som egne prosjekt	Kommentar
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten	x	x	Bompengeprojekt
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørnum			Ingen tiltak
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	x		
Rv2, Kløfta-Nybakk	x		
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær		x	
E134 Hegstad - Damåsen		x	
E18 Kopstad - Gulli		x	
Rv 38 Innfart Kragerø		x	
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	x		
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland	x		
Rv 44 Stangeland - Skjæveland		x	
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe		x	
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen		x	
E39 Øysand - Thamshavn		x	
E6 Vist - Jevika - Selli	x		
Rv 769 Namdalsprosjektet	x		Bompengeprojekt
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka			Ingen tiltak
E6 Osen – Korgen	x		
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt			Ingen tiltak
E6 Bånes - Birtavarre		x	

Tabell 2: Tabellen viser i hvilke prosjekter tiltak på avlastet veg inngikk i hovedprosjektet, og i hvilke prosjekter tiltak på avlastet veg ble planlagt/planlegges som egne prosjekt.

Tabellen viser at i ca halvparten (8) av prosjektene er tiltak på avlastet veg planbehandlet som del av hovedprosjektet, og i den andre halvparten som egne prosjekt. I kapittel 5.2 vises hvordan dette har påvirket omfang og gjennomføringen av tiltak.

I to av prosjektene er det spesifisert at tiltakene er finansiert som del av et bompengeprojekt. Om denne finansieringsmåten har påvirket omfanget av tiltak på avlastet veg i disse prosjektene, har vi ikke grunnlag for å si noe om.

## 5.2 Gjennomføring av tiltakene

I undersøkelsen ble det spurt i hvilken grad de planlagte tiltak på avlastet vegnett er gjennomført. Tabell 3 tar utgangspunkt i de tiltakene det er utarbeidet/utarbeides reguleringsplan for. For de planene som ikke er ferdig behandlet, er omfanget av tiltak ikke avklart.

	Alle tiltak gjennomført	Redusert omfang	Ingen tiltak gjennomført	Kommentar
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten		x		
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørnum			x	
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	x			
Rv2, Kløfta-Nybakk		x		Andre tiltak i tillegg
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	x			
E134 Hegstad - Damåsen		x		
E18 Kopstad - Gulli			x	Under planlegging
Rv 38 Innfart Kragerø	x			
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	x			
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland	x			
Rv 44 Stangeland - Skjæveland		x		Under planlegging
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe			x	Under planlegging
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen			x	Under planlegging
E39 Øysand - Thamshavn		x		
E6 Vist - Jevika - Selli		x		
Rv 769 Namdalsprosjektet		x		
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka			x	
E6 Osen – Korgen	x			
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt			x	
E6 Bånes - Birtavarre	x			

Tabell 3: Om og i hvilken grad planlagte tiltak på avlastet veg er gjennomført

Tabell 3 viser at alle tiltakene er gjennomført i 7 av prosjektene. I de øvrige prosjektene er tiltakene enten gjennomført i redusert omfang eller ikke i det hele tatt. Noen i den siste kategorien er fortsatt under planlegging pr desember 2008.

Av de 7 prosjektene hvor alle planlagte tiltak er gjennomført, er bare 2 av disse gjennomført som egne prosjekt. De øvrige 5 er gjennomført som del av hovedprosjektet.

I hvilket omfang og når tiltak på avlastet veg ble gjennomført, med utgangspunkt i om tiltakene var knyttet til hovedprosjektet eller ikke, er beskrevet etter tabell 4.

	Mindre enn 1 år	1-3 år	Mer enn 3 år – eller ikke gj.ført	Kommentar
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten	X (R)			
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørum				Ingen tiltak
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	X (F)			
Rv2, Kløfta-Nybakk	X (R)			
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	X (F)			
E134 Hegstad - Damåsen			x	
E18 Kopstad - Gulli			x	Antatt
Rv 38 Innfart Kragerø	X (F)			
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	X (F)			
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland		X (F)		
Rv 44 Stangeland - Skjæveland				Ulike tider
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe		X		Antatt
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen			x	
E39 Øysand - Thamshavn			x	
E6 Vist - Jevika - Selli	X (R)			
Rv 769 Namdalsprosjektet	X (R)			
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka				Ingen tiltak
E6 Osen – Korgen	X (F)			
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt				Ingen tiltak
E6 Bånes - Birtavarre		X (F)		

Tabell 4: Hvor lang tid etter ferdigstilling på hovedprosjektet er eller vil tiltak på avlastet veg bli slutført. (F) - fullført, (R) - redusert omfang.

Tabell 4 viser at i ca halvparten av prosjektene er det gjennomført tiltak på avlastet veg samtidig eller mindre enn 1 år etter hovedprosjektet. Planlagte tiltak på avlastet veg er fullført på mindre enn 1 år i 5 av prosjektene. I ytterligere 4 av prosjektene er tiltakene ferdig, men med redusert omfang. (jamfør tabell 3).

Videre viser en sammenstilling av de tre foregående tabellene at:

- ❑ I alle prosjektene hvor tiltakene ble planlagt som en del av hovedprosjektet (8) ble tiltakene ferdigstilt samtidig eller mindre enn 1 år etter, noen med fullt og noen med redusert omfang.
- ❑ I de prosjektene hvor tiltakene ble planlagt som egne prosjekt (9), tok/tar det mer enn 3 år å gjennomføre tiltak på avlastet veg i 4 av dem.
- ❑ I de 6 prosjektene der tiltak på avlastet veg hittil ikke er gjennomført, pågår planlegging i 3 av dem, mens det i de siste 3 ikke kommer til å bli planlagt tiltak.

Den viktigste konklusjonen fra denne oppsummeringen er at der hvor tiltak på avlastet veg er planlagt som en del av hovedprosjektet, er resultatet både større grad av gjennomføring og raskere gjennomføring, enn der hvor tiltakene ble planlagt som egne prosjekt.

Som beskrevet i kapittel 2 er det ikke alltid sikkert at er mest hensiktsmessig å planbehandle og gjennomføre tiltak på avlastet veg sammen med hovedprosjektet. Dette er avhengig av om problemstillingene er sammenfallende eller svært forskjellige. Men undersøkelsen viser at gjennomføring av tiltakene går vesentlig raskere når de inngår i hovedprosjektet ved planbehandlingen.

### 5.3 Årsaker til at tiltak på avlastet veg ikke ble planlagt som del av hovedprosjektet

Spørsmålet til regionene om årsaker til at tiltak på avlastet veg ikke ble planlagt som del av hovedprosjektet (9 av prosjektene), var formulert med et sett ferdige alternativer.

	Usikkerhet på det formelle vegholderansvaret i forhold til vegloven	Tvil om nytteverdien av slike tiltak	Nedprioritert på grunn av stram budsjett-situasjon	Nedprioritert på grunn av at andre kostnadsbærere vedtok å ikke bevilge sin andel	Lokale myndigheter vedtok at de ikke ønsket tiltakene
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten	-	-	-	-	-
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørnum	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	-	-	-	-	-
Rv2, Kløfta-Nybakk	-	-	-	-	-
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
E134 Hegstad - Damåsen	-	-	-	-	-
E18 Kopstad - Gulli	-	-	-	-	-
Rv 38 Innfart Kragerø	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	-	-	-	-	-
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland	-	-	-	-	-
Rv 44 Stangeland - Skjæveland	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	-	-	-	-	-
E39 Øysand - Thamshavn	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja
E6 Vist - Jevika - Selli	-	-	-	-	-
Rv 769 Namdalsprosjektet	-	-	-	-	-
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	-	Nei	Ja	Nei	Nei
E6 Osen – Korgen	-	-	-	-	-
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt	Nei	-	Nei	Nei	Nei
E6 Bånes - Birtavarre	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Tabell 5: Årsaker til at tiltak på avlastet veg ikke ble planlagt som del av hovedprosjektet. Spørsmålet er ikke aktuelt for de prosjektene der tiltak på avlastet veg inngikk i hovedprosjektet. De er markert med strek i tabellen. Det samme gjelder prosjektene der svar mangler.

Tabell 5 viser at det gjennomgående svares nei på de i spørsmålet antatte årsaker til at ikke tiltak på avlastet veg ble planlagt sammen med hovedprosjektet. Dette skyldes nok delvis at tiltak ble planlagt som egne prosjekt, delvis av årsaker vi ikke har fanget opp med svaralternativene.

Undersøkelsen synes å vise at det var forholdsvis liten oppmerksomhet omkring tiltak på avlastet veg før det ble aktuelt med reguleringsplanlegging.

## 6 Kommunenes vurderinger

Kommunene ble spurt om deres vurdering av planprosess, samarbeidet med Statens vegvesen og resultatene. Svarene er i hovedsak gitt av planfaglig personell i kommunens tekniske etat. Det kan ligge personlige vurderinger bak, men vi tror at svarene stort sett er representative for kommunenes syn. Ikke alle svarene er entydige, og de forkortede svarene i tabell 6 er til en viss grad basert på tolkning. I karakteristikken av samarbeidet med Statens vegvesen (kolonnen lengst til høyre) er det brukt kommunens egne ord.

	Kommune	Hvordan ble eventuelle tiltak på det avlastede vegnettet planbehandlet	Var kommunen invitert til å delta i startfasen av planarbeidet	Var kommunen fornøyd med tiltakene, eller ble det ønsket flere eller andre tiltak	Hvordan vurderte kommunen samarbeidet med Statens vegvesen om tiltak på avlastet veg
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten	Askim	Årlige møter, TS-plan, reg.plan	Ja	OK	Positivt
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørum	Bærum	Ikke behandlet	Nei	Ønsket flere tiltak	Lite samarbeid
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	Gjøvik	Reguleringsplan	Ja	OK	Greit
Rv2, Kløfta-Nybakk	Ullensaker	Reguleringsplan	Ja	OK	Bra
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	Gjerstad	Reguleringsplan	Nei	Ønsket flere tiltak	Svært bra
E134 Hegstad - Damåsen	Øvre Eiker	Reguleringsplan	Ja	Ønsket flere tiltak	Godt
E18 Kopstad - Gulli	Tønsberg	Reguleringsplan	-	-	-
Rv 38 Innfart Kragerø	Kragerø	Reguleringsplan	Nei	Ønsket flere tiltak	Veldig bra
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	Lærdal	Kostn.oversl. og KU	Nei	Ønsket flere tiltak	Bra
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland	Lindås	Reguleringsplan	Nei	Ønsket flere tiltak	Lite samarbeid
Rv 44 Stangeland - Skjæveland	Sandnes	Reguleringsplan	Delvis	Ønsket flere tiltak	Stort sett bra
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe	Kleppe	Skal planlegges	Nei	Ønsket flere tiltak	Uklar ansvarsdeling
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	Melhus	Reguleringsplan	Nei	Ønsket flere tiltak	OK
E39 Øysand - Thamshavn	Orkdal	Reguleringsplan	Ja	OK	Godt
E6 Vist - Jevika - Selli	Steinkjer	Komm.plan Reguleringsplan	Ja	OK	Meget godt
Rv 769 Namdalsprosjektet	Namsos	Reguleringsplan	Ja	OK	Meget godt
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	Narvik	-	-	-	-
E6 Osen – Korgen	Hemnes	Reguleringsplan	Nei	OK	Godt
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt	Balsfjord	-	-	-	-
E6 Bånes - Birtavarre	Kåfjord	KDP og Reguleringsplan	Delvis	OK	Godt

Tabell 6: Kommunenes vurdering av planprosess, tiltakene og samarbeidet med Statens vegvesen.

Blant dem som ikke har svart, markert med streker i tabell 6, har noen av kommunene svart at de aktuelle prosjektansvarlige har sluttet og at det derfor vil kreve mye tid å få fram kunnskap om prosjektet.

Nedenfor følger en oppsummering av kommunenes svar på de tre spørsmålene:

### **Var kommunen invitert til å legge premisser for tiltak på avlastet veg?**

Her svarer 9 av 17 ja eller delvis, mens 8 svarer nei.

Blant de 8 som har svart nei, har Statens vegvesen kommentert at i 3 av disse prosjektene er tiltak på avlastet veg inkludert i planprosessen for hovedprosjektet, mens for de 5 andre er de enten behandlet som eget prosjekt eller ikke planlagt i det hele tatt.

### **Var kommunen fornøyd med tiltakene, eller ble det ønsket flere eller andre tiltak?**

8 av 17 svarer at de er tilfredse med tiltakene, mens 9 har ønsket flere tiltak. Tilfredsheten sammenfaller nesten helt med svarene over, ved at de som ikke er tilfredse i hovedsak er de samme som ikke ble invitert til å legge premissene for arbeidet.

Flere av dem som har svart at de er tilfredse med tiltakene, har likevel hatt ønsker om flere tiltak, men har innsett at det er begrensede ressurser og ut i fra en slik erkjennelse akseptert resultatet.

### **Hvordan opplevde kommunen samarbeidet med Statens vegvesen om avlastet veg?**

Karakteristikkene av samarbeidet viser at 4 av 17 svarer **meget godt** eller **veldig bra**, 10 svarer **godt** eller **bra**, mens bare 3 uttrykker en **viss misnøye**. Alle de 3 siste er blant de 8 som ikke ble invitert til å legge premissene, mens det altså også er noen av disse som er fornøyde med samarbeidet. 3 av dem som ønsket flere tiltak er fornøyde med samarbeidet, som tyder på at det er en viss forståelse for at kommunene ikke alltid kan få så mye statlige ressurser som de ønsker.

### **Vurdering basert på kommunenes svar**

Uansett om avlastet veg behandles som en del av hovedprosjektet, som eget prosjekt eller ikke i det hele tatt, bør tiltakshaver for hovedprosjektet ta initiativ til et samarbeid med kommunene. Dataene viser at godt samarbeid gir tilfredshet både om planprosessen og tiltakene. Kommunene kan tidligst mulig inviteres til å diskutere både hvordan planprosessen for avlastet veg skal være og eventuelle premisser for omfanget av tiltak. De uenigheter som en del av svarene beskriver i sluttfasen av prosjektet kunne kanskje vært unngått eller i det minste klargjort på et tidligere stadium.

Svarene indikerer videre at dialog og samarbeid fra starten kan spare prosessen for treghet og unødvendig ressursbruk i senere faser. Flere regioner og kommuner har også svart nettopp dette, at slike uenigheter burde vært oppklart tidligere.

**En hovedkonklusjon på dette er at misnøye kan reduseres hvis premissene for samarbeidet klargjøres tidlig, slik at det ikke skapes forventninger som det ikke er grunnlag for.**

## 7 Oppsummering

	Kommune	Mener kommunen at avlastet veg burde vært inkludert i hovedprosjektet fra starten	Mener Statens vegvesen at avlastet veg burde vært inkludert i hovedprosjektet	Kommentar
E18 Østfold, Momarken-Sekkelsten	Askim	-	-	Begge parter er fornøyde
E16 Sandvika, Wøyen-Bjørum	Bærum	Ja	Nei	
Rv 4, Reinsvoll-Hunndalen	Gjøvik	Ja	Ja	
Rv2, Kløfta-Nybakk	Ullensaker	-	-	Begge parter er fornøyde
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	Gjerstad	Ja	Ja	
E134 Hegstad - Damåsen	Øvre Eiker	-	-	Begge parter er fornøyde
E18 Kopstad - Gulli	Tønsberg	Ikke svart	Nei	
Rv 38 Innfart Kragerø	Kragerø	Ja	Ja	
E16 Lærdal, Voldum – Borlaug	Lærdal	Ja	Nei	
Rv 57 Lindås, Espeland-Herland	Lindås	Ja	Nei	
Rv 44 Stangeland - Skjæveland	Sandnes	Ja	Nei	
Rv 44 Omkjøringsveg Kleppe	Klepp	Ja	Nei	
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	Melhus	Ja	Ja	
E39 Øysand - Thamshavn	Orkdal	-	Ja	Kommunen er fornøyd
E6 Vist - Jevika - Selli	Steinkjer	-	-	Begge parter er fornøyde
Rv 769 Namdalsprosjektet	Namsos	-	-	Begge parter er fornøyde
E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	Narvik	-	-	
E6 Osen – Korgen	Hemnes	Nei	Ja	
E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt	Balsfjord	Ikke svart	Nei	
E6 Bånes - Birtavarre	Kåfjord	Ja	Ja	

Tabell 8: Kommunenes og vegvesenets vurdering av om tiltak på avlastet veg burde vært inkludert i planprosessen for hovedprosjektet.

Tabell 8 viser at vertskommunene mener at tiltak på avlastet veg burde vært inkludert i hovedprosjektet i alle prosjektene (gjelder de 12 prosjektene der tiltak på avlastet veg ikke var med i hovedprosjektet, for 2 av disse foreligger ikke svar). Prosjektansvarlige i Statens vegvesen er mer nyanserte i sine svar. Vi har ikke spurt om årsaken til at det for enkelte av prosjektene er forskjellig oppfatning i SVV og kommunen om det, men det kan ha sammenheng med økt tiltaksomfang som får betydning for budsjettsituasjonen?

Det er på undersøkelsestidspunktet utarbeidet reguleringsplan for tiltak på avlastet veg i 15 av prosjektene.

Undersøkelsen viser at tiltak på avlastet veg ble behandlet som del av hovedprosjektet i ca halvparten (8) av de 17 prosjektene hvor det er gjennomført tiltak. I den andre halvparten (9) ble tiltakene behandlet som egne prosjekt. Der hvor tiltakene ble behandlet som del av hovedprosjektet, ble tiltakene utført raskere og i større omfang. I disse prosjektene ble tiltakene ferdigstilt samtidig med hovedprosjektet eller mindre enn 1 år etter. I de prosjektene hvor tiltakene ble planlagt som egne prosjekt, ble de i halvparten av dem gjennomført mer enn 3 år etter hovedprosjektet.

## 7.1 Dokumentasjon

Som beskrevet i kapittel 3.2 er det ikke undersøkt hva som finnes av informasjon om de undersøkte prosjektene i tilgjengelige arkiver. De som har svart på spørsmålene i regionene har trolig ikke undersøkt hva som er dokumentert. Svarene tyder på at hva den enkelte eller avdelingen har husket, har vært utgangspunkt for besvarelsene. Spørsmålene var dessuten av en slik karakter at det ikke har vært naturlig å gjennomføre tidkrevende arkivsøk.

Det er grunn til å anta at det finnes mye dokumentasjon om prosjektene som kunne ha belyst problemstillingene bedre, men det antas også at det hadde vært svært tidkrevende å finne den. Det antas videre at store deler av slike prosesser ikke er dokumentert. Møter, samtaler og e-poster refereres og arkiveres generelt i liten grad, selv om krav til dette er større nå enn før.

## 7.2 Tidlig samarbeid om planlegging

Hovedkonklusjonen i undersøkelsen er at samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunen (planmyndigheten) på et tidlig stadium i planleggingen er mest gunstig for å oppnå enighet om omfang og gjennomføring av tiltak på avlastet veg. Det har sammenheng med at rammebetingelser for planleggingen blir lagt ved oppstart, og at det er motstand mot å endre premisset i en pågående planprosess. Manglende involvering av kommunen tidlig i planleggingen har flere steder ført til uenighet om tiltaksbehov og planprosess.

Premisset for et planarbeid bør inneholde:

- mål (hensikt) for tiltak på avlastet veg (jf føringene i St.meld.nr.46 (1999-2000))
- funksjon og status for lenkene i avlastet veg, som innebærer avklaring av forvaltningsmyndighet og ansvar for framtidig drift og vedlikehold
- enighet om fordeling mellom kostnadsbærere for investeringstiltakene (kostnadsoverslag utarbeides senere i planleggingen)
- økonomiske rammebetingelser
- enighet om planprosess, om tiltakene på avlastet veg skal inkluderes i hovedprosjektet eller behandles i separat plan



## Vedlegg 1: Spørsmål til regionene

15.09.2008/PS - VISTA Utredning AS

### Statens vegvesen: Tiltak på avlastet riksveg

#### - undersøkelse om planlegging og gjennomføring

Spørreskjema skal besvares for hvert av de aktuelle prosjektene – 4 i hver region.  
(Sett flere kryss, hvis det beskriver den faktiske situasjon. Boksene brukes til fritekst)

## I PLANPROSESSEN

- 1) Hvordan ble Statens vegvesens ansvar for avlastet vegnett håndtert på kommunedelplannivå?
- \_\_Inngår i planens konsekvensanalyse
  - \_\_Inngår i virkningsberegninger for konsekvensanalysen
  - \_\_Inngår i egen delutredning
  - \_\_Behandlet i egen kommunedelplan
  - \_\_Behandlet som en del av annen plan (kommuneplan, sentrumsplan, reguleringsplan)

Hvis tiltakene ikke inngår i noen av disse, hva er årsaken til det?

Svar:

- 2) På hvilket tidspunkt ble ny status (Rv, Fv, Kv) på avlastet vegnett avklart?
- \_\_Del av kommunedelplan,
  - \_\_Del av reguleringsplan
  - \_\_Separat vedtak
  - \_\_Er ikke avklart

- 3) Hvorfor er status eventuelt ikke avklart?

Svar:

- 4) Ble avlastet vegnett håndtert på reguleringsplannivå, samtidig og på lik linje med hovedprosjektet?
- \_\_Egen reguleringsplan
  - \_\_Egen konsekvensanalyse
  - \_\_Eget kostnadsoverslag
  - \_\_Tiltak ble ikke vurdert
- 5) I hvilken grad ble tiltak på avlastet vegnett gjennomført som en del av hovedprosjektet?
- \_\_umiddelbart etter
  - \_\_som en del av hovedprosjektet
  - \_\_som et eget prosjekt
- 6) Ble alle planlagte tiltak for avlastet vegstrekning gjennomført?
- \_\_Alle tiltak gjennomført
  - \_\_Redusert

- \_\_Ingen tiltak gjennomført
- 7) Hvor lang tid etter ferdigstilling på hovedprosjektet ble tiltak på avlastet veg slutført?
- \_\_Mindre enn 1 år
- \_\_1-3 år
- \_\_Mer enn 3 år
- 8) Hvilke erfaringer har regionene fra samarbeid med kommune( r )og fylkeskommune omkring tiltak på avlastet vegnett?

Svar:

## II TILTAKENE

- 9) Ble tiltak på avlastet vegnett vurdert som viktig for å få ut miljøeffekten av å bygge ny veg for de områdene som avlastes?
- \_\_Ikke viktig
- \_\_En av flere gode grunner
- \_\_Svært viktig
- 10) Ble tiltak for gående og syklende prioritert i planleggingen av tiltak på avlastet vegnett? På hvilken måte:
- \_\_Nye fortau
- \_\_Ny sykkelveg/sykkelfelt
- \_\_Bedre kryssingsmuligheter
- \_\_Lavere fart
- \_\_Ingen tiltak
- 11) Ble tiltak for kollektivtransport prioritert i planleggig av tiltak på avlastet vegnett ? På hvilken måte:
- \_\_Eget kollektivfelt
- \_\_Prioritering i kryss
- \_\_Nye holdeplasser
- \_\_Stengt for biltrafikk
- 12) Hvordan oppfattes grensen for hva som er oppryddingsarbeid på/langs avlastet vegnett, og hva som er mer ordinær by-/tettstedsutvikling?

Svar:

- 13) Hvordan ble kostnadene for tiltak på avlastet vegnett fordelt på aktuelle kostnadsbærere?
- Statens vegvesen %
- Fylkeskommunen %
- Kommunen %
- Private %
- 14) Hvilke effekter har tiltakene gitt?
- \_\_Bedre trafikkavvikling
- \_\_Bedre trafikk sikkerhet
- \_\_Bedre miljø (støy, luftforurensning)
- \_\_Bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklister)
- \_\_Bedre forhold for kollektivtransporten

- \_\_Andre effekter

---

- Ingen målbare effekter

### III ÅRSAKER TIL AT TILTAK IKKE BLE PLANLAGT

- 15) Var tiltak på avlastet riksveg inkludert i planprosessen?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei

Hvis nei, svar på spørsmålene 16- 21 (Hvis ja: besvart i spørsmålene 1-14):

- 16) Var vegmyndighet usikker på det formelle vegholderansvaret i forhold til vegloven?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke
- 17) Var det tvil om nytteverdien av slike tiltak?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke
- 18) Ble tiltak på avlastet veg nedprioritert på grunn av stram budsjettsituasjon?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke
- 19) Ble tiltak på avlastet veg nedprioritert på grunn av at andre kostnadsbærere vedtok å ikke bevilge sin andel?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke
- 20) Ble tiltak på avlastet veg nedprioritert på grunn av at lokale myndigheter vedtok at de ikke ønsket tiltakene?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke
- 21) Ble gjennomgangstrafikk vurdert som etatens primæransvar, mens oppgradering av lokalveg ble vurdert som et kommunalt ansvar?
- \_\_Ja
  - \_\_Nei
  - \_\_Vet ikke

### IV VURDERING I ETTERTID

- 22) Kan man i ettertid se at tiltak burde vært inkludert i planprosessen, og eventuelt hvilke?
- \_\_Ingen nye tiltak
  - \_\_Tiltak for bedre trafikkavvikling
  - \_\_Tiltak for bedre trafiksikkerhet

- \_\_Tiltak for bedre miljø (støy, luftforurensning)
- \_\_Tiltak for bedre forhold for myke trafikanter (fotgjengere, syklistar)
- \_\_Tiltak for bedre forhold for kollektivtransporten
- \_\_Andre tiltak

23) Var årsaken til at tiltak ikke ble vurdert at konsekvensene av hovedprosjektet har blitt annerledes enn de som ble forutsett?

- \_\_Ja, i så fall hva ble annerledes

Svar:

- \_\_Nei
- \_\_Vet ikke

24) Hvor i planprosessen skulle eventuelt tiltakene i spørsmål 18 vært vurdert?

- \_\_I en strategisk vurdering i startfasen
- \_\_I planens konsekvensanalyse
- \_\_I virkningsberegninger for konsekvensanalysen
- \_\_I egen delutredning
- \_\_I egen kommunedelplan
- \_\_Som en del av annen plan (kommuneplan, sentrumsplan, reguleringsplan)
- \_\_Vet ikke

25) Eventuelle andre kommentarer

Svar:

## Vedlegg 2: Spørsmål til kommunene

28.10.2008/PS - VISTA Utredning AS

### Tiltak på avlastet riksveg

- undersøkelse om planlegging og gjennomføring

### Statens vegvesen Vegdirektoratet

---

SPØRSMÅL TIL KOMMUNENE

**Prosjekt:** \_\_\_\_\_

1. Hvordan ble eventuelle tiltak på det avlastede vegnettet planbehandlet?

2. Var kommunen invitert til å være med på å legge premissene for tiltak på avlastet vegnett i planforslaget for hovedprosjektet?

3. Hvis tiltakene ikke var inkludert i planprosessen for hovedprosjektet for ny veg, burde de vært det?

4. Var kommunen fornøyd med tiltakene, eller ble det ønsket flere eller andre tiltak?

5. Hvordan opplevde kommunen samarbeidet med Statens vegvesen?

6. Andre kommentarer



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
N - 0033 Oslo  
Tlf. (+47 915) 02030  
E-post: [publvd@vegvesen.no](mailto:publvd@vegvesen.no)