

# Analyse & Strategi

Del av MULTICONSULT og WSP Group



## Vedlikeholdsetterslepet i vegsektoren

Øvrige riksveger og fylkesveger

## FORORD

Denne rapporten er utarbeidet av Analyse & Strategi og Multiconsult på oppdrag for KS, og utgjør fase 1 i prosjektet "Vedlikeholdsetterslep i vegsektoren". Denne rapporten omhandler vedlikeholdsetterslepet på øvrige riksveger og fylkesveger. Fase 2 vil ta for seg vedlikeholdsetterslepet på det kommunale vegnettet.

Rapporten er utarbeidet i løpet av første kvartal 2009. Elisabeth Schjølberg har vært prosjektleder for dette delprosjektet og skrevet rapporten sammen med Per Olav Laukli og Åse Nossum. Margareth Belling har vært kontaktperson hos KS og oppdragets referansegruppe har kommet med innspill i løpet av prosessen.

Endelig rapport fra prosjektet vil ferdigstilles høsten 2009.

Oslo, 20.mars 2009

Multiconsult AS

  
Anders Larsen

Analyse og Strategi AS

  
Åse Nossum

# Innhold

---

## Konklusjoner og anbefalinger

1. Bakgrunn og mandat for prosjektet .....	5
2. Elementer i forvaltning av vegnett .....	6
2.1 Å ha oversikt over veg og vegobjekter og deres tilstand.....	6
2.2 Å finansiere drift, vedlikehold og utvikling av vegsystemet .....	6
3. Vegkapitalprosjektet – kvaliteten på data .....	7
4. Størrelsen på vedlikeholdsetterslepet.....	9
4.1 Hovedtall.....	9
4.2 Vedlikeholdsetterslept på riksveger fordelt på regioner.....	9
4.3 Vedlikeholdsetterslepet fordelt på fylker.....	10
4.4 Vedlikeholdsetterslep fordelt på hovedprosessene .....	12
5. Oppgraderingsplan- hovedmomenter .....	13
6. Strategier for nedbygging av vedlikeholdsetterslep.....	14

---

# Konklusjoner og anbefalinger

Som del av forvaltningsreformen, legges det i Nasjonal transportplan 2010 – 2019 opp til at om lag 17 000 km riksveier overføres til fylkesveier, slik at samlet lengde fylkesveier fra 1/1-2010 blir om lag 44 000 km. Fylkeskommunene vil etter dette ha forvaltningsansvar for dette vegnettet.

Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (KS) søker å få oversikt over tilstanden på vegnettet. En del av dette arbeidet er å få en oversikt over vedlikeholdsetterslepet – definert som:

*“Vedlikeholdsetterslep for et vegobjekt er kostnaden ved å bringe objektet fra sin nåværende tilstand, til et definert tilstandsnivå slik at objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid.”*

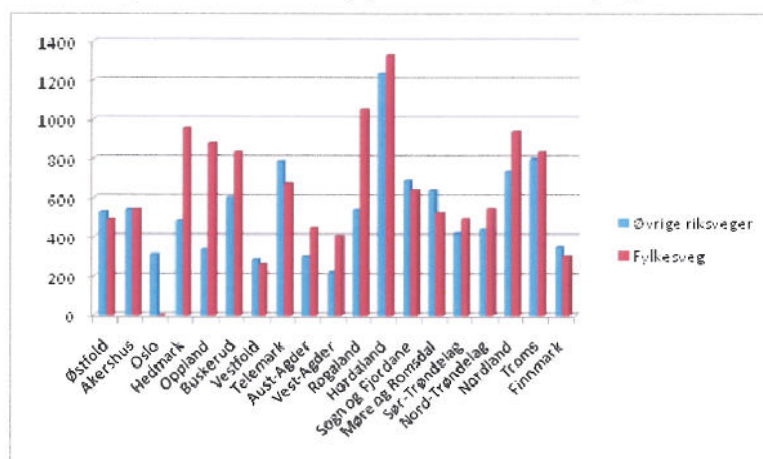
Grunnlaget for tallene og anbefalingene i denne rapporten, er basert på beregninger som ble gjennomført av Vegkapitalprosjektet i regi av Statens vegvesen i perioden 2002 – 2005. Det fremgår av informasjon fra Statens vegvesen at det er usikkerhet knyttet til tallene. Det er ikke gjennomført en generell, helhetlig tilstandsvurdering av vegnettet etter at Vegkapitalprosjektet ble gjennomført. Vår vurdering er at de tallene som foreligger, er de beste vi har i dag.

Med de usikkerheter som ligger i tallgrunnlaget, og som er beskrevet noe mer omfattende i rapporten, så er status for vedlikeholdsetterslepet på øvrige riksveger og fylkesveger slik:

- Fylkesveger: 12,1 Mrd
- Øvrige riksveger: 10,2 Mrd<sup>1</sup>

Fordelingen pr fylker er vist i Tabell 1. Det fremgår av denne at vedlikeholdsetterslepet er størst i Hordaland fylke, med 1,2 Mrd NOK på øvrige riksveger og 1,3 Mrd NOK på fylkesvegene. Regionvis er vedlikeholdsetterslepet minst i Nord og Midt.

Tabell 1: Vegvedlikeholdsetterslep pr. 1.1.2008. Fordelt på fylker. Kilde: Statens vegvesen. Mill. 2007-kroner



<sup>1</sup> Ikke korrigeret for 1350 km som skal forbli riksveg i henhold til forslag til NTP

Avslutningsvis i rapporten, er det beskrevet en metode for hvordan nedbygging av vedlikeholdsetterslepet kan planlegges og gjennomføres.

Samferdselsdepartementet har bestilt en ny gjennomgang av vegnettet, uten at vi i dag kjenner omfanget av denne gjennomgangen. Det er viktig at den gjennomgangen som Statens vegvesen har fått en bestilling på, får full støtte.

## 1. Bakgrunn og mandat for prosjektet

Et viktig element i forslaget om forvaltningsreform er at fylkene skal overta forvaltningsansvaret for den største delen av øvrige riksveger i tillegg til dagens fylkesveier. Dette er konkretisert i Nasjonal transportplan 2010-2019, som ble fremlagt 13. mars 2009<sup>2</sup>. Forslaget innebærer at 17 137 km av riksvegene overføres til fylkesvegnettet, slik at dette fra 1/1-2010 blir på 44 206 km, mot dagens 27 069 km. Det fremtidige riksvegnettet vil fra samme dato utgjøre 10 223km.

I dette prosjektet legger vi til grunn at forvaltning av et vegnett innebærer følgende oppgaver:

- Å ha oversikt over veg og vegobjekter (antall, antall km med mer)
- Å kjenne tilstanden og funksjonaliteten til veg og vegobjekter
- Å kjenne levetiden til de enkelte vegobjektene
- Å finansiere drift, vedlikehold og utvikling av vegsystemet

Det er den senere tid vært fokusert på begrepet vedlikeholdsetterslep, som en del av beskrivelsen av et vegenetts tilstand. I forbindelse med endringene i forvaltningsreformen har Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (heretter kalt KS), ønsket å få en oversikt over vedlikeholdsetterslepet på det som skal bli det nye fylkesvegnettet. Arbeidet er en del av prosjektet "Vedlikeholdsetterslep i vegsektoren" der også vedlikeholdsetterslepet på det kommunale vegnettet skal kartlegges. Oppdraget gjennomføres av Multiconsult og Analyse&Strategi.

Foreliggende rapport oppsummerer de viktigste funnene fra fase 1 i prosjektet. I denne fasen ønsker KS seg følgende:

- En sammenstilling og oppsummering av eksisterende data for vedlikeholdsetterslep for fylkesveger og øvrige riksveger – med basis i vegkapitalprosjektet som Statens Vegvesen gjennomførte i 2003-2005
- En fremskriving av disse dataene til 2008-nivå
- At det utarbeides kriterier for prioriteringer i en oppgraderingsplan
- At en oppgraderingsplan for hvordan det fremskrevne etterslepet kan taes igjen, beskrives

Det har vært politisk fokus på vedlikeholdsetterslep på alle typer offentlig infrastruktur den siste tiden. KS ønsker å bruke dokumentasjonen fra dette prosjektet i sitt interessepolitiske arbeid overfor Regjering og Storting før iverksetting av forvaltningsreformen. Som grunnlag for arbeidene benyttes resultater fra Vegkapitalprosjektet. KS har tidligere arbeidet for å få en generell oversikt over tilstanden på offentlige, kommunale bygg, mens en helhetlig oversikt mangler for det kommunale vegnettet, som er på til sammen ca 38 500 km (1/1-07). Etterslepet for det kommunale vegnettet behandles i fase 2 av prosjektet.

---

<sup>2</sup> St.meld. nr 16 (2008 – 2009) Nasjonal transportplan 2010 - 2019

## 2. Elementer i forvaltning av vegnett

Det vises til punktene nevnt i kapittel 1. Vi vil kort kommentere et par av disse punktene.

### 2.1 Å ha oversikt over veg og vegobjekter og deres tilstand

Statens vegvesen sitt system for å ha slik oversikt er NVDB – ”vegdatbanken”, der det foreligger data om samtlige vegstrekninger på dagens riks- og fylkesvegnett. Denne databanken er nokså komplett når det gjelder mengder, men er mindre à jour når det gjelder tilstandsbeskrivelser, da tilstandsregistreringer ikke gjennomføres årlig for alle typer vegobjekter. I vegdatbanken er vegobjektene systematisert i prosesser, der de viktigste for dette prosjektet er:

- Hovedprosess 3: Tunneler (Hp3)
- Hovedprosess 4: Grøfter, kummer og rør (Hp4)
- Hovedprosess 5: Vegfundament (Hp5)
- Hovedprosess 6: Vegdekker (Hp6)
- Hovedprosess 7: Vegutstyr og miljøtiltak (Hp7)
- Hovedprosess 8: Bruer og kaier (Hp8)

### 2.2 Å finansiere drift, vedlikehold og utvikling av vegsystemet

Håndbok 111 definerer et nivå for drift og vedlikehold av vegnettet som er vurdert som samfunnsøkonomisk riktig. Gjennom en årrekke har midlene til vedlikehold på det statlige vegnettet ikke vært tilstrekkelig til å kunne opprettholde en tilstand på vegnettet som tilfredsstillende kravene i håndbok 111. Begrepet vedlikeholdsetterslep er introdusert. Dette begrepet er for øvrig ikke bare benyttet i vegsektoren – problemstillingen er aktuell på mange områder. Begrepet er knyttet til behovet for finansiering av nødvendige tiltak. Det finnes i litteraturen ulike tilnærminger til dette begrepet, men i denne fasen av prosjektet har vi forholdt oss til den definisjonen som Statens Vegvesen har benyttet i vegkapitalprosjektet:

*Vedlikeholdsetterslep for et vegobjekt er kostnaden ved å bringe objektet fra sin nåværende tilstand, til et definert tilstandsnivå slik at objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid.*

Det er definert to ulike typer etterslep og summen av disse:

- ”Standard etterslep” – som omfatter det faktum at vegen ble bygget på en tid der kravene til vegstandard var lavere enn nå
- ”Vedlikeholdsetterslepet” – som er kostnaden forbundet med å heve konstruksjonen fra tilstand ved beregningstidspunktet til en tilstand tilsvarende den tilstanden den hadde som nybygget

Dette prosjektet forholder seg til vedlikeholdsetterslepet, men det kan være et poeng å være oppmerksom på at det kan være vanskelig å skille de to typene etterslept.

### 3. Vegkapitalprosjektet – kvaliteten på data

I vegkapitalprosjektet ble det gjort beregninger av vedlikeholdsetterslepet for riks- og fylkesvegene. Siden den gang er det ikke gjort nye grunnleggende beregninger, og vegkapitalprosjektet er dermed siste samlede gjennomgang av vedlikeholdsetterslepet basert på tilgjengelige data for tilstand. Tall som er publisert etter avslutningen av vegkapitalprosjektet baserer seg på disse tallene og er justert ut fra generell prisutvikling og generell e overordnede vurderinger.

Det påpekes i vegkapitalprosjektet, at det er store usikkerheter knyttet til de beregningene som ble foretatt, uten at størrelsen på dette ble estimert. Man kan anta at usikkerheten har økt siden tallene ble etablert, se momentene nedenfor. Vi mener derfor at det ikke er grunnlag for å gi konkrete estimat for usikkerheten i tallgrunnlaget. Det kan imidlertid knyttes generelle kommentarer til usikkerhetene. Disse kan grupperes som følger:

1. Usikkerhet i de opprinnelige tekniske dataene (tilstand og omfang). Det fremgår av vegkapitalprosjektet at man har de sikreste dataene for.
  - a. Vegdekker – der det hvert år gjennomføres omfattende tilstandsmålinger med standardisert måleutstyr og metoder. Vegdekkenes andel av etterslepet på øvrige riksveger i 2002 var ca 20%, men kan være lavere nå, fordi det har vært mye fokus på dekketilstanden de siste årene
  - b. Vegkropp – der det jevnlig gjennomføres omfattende tilstandsmålinger med standardisert måleutstyr og metoder
  - c. Bruer – der det også gjennomføres tilstandsanalyser etter en bestemt skjematikk, men der datagrunnlaget er mer komplekst enn for dekker og vegkropp og der tallgrunnlaget ikke er så komplett som for dekker og vegkropp

Øvrige beregninger er i hovedsak basert på kjennskap til volum objekter og budsjett for gjennomførte tiltak.

2. Metoden for å beregne vedlikeholdsetterslepet basert på de opprinnelige dataene. Her ble det valgt ulike metoder for de ulike prosessene, avhengig av faglige vurderinger basert på tilgjengelig informasjon og rammebetingelser for gjennomføring av vegkapitalprosjektet.
3. Usikkerhet pga av tiltak gjennomført i perioden etter at vegkapitalprosjektet ble gjennomført. Det gjennomføres fortløpende vedlikeholdstiltak på vegnettet. Effekten av disse tiltakene er ikke målt – og vi kjenner derfor ikke reell tilstand pr i dag på de ulike vegobjektene.
4. Tallene for vedlikeholdsetterslep som er gjengitt i denne rapporten er indeksregulert – og det er tatt hensyn til relevante indekser. Videre er det tatt hensyn til behovs- og regnskapstall for vedlikeholdstiltak de enkelte år. Imidlertid kan det være kostnadselementer som er usikre – og som innebærer at ren oppsummering av forbruk innen vedlikehold, ikke forteller hva som faktisk er gjennomført.

Oppsummeringsmessig kan man derfor si at det tallgrunnlaget som opprinnelig hadde store usikkerheter, pr i dag sannsynligvis har enda større usikkerheter.



Skal man kunne etablere et tallgrunnlag som har større sikkerhet, så er det nødvendig å gjennomføre en ny vurdering av tilstanden på vegnettet. Det er derfor positivt at Statens vegvesen har fått et oppdrag fra Samferdselsdepartementet som kan bety en ny slik gjennomgang. Om dette vil omfatte en komplett gjennomgang, eller en gjennomgang av de største postene, er ikke kjent.

Vi anbefaler ikke at man benytter mer tid på å analysere det tallgrunnlaget som foreligger med tanke på å få et bilde av usikkerheten i dette. Det vil være en omfattende jobb, som ikke vil øke sikkerheten, fordi basisen – tall for tilstanden – er utdatert. Tallene slik de foreligger i dag, er de beste vi har.

## 4. Størrelsen på vedlikeholdsetterslepet

### 4.1 Hovedtall

De siste offisielle tallene fra Statens vegvesen på vedlikeholdsetterslepet for riks- og fylkesveger er fra 1.1.2008 og rapportert i 2007-kroner.

Vedlikeholdsetterslepet for stamveger er beregnet til å være ca 5,7 mrd.kroner, etterslepet på øvrige riksveger er ca 10 mrd. kroner og etterslepet på fylkesvegene er beregnet til å være ca 12 mrd. kroner, til sammen om lag 28 mrd. kroner.

Tabell 4.1: Offisielt etterslep pr. 1.1.2008. Kilde: Statens vegvesen. Mill. 2007-kroner. Nøkkeltall for m veg pr. 1.1.2007. Kilde: Statens vegvesen

Region	Stamveger	Øvrige riksveger	Total riksveg	Fylkesveger
Hele landet	5658	10234	15892	12144
Km veg - nøkkeltall	8873	18487	27360	27069
Kr pr m veg	640	550	580	450

Opplevd tilstand på fylkesvegene vil trolig være dårligere enn på riksvegnettet, mens etterslepet anslagsvis er lavere pr km enn tilsvarende på riksvegnettet. Dette har sammenheng med at det er ulike typer standardkrav til de ulike typer vegnett. Viktige faktorer som bestemmer standardkrav er for eksempel årsdøgntrafikk og vegens funksjon.

### 4.2 Vedlikeholdsetterslept på riksveger fordelt på regioner

Tabell 4.2: Offisielt etterslep pr. 1.1.2008 på stamveg og øvrige riksveger, fordelt på regioner. Kilde: Statens vegvesen. Mill. 2007-kroner

Region	Km veg	Stamveger	Øvrige riksveger	Total riksveg
Øst	5887	1188	2195	3383
Sør	4977	841	2197	3038
Vest	4873	1608	2465	4073
Midt	4931	680	1495	2174
Nord	6692	1343	1881	3224
Hele landet	27360	5658	10234	15892

Det fremgår av denne tabellen at riksvegene i region Vest, har det største vedlikeholdsetterslepet, mens minst i Midt og Nord.

### 4.3 Vedlikeholdsetterslepet fordelt på fylker

Tabell 4.3: Offisielt etterslep pr. 1.1.2008\*. Fordelt på fylker. Kilde: Statens vegvesen. Mill.2007-.kroner

	<b>Stamveger</b>	<b>Øvrige riksveger</b>	<b>Total riksveg</b>	<b>Fylkesveg</b>
Østfold	127	526	653	491
Akershus	318	539	857	539
Oslo	359	311	670	0
Hedmark	173	485	658	957
Oppland	211	335	546	882
Buskerud	234	601	835	835
Vestfold	120	285	405	259
Telemark	190	789	979	675
Aust-Agder	122	303	425	444
Vest-Agder	175	219	394	405
Rogaland	378	537	915	1054
Hordaland	832	1236	2069	1332
Sogn og Fjordane	397	692	1089	639
Møre og Romsdal	218	638	856	520
Sør-Trøndelag	242	418	660	494
Nord-Trøndelag	220	438	658	543
Nordland	685	734	1419	939
Troms	331	799	1131	834
Finnmark	327	348	675	303
<b>Hele landet</b>	<b>5658</b>	<b>10234</b>	<b>15892</b>	<b>12144*</b>

\*Dette er kun en indeksregulering av tallet fra 1.1.2007(økning med 5,6 % jfr. indeks for drift/vedlikehold av veier SSB). Det er ikke tatt hensyn til evt. gap mellom behov og bevilging på fylkesvegnettet, da slike beregninger ikke finnes.

Tabell 4.4: Offisielt etterslep pr. 1.1.2008. Fordelt på fylker. Kilde: Statens vegvesen. Prosent av hele landet.

	<b>Stamveger</b>	<b>Øvrige riksveger</b>	<b>Total riksveg</b>	<b>Fylkesveg</b>
<b>Østfold</b>	2,2 %	5,1 %	4,1 %	4,0 %
<b>Akershus</b>	5,6 %	5,3 %	5,4 %	4,4 %
<b>Oslo</b>	6,3 %	3,0 %	4,2 %	0,0 %
<b>Hedmark</b>	3,1 %	4,7 %	4,1 %	7,9 %
<b>Oppland</b>	3,7 %	3,3 %	3,4 %	7,3 %
<b>Buskerud</b>	4,1 %	5,9 %	5,3 %	6,9 %
<b>Vestfold</b>	2,1 %	2,8 %	2,5 %	2,1 %
<b>Telemark</b>	3,4 %	7,7 %	6,2 %	5,6 %
<b>Aust-Agder</b>	2,2 %	3,0 %	2,7 %	3,7 %
<b>Vest-Agder</b>	3,1 %	2,1 %	2,5 %	3,3 %
<b>Rogaland</b>	6,7 %	5,2 %	5,8 %	8,7 %
<b>Hordaland</b>	14,7 %	12,1 %	13,0 %	11,0 %
<b>Sogn og Fjordane</b>	7,0 %	6,8 %	6,9 %	5,3 %
<b>Møre og Romsdal</b>	3,8 %	6,2 %	5,4 %	4,3 %
<b>Sør-Trøndelag</b>	4,3 %	4,1 %	4,2 %	4,1 %
<b>Nord-Trøndelag</b>	3,9 %	4,3 %	4,1 %	4,5 %
<b>Nordland</b>	12,1 %	7,2 %	8,9 %	7,7 %
<b>Troms</b>	5,9 %	7,8 %	7,1 %	6,9 %
<b>Finnmark</b>	5,8 %	3,4 %	4,2 %	2,5 %
<b>Hele landet</b>	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

#### 4.4 Vedlikeholdsetterslep fordelt på hovedprosessene

Tabell 4.5: Offisielt etterslep pr. 1.1.2008 på øvrige riksveger. Fordelt på hovedprosesser og fylke. Kilde: Statens vegvesen. Mill. 2007-kroner. G/S: Gang sykkelveg. Hovedprosessene er beskrevet i kapittel 2.1

	Hp3 Tunneler	Hp4 Grøfter, .....	Hp5 / Hp6 Vegfundament / Vegdekker	Hp5/Hp6 Gang og sykkelveg	Hp7 Vegutstyr og miljøtiltak	Hp8 Bru	Hp8 Kai	Sum
Østfold	6	25	339	6	96	54	1	526
Akershus	49	7	246	25	114	97	0	539
Oslo	69	8	58	0	113	63	0	311
Hedmark	0	47	307	7	68	55	0	485
Oppland	3	58	165	4	67	37	0	335
Buskerud	13	54	332	16	95	88	4	601
Vestfold	2	40	115	5	61	61	1	285
Telemark	17	32	420	8	189	123	0	789
Aust-Agder	22	47	122	4	55	53	0	303
Vest-Agder	11	16	96	3	58	33	1	219
Rogaland	69	54	80	10	121	145	58	537
Hordaland	294	35	354	10	285	200	59	1236
Sogn og Fjordane	76	65	282	3	138	75	52	692
Møre og Romsdal	107	63	141	9	159	77	83	638
Sør-Trøndelag	8	30	242	3	83	34	18	418
Nord-Trøndelag	1	73	156	2	95	90	21	438
Nordland	82	91	273	4	94	97	92	734
Troms	20	35	408	8	82	122	124	799
Finnmark	0	13	235	2	50	48	0	348
<b>Hele landet</b>	<b>850</b>	<b>794</b>	<b>4372</b>	<b>128</b>	<b>2024</b>	<b>1552</b>	<b>514</b>	<b>10234</b>
<b>Andel (%)</b>	<b>8,3</b>	<b>7,8</b>	<b>42,7</b>	<b>1,2</b>	<b>19,8</b>	<b>15,2</b>	<b>5,0</b>	<b>100</b>

## 5. Oppgraderingsplan- hovedmomenter

Skal et vedlikeholdsetterslep bygges vesentlig ned, kreves finansiering, god planlegging og en konkret tidshorison. Videre at planen følges opp med budsjettmidler. Elementer i en slik plan:

1. Riktig vedlikeholdsetterslep i henhold til vegvesenets definisjon og grunnlaget for håndbok 111 – standard for drift og vedlikehold er null etterslep!
2. Over hvor lang periode skal etterslepet bygges ned: 10 år?
3. Hvordan skal planleggingen organiseres og gjennomføres? For en hel kommune/ fylke, pr vegstrekning, pr vegobjekt eller en kombinasjon?
4. Hvordan skal så den praktiske nedbyggingen gjennomføres? Som del av funksjonskontrakter, som spesielt utsatte kontrakter eller en kombinasjon?

Når det gjelder punkt 1, så er ett sentralt dilemma at man ikke har et nøyaktig bilde av tilstanden og etterslepet. For å kunne planlegge en nedbygging, er det sentralt å ha et best mulig bilde av tilstanden.

Når det gjelder punkt 2, så mener vi at en 10-årsperiode kan være hensiktsmessig, forutsatt at videre opplegg for vedlikehold sikrer at etterslepet ikke øker igjen og forutsatt at man tar seg tilstrekkelig tid til å planlegge aktivitetene. Et perspektiv på 20 år, vil være for langt til at man ser synlige og gode resultater, og med tilhørende risiko for redusert oppmerksomhet.

Når det gjelder punkt 3, så kan dette se ut som en teknisk kommentar. Den er imidlertid omfattende og kompleks, og kan romme alt fra interkommunalt samarbeid, til kompetanse og om man skal basere seg på skjønn eller faktiske registreringer. Dette ligger svært langt utenfor rammen av dette prosjektet å utdype noe mer om. Det er likevel fristende å påpeke de mulighetene som ligger i å vurdere dette i forbindelse med at det skjer en omstrukturering i sektoren.

Når det gjelder punkt 4, så er dette et område som innebærer muligheter – det å bruke ulike kontraktsstrategier for å sikre at arbeidene gjennomføres på en effektiv måte. Dette kan innebære behov for å arbeide på annerledes måter, og et perspektiv i denne sammenheng er å ha incitamenter for å kunne bidra til utvikling i slike sammenhenger.

## 6. Strategier for nedbygging av vedlikeholdsetterslep

Momentene i dette kapitlet er knyttet til de tekniske vurderingene – men har sammenheng med punktene i forrige kapittel, fordi det i den praktiske planleggingen vil være en sammenheng mellom de tekniske, økonomiske og organisatoriske aspektene.

Grunnlaget er at det finnes et etterslep, at dette etterslepet må bygges ned over en periode, og at det er budsjettrestriksjoner – også innenfor en satsing. Ved planlegging innenfor en kommune/-fylkeskommune kan man tenke ulike strategier for ulike deler av vegnettet:

- Strekninger der økningen i etterslepet i første omgang skal stoppes
- Strekninger der nedbyggingen av etterslepet skal starte
- Strekninger der det aksepteres at etterslepet fortsatt øker (for hele vegen eller deler av vegobjektene)
- Strategi for kritiske punkter

Som grunnlag for en slik oppdeling, bør ligge til grunn en vurdering av de ulike vegenes tilstand basert på tilstandsregistreringer av ulikt detaljeringsnivå som kommentert flere steder i rapporten, funksjon og forventninger knyttet til utvikling av etterslepet. Det siste delpunktet kan for eksempel dreie seg om strekninger der det ikke finnes omkjøringsmuligheter, eller veier i trafikkbelastede strøk der en tilstanden på vegnettet innebærer hyppig behov for vedlikeholdsarbeid med tilhørende begrensinger for trafikken – som alltid vil innebære trafikkaos.

Viktige tekniske momenter er at tiltakene skal ha effekt på nedbyggingen av vedlikeholdsetterslepet. Dette kan eksemplifiseres ved dekketilstand: Et oppsprukket og dårlig asfaltdekke kan reasfalteres slik at dekketilstanden angjeldende år er tilfredsstilt. Dersom årsaken til dekketilstanden ikke er slitasje og elde i asfaltdekket i seg selv, men forhold i vegkroppen for øvrig, vil tilstanden raskt forverres. Det er gjennomført et kosmetisk grep som i liten grad bygger ned vedlikeholdsetterslepet.

Strekninger der det aksepteres at etterslepet øker, kan være veger der det planlegges investeringer innen overskuelig fremtid, at økningen i etterslepet er svært sakte eller det er snakk om veger der man velger å omklassifisere – det vil si redusere standardkravet.

Tabell 6.1: Tabellen viser hvordan en plan basert på 10 års gjennomføring, kan bygges opp, når det tildeles 100% midler hvert år.

Kategori/År										
0. Planlegge	20	20	20	10	5	5	5	5	5	5
1. Stoppe økning	30	25	15	15	15	15	10	10	10	10
2. Bygge ned	15	20	25	30	50	60	70	70	70	70
3. Økning akseptert	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4. Kritiske punkter	30	30	30	25	25	15	10	10	10	10
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Vi anbefaler at det legges vekt på god planlegging – og at denne baseres på en faktisk vurdering av tilstand. Det er mange fordeler med god planlegging, eksempelvis kan dette gi en bedre styring av senere anbudskontrakter slik at man oppnår bedre priser på disse. Den viktigste effekten er imidlertid at man får en god prioritering av tiltak slik at disse kan gjennomføres konsentrert. Dette er spesielt viktig, hvis det er behov for litt tyngre vedlikehold.

Det foreslås noe planlegging alle årene, selv om den tyngste planleggingen foregår de første årene. Det vil alltid skje ting med vegnettet, som innebærer noe behov for omprioriteringer.

Tiltakene i kategori 1 vil få et redusert omfang i perioden, det forutsettes at disse tiltakene etter hvert overføres til kategori 2. Kategori 3 må forutsettes å være unntakene. Kategori 4 er det svært sannsynlig at er vel kjente i administrasjonen – og det vil ofte være enkelt å starte med noen tiltak i denne kategorien uten en omfattende planlegging.