

St.prp. nr. 72

(2008–2009)

Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. mai 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

2 Programkategori 21.30 Vegformål

2.1 Omklassifisering av vegar i samband med forvaltningsreforma

I St.meld. nr. 16 (2010-2019) Nasjonal transportplan 2010-2019 varsla Samferdselsdepartementet at omklassifisering av øvrig riksveg og opptak av fylkes- og kommunal veg til riksveg ved gjennomføring av forvaltningsreforma, ville bli fremja for Stortinget til formell godkjenning. Departementet legg med dette fram forslag om omklassifisering av dei riksvegane, inkl. gang- og sykkelveg, som skal bli fylkesveg, i Oslo kommunal veg, og forslag til opptak av fylkesveg og kommunal veg som riksveg. Totalt er 17 240 km riksveg foreslått omklassifisert. Dei budsjettmessige konsekvensane av omklassifiseringa blir omtalt i kommuneproposisjonen.

Spørsmålet om eigarskapen til Horten ferjekai vil departementet kome tilbake til som eiga sak.

Nærare om overføring av øvrige riksvegar til fylkeskommunane, i Oslo kommunen

Riksvegnettet består i dag av øvrige riksvegar og stamvegar. Stortinget har ved behandlinga av St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid og Innst. S. nr. 166 (2006-2007), sluttet seg til at ansvaret for det vesentlegaste av øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjesamband skal overførast frå staten til fylkeskommunane, i Oslo kommunen, frå det tidspunktet forvaltningsreforma blir sett i verk.

Saka blei behandla av Stortinget i samband med Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv (gjennomføring av forvaltningsreformen), jf. Innst. O. nr. 30 (2008-2009). Lova er vedteken av Stortinget og tek til å gjelde 1. januar 2010.

Kommunal- og regionaldepartementet sende som ledd i lovførebuiningane, ut eit høyringsnotat av 26. februar 2008 Forvaltningsreforma – forslag til oppgåver til det nye folkevalte nivået. I høyringsnotatet blei det foreslått fleire kriterium som grunnlag for å vurdere nærare kva for øvrige riksvegar og øvrige riksvegferjesamband som framleis skal vere ein del av riksvegnettet etter at reforma tek til å gjelde. Med bakgrunn i desse kriteria gjennomførte Statens vegvesen ei brei høyring av forslag til klassifisering av øvrige riksvegar.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det gjort nærare greie for over-

føring av øvrig riksvegnett til fylkeskommunane, i Oslo kommunen. Med bakgrunn i dei nemnde kriteria og Statens vegvesens høyring er det i meldinga gjort greie for kva for vegar som framleis skal vere riksveggar etter at forvaltningsreforma er sett i verk. Stamvegnettet i dag skal framleis vere riksveg. Det er vidare lagt til grunn at vegar og ferjesamband på det øvrige riksvegnettet framleis skal vere riksveg og riksvegferjesamband dersom dei har ein funksjon som: koplingar til nasjonale knutepunkt, koplingar til større byområde, viktige inter-regionale vegar og viktige riksveggar mot nabolanda. For å sikre eit samanhengande nasjonalt transportnett vil det framtidige riksvegnettet omfatte dagens stamvegnett, nokre få strekningar av dagens øvrige riksvegnett og nokre korte strekningar av dagens fylkesveggar og kommunale vegar.

Gang- og sykkelveggar er ein viktig del av riksvegnettet. Gang- og sykkelveg som staten har ansvar for langs øvrig riksveg som blir omklassifisert til fylkesveg, blir overført til fylkeskommunen, i Oslo kommunen, som del av den aktuelle vegstrekninga. Gang- og sykkelveg langs dagens stamveg og øvrig riksveg som framleis skal vere riksveg, vil halde fram med å vere ein del av riksvegen. Utanfor byar og større tettstader er dette kriteriet for å overføre ansvar for gang- og sykkelveggar tydeleg og ukomplisert i dei fleste tilfella. I byar og tettstader har det i enkelte tilfelle vore formålstenleg å etablere gang- og sykkelveg på annan stad enn direkte langs riksvegen, noko som kan gjere omklassifiseringa meir komplisert.

Statens vegvesen har utarbeidd retningslinjer for statleg ansvar for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i byar og tettstader. Det statlege delansvaret er definert med utgangspunkt i dagens riksvegansvar, som gir staten ansvar for å leggje til rette for sykkeltrafikk langs og på tvers av riksvegnettet (kryssingar). Sykkelvegen kan leggjast langs ein annan trasé enn langs riksvegen, dersom det gir best løysing. Den statlege delen av hovudnettet for sykkel bør som eit utgangspunkt ha om lag same omfang som riksvegnettet i byen/tettstaden. Der lenker i hovudnettet er lagt på eller langs fylkesveggar eller kommunale vegar, er desse gang- og sykkelvegane normalt fylkeskommunale eller kommunale.

Samferdselsdepartementet foreslår at dei prinsippa som det er gjort greie for i dei to føregåande avsnitta, blir lagde til grunn ved overføring av ansvar for gang- og sykkelveg ved gjennomføring av forvaltningsreforma.

Omklassifiseringa kan reise spørsmål om kvar ein riksveg konkret sluttar og kvar fylkesveg og kommunal veg tek over. Behovet for konkret (fysisk) avgrensing av riksvegansvaret ute i marka vil gjelde både for bilvegen og gang- og sykkelveggar. Behovet vil kunne vere til stades i det enkelte kryssområde, for vegarmar inn mot hamner, andre terminalområde, tettstader m.m. og for andre vegområde der forvaltningsreforma gjer det nødvendig med ny fysisk avgrensing av ansvaret mellom staten og fylkeskommunen og kommunen. Den eksakte avgrensinga vil måtte fastsetjast etter at Stortinget har fatta det strekningsvise omklassifiseringsvedtaket. Staten har ansvar for arbeidet med konkret avgrensing av kor langt det statlege ansvaret går, med fullmakt for Samferdselsdepartementet til å gjere endeleg vedtak om avgrensinga, jf. veglova § 62 tredje ledd. Dette skal skje i dialog med fylkeskommunane.

Avgrensing som nemnd, blir avgjerande for kven som er rett vegstyresmakt og eigar/rettshavar på konkrete (fysiske) vegstrekningar/-område, kva lov- og forskriftsreglar som gjeld, kven som dekkjer utgifter til planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og forvaltning.

Staten skal ta opp nokre korte strekningar med kommunal veg og fylkesveg som riksveg. Prinsippa som gjeld ved omklassifisering av riksveg til fylkesveg og kommunal veg, skal gjelde tilsvarende ved opptaket. Samferdselsdepartementet fastset også i desse tilfella kor langt det statlege ansvaret skal gå.

Ferjer er ikkje omfatta av veglova. Ferjesamband blir følgeleg ikkje ein del av det formelle omklassifiseringsvedtaket etter veglova, men ansvaret blir overført til fylkeskommunen som følge av omklassifiseringsvedtaket og samtidig med iverksetjing av dette. I utgangspunktet skal dei øvrige riksvegferjesambanda som er ein del av det øvrige riksvegnettet, overførast til fylkeskommunen. Til orientering omfattar det desse sambanda:

Tabell 2.1 Ferjesamband som blir overførte til fylkeskommunane

Fylke	Ferjesamband
Buskerud/Vestfold	SVELVIK – VERKET
Vest-Agder	LAUNES – KVELLANDSSTRAND
Rogaland	JUDABERG – NEDSTRAND – JELSA
Rogaland	SAND – ROPEID
Rogaland	STAVANGER – TAU
Rogaland	MEKJARVIK – KVITSØY – SKUDNESHAMN
Hordaland	JEKTEVIK – HODNANESET
Hordaland	SKÅNEVIK – UTÅKER
Hordaland	SKJERSHOLMANE – RANAVIK
Hordaland	FEDJE – SÆVRØY
Hordaland	BUAVÅG – LANGEVÅG
Hordaland	DUESUND – MASFJORDNES
Hordaland	HATVIK – VENGJANESET
Hordaland	HALHJEM – VÅGE
Hordaland	KROKEIDE – HUFTHAMAR
Hordaland	HUSAVIK – SANDVIKVÅG
Hordaland	HJELLESTAD – KLOKKARVIK
Hordaland	BREISTEIN – VALESTRANDFOSSEN
Hordaland	GJERMUNDSHAMN – LØFALLSSTRAND
Hordaland	KVANNDAL – UTNE – KINSARVIK
Hordaland	JONDAL – TØRVIKBYGD
Hordaland/Sogn og Fjordane	LEIRVÅG – SLØVÅG
Sogn og Fjordane	KRAKHELLA – RUTLEDAL – RYSJEDALSVIKA
Sogn og Fjordane	DALE – EIKENES
Sogn og Fjordane	SMØRHAMN – KJELKENES
Sogn og Fjordane	HELLA – VANGSNES – DRAGSVIK
Sogn og Fjordane	ISANE – STÅRHEIM
Sogn og Fjordane	MÅLØY – OLDEIDE
Sogn og Fjordane	ASKVOLL – GJERVIK
Møre og Romsdal	BRATTVÅG – DRYNA – MYKLEBUST
Møre og Romsdal	ÅRVIK – KOPARNES
Møre og Romsdal	LAUVSTAD – VOLDA
Møre og Romsdal	AUSTNES – KJERSTAD – SKJELTEN

Fylke	Ferjesamband
Møre og Romsdal	HAREID – SULESUND
Møre og Romsdal	SOLHOLMEN – MORDALSVÅGEN
Møre og Romsdal	AUKRA – HOLLINGSHOLM
Møre og Romsdal	SØLSNES – ÅFARNES
Møre og Romsdal	AURSNEs – MAGERHOLM
Møre og Romsdal	KVANNE – RØKKUM
Møre og Romsdal	ARESVIK – HENNSET
Møre og Romsdal	SEIVIKA – TØMMERVÅG
Møre og Romsdal	EDØY – SANDVIKA
Møre og Romsdal	SÆBØ – LEKNES
Møre og Romsdal	STRANDA – LIABYGDA
Møre og Romsdal	EIDSDAL – LINGE
Møre og Romsdal	GEIANGER – HELLESYLT
Sør-Trøndelag	BREKSTAD – VALSET
Sør-Trøndelag	FLAKK – RØRVIK
Nord-Trøndelag	SKEI – GUTVIK
Nord-Trøndelag	LEVANGER – HOKSTAD
Nord-Trøndelag	HOFLES – GEISNES – LUND
Nord-Trøndelag	SEIERSTAD – ØLHAMMEREN
Nordland	LEVANG – NESNA
Nordland	KILBOGHAMN – JEKTVIK
Nordland	FORØY – ÅGSKARDET
Nordland	MELBU – FISKEBØL
Nordland	VENNESUND – HOLM
Nordland	HORN – ANDALSVÅG
Nordland	HORN – IGERØY – TJØTTA
Nordland	SANDNESSJØEN – DØNNA
Nordland	SØVIK – HERØY
Nordland	STOKKVÅGEN – SLENESET – LOVUND
Nordland	STOKKVÅGEN – TRÆNA
Nordland	TJØTTA – FORVIK
Nordland	FESTVÅG – MISTEN
Nordland	HEMNESBERGET – LEIRVIKA

Fylke	Ferjesamband
Nordland/Troms	ANDØY – SENJA
Troms	STANGNES – SØRROLLNES
Troms	STORSTEIN – LAUKSUNDSKARET
Troms	REFNES – FLESNES
Troms	HANSNES – SKÅNINGSBUKT
Troms	SVENSBY – BREIVIKEIDET
Troms	LYNGSEIDET – OLDERDALEN
Troms	BOTNHAMN – BRENSHOLMEN
Troms	BJARKØY – GRYTØY
Troms	STORNES – BJØRNERÅ
Troms	VIKRAN – LARSENG
Finnmark	ØKSFJORD – HASVIK

Formelt grunnlag for omklassifiseringa

I Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen, fremja regjeringa nødvendige lovforslag for å gjennomføre reforma innfor vegsektoren.

Veglova § 62 tredje ledd gir heimel til at Samferdselsdepartementet med samtykke frå Stortinget kan vedta å ta opp veg som riksveg og vedta at riksveg kan omklassifiserast til fylkesveg eller kommunal veg ved gjennomføring av forvaltningsreforma. Regelen i veglova § 62 tredje ledd vil ta til å gjelde straks Stortinget har vedteke ovannemnde lovendringar. Stortinget kan samtykkje i omklassifiseringa først når § 62 tredje ledd er sett i verk.

Forslag til omklassifisering

Med heimel i veglova § 62 tredje ledd foreslår Samferdselsdepartementet at store delar av det øvrige riksvegnettet med tilhøyrande gang- og sykkelveggar blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg.

Vidare foreslår Samferdselsdepartementet med heimel i veglova § 62 tredje ledd å ta opp som riksveg nokre vegstrekingar med eventuelle tilhøyrande gang- og sykkelveggar.

Omklassifiseringa har vore på høyring. Ho er òg omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019.

Forslag til omklassifisering av riksveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, og forslag til opptak av fylkesveg og kommunal veg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som riksveg følgjer av vedlegg til denne proposisjonen.

2.2 Krosby – Knapstad i Østfold – kostnadsauke

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 79 (2006-2007) og i St.prp. nr. 1 (2008-2009), side 80.

Etter ekstern kvalitetssikring blei styringsramma for prosjektet fastsett til 940 mill. 2006-kr og kostnadsramma til 990 mill. 2006-kr. Omrekna til 2009-prisnivå utgjer styringsramma 1 125 mill. kr og kostnadsramma 1 185 mill. kr. Prognosen for sluttkostnaden er no auka til 1 262 mill. 2008-kr, som utgjer 1 314 mill. kr i 2009-prisnivå. Dette er ein auke på om lag 190 mill. kr samanlikna med styringsramma og om lag 130 mill. kr samanlikna med kostnadsramma. Samferdselsdepartementet legg til grunn ny kostnadsramme på 1 330 mill. 2009-kr, jf. forslag til vedtak.

Ei av årsakene til kostnadsauken er uventa høge prisar i innkomne tilbod samanlikna med dei prisane som blei lagde til grunn ved utarbeidinga av opphavleg kostnadsoverslag for prosjektet. I tillegg kjem kostnadsauke som følgje av auka krav til tryggleik i tunnelar, jf. EU-direktiv 2004/54/EF. Byggherrekostnadene er noko auka som følgje av at prosjektorganisasjonen er utvida ut over det som

var lagt til grunn i prosessen med den eksterne kvalitetssikringa (KS2). I tillegg kjem lokale støyttiltak og anleggsvegar som ikkje var inkluderte i opphavleg kostnadsoverslag. For å redusere kostnadene er det gjennomført nokre justeringar og innsparingar i prosjektet. I samsvar med vedteken kuttliste for prosjektet er m.a. ein rasteplass og ei bru ved Dalen teke ut.

I St.prp. nr. 79 (2006-2007) er det føresett at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som i den samla finansieringsplanen for E18 gjennom Østfold. Dette inneber at 57 pst. av auken opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og 43 pst. med bompengar. Auke ut over kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar.

2.3 E6 Østfoldpakka – plassering av bomstasjon på fv 311

Saka er sist omtalt i St.prp. nr. 79 (2006-2007).

Bomstasjonen på fv 311 er ein del av bompenggeopplegget for E6 i Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000). Bomstasjonen var opphavleg planlagt plassert sør for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien. Lokal motstand mot ein tovegs bomstasjon sør for krysset førte til at stasjonen blei etablert nord for krysset. Vilkåret for plasseringa var at dette ikkje skulle føre til uheldige verknader for trafikktryggleik eller miljø på fv 311/Brevikveien eller stor inntektssvikt som følgje av trafikkoverføring frå E6. Dersom det skulle bli slike uheldige verknader, var det føresett at bomstasjonen skulle flyttast til sør for krysset med Brevikveien, jf. m.a. St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 84-85.

I St.prp. nr. 79 (2006-2007) blei det gjort greie for trafikkutviklinga i området og konsekvensane av eventuelt å flytte bomstasjonen til sør for krysset mellom Osloveien og Brevikveien. Sjølv om trafikken i området hadde auka noko, viste vurderingar i 2005 at plasseringa hadde ført til mindre uheldige verknader enn tidlegare rekna med. Flytting av bomstasjonen ville føre til noko meir trafikk gjennom bomstasjonen, men dette ville i hovudsak vere lokaltrafikk som ikkje har nytte av E6-utbygginga. Meirinntektene ved flytting blei rekna til 3-3,5 mill. kr i året. Vurderingane frå Statens vegvesen viste vidare at fjerning av bomstasjonen kunne føre til ei trafikkoverføring til Osloveien på i gjennomsnitt 3-4 000 køyretøy i døgnet. Dette ville føre til uheldige verknader både for miljø, trafikktryggleik og trafikkavvikling. Det blei rekna med at fjerning av bomstasjonen ville føre til ein reduksjon i bompenginntektene på 14-18 mill. kr i året (6-8 pst.), noko

som ville svekkje det finansielle grunnlaget for Østfoldpakka.

Østfold fylkeskommune tilrådde i vedtak i fylkesutvalet 23. juni 2005 at dagens plassering av bomstasjonen skulle vidareførast. Akershus fylkeskommune tilrådde i møte i fylkesutvalet 1. september 2005 å leggje ned bomstasjonen, i første omgang som ei prøveordning med evaluering etter eitt år.

Statens vegvesen la i februar 2008 fram ei ny vurdering av saka. Registreringar viste at trafikken på Brevikveien har gått ned med om lag 9 pst. sidan 2004. I den same perioden har samla trafikk gjennom bomstasjonane på Osloveien og E6 gått opp med om lag 19 pst., noko som er vesentleg meir enn den generelle trafikkveksten i Østfold og Akershus. Registreringane tyder derfor på redusert omkøyning via Son/Brevik.

I følgje Statens vegvesen har Moss kommune etablert eit nytt bustadområde på sørvestsida av krysset mellom Osloveien og Brevikveien. Det er bygd eit par hundre bustader og ein barnehage. Totalt er det planlagt å byggje 600 bustader. Det er etablert ein indre tverrveg som vil dele bustadområdet og leggje til rette for nye omkøyringsvegar. Dette vil komplisere ei flytting av bomstasjonen til sør for krysset.

Østfold fylkeskommune slutta seg i møte i fylkestinget 25. april 2008 til tilrådinga frå Statens vegvesen om at dagens bomstasjon på fv 311 blir ståande. Akershus fylkeskommune har munnleg opplyst at fylkeskommunen ikkje har nye synspunkt, men vil basere seg på Vestby kommune sitt syn på saka. Vestby kommune viste i brev av 25. juli 2008 til tidlegare uttalar og vedtak og ønskjer framleis at bomstasjonen blir fjerna, alternativt flytta til sør for krysset mellom Osloveien og Brevikveien.

Det er frå lokalt hald i Akershus hevda at trafikklekkasje ved bomstasjonen på fv 311 fører til at trafikktilhøva for m.a. skulebarn er dårlegare enn føresett ved plassering av bomstasjonen. Alle dei tre skulane i Son, Brevik barneskole, Son skole og Grevlingen ungdomsskole, har elevar som må ferdist langs Osloveien og Brevikveien. Registreringar viser trafikknedgang på Brevikveien etter 2004. Det kan derfor sluttast at trafikklekkasjen via rv 151 Sonsveien og fylkesveg 7 Brevikveien er redusert.

Statens vegvesen vurderer trafikktryggleiken for gåande og syklande langs Brevikveien som relativt god. Dette gjeld også for barn til og frå skule og fritidsaktivitetar. På strekninga som til saman utgjer om lag 3,8 km, er det etablert gang- og sykkelveg med unntak av langs ei 380 m lang strekning ved fylkesgrensa. Samtidig med etableringa av bomstasjonen blei det bygd fartshumpar og opp-

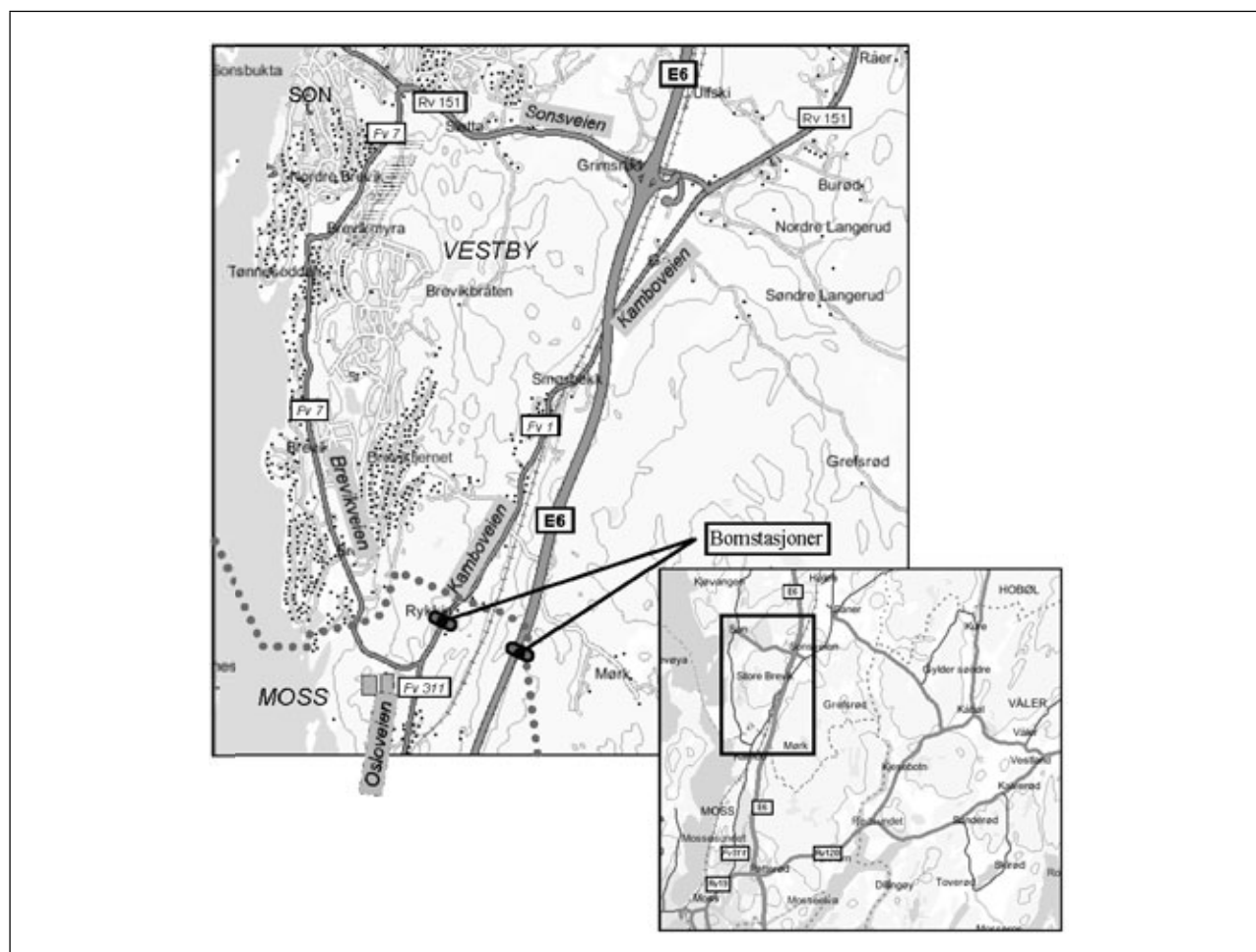
høgde gangfelt på ei om lag 1 600 km lang strekning langs bustadområdet Store Brevik. Fartsgrensa er 40 eller 60 km/t. Utforming av tiltaka er tilpassa krava i Statens vegvesens handbok 233 Sykkelhandboka. Talet på ulykker er redusert frå fem i perioden 1996-1998 til ei i perioden 2005-2007, noko som kan tyde på at standarden på strekninga er tilfredsstillande.

På bakgrunn av vurderingane i 2005 og 2008 går Statens vegvesen inn for at bomstasjonen på fv 311 Osloveien blir ståande. Dei uheldige verknadene av dagens plassering er mindre enn tidlegare rekna med. Sidan 2004 er det dessutan registrert ei positiv utvikling i trafikkmønsteret i området. Ei eventuell fjerning av bomstasjonen vil føre til trafikkoverføring frå E6 til Osloveien, noko som vil føre til negative miljøverknader spesielt for eksisterande og ny busetnad langs Osloveien. I tillegg vil det føre til inntektssvikt for Østfoldpakka.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til tilrådinga frå Statens vegvesen om at bomstasjonen på

fv 311 blir ståande. Dei uheldige verknadene for trafikktryggleik og miljø langs Brevikveien og resten av sidevegnettet er mindre enn tidlegare rekna med. Ut frå føresetnadene for bompenggeopplegget er det etter Samferdselsdepartementet si vurdering ikkje grunnlag for å ta opp spørsmålet om fjerning av bomstasjonen, slik Akershus fylkeskommune og Vestby kommune foreslår. Dette vil føre til auka trafikklekkasje frå E6, inntektssvikt for Østfoldpakka på 14-18 mill. kr i året (6-8 pst.), trafikkauke på sidevegnettet og miljøulempen for tilstøytande område.

Samferdselsdepartementet tilrår at bomstasjonen på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien skal bli ståande. Departementet legg til grunn at det framleis blir gjennomført trafikktiltjingar i området for å avdekkje eventuelle uheldige framtidige trafikktilhøve som følgje av bomstasjonsplasseringa.



Figur 2.1 Oversiktskart. Bomstasjon på fv 311, Østfold

2.4 Oslopakke 3

Kolsåsbanan

Det går fram av St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedteke at Kolsåsbanan skal oppgraderast til moderne T-banestandard (metrostandard). Dette inneber at strekninga mellom Sørbyhaugen/Montebello og Kolsås blir ombygd med planskilte kryss, stasjonar lagt til rette for drift av tog med seks vogner, utbetring av køyreveg, etablering av sikringssystem og nye stasjonar. I tillegg har Bærum kommune og Akershus fylkeskommune vedteke at det skal leggjast til rette for sporvogn-drift frå Bekkestua via Lilleakerbanan til Oslo sentrum.

Som omtalt i m.a. St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2, blei første etappe frå Sørbyhaugen til Åsjordet opna for trafikk i august 2008. Strekninga frå Åsjordet til Jar er planlagt opna for trafikk hausten 2010. Akershus fylkeskommune ønskjer no å starte arbeida med vidareføring av Kolsåsbanan fram til Bekkestua i 2009. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for strekninga. Akershus fylkeskommune har etter oppfordring frå Samferdselsdepartementet gjennomført ekstern kvalitets-sikring av kostnadene ved prosjektet (KS2). Akershus fylkeskommune har som tiltakshavar for prosjektet gjort framlegg om ei styringsramme på 600 mill. 2009-kr og ei kostnadsramme på 650 mill. 2009-kr. Dette er i tråd med konklusjonen frå den eksterne konsulenten, som òg styringsgruppa for Oslopakke 3 har slutta seg til.

Styringsgruppa for Oslopakke 3 går inn for at arbeida på Kolsåsbanan blir vidareførte fram til Bekkestua så raskt som mogleg. Finansierings- og framdriftsplan for prosjektet vil bli avklart gjennom arbeidet med det samla handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2010-2013. Planlagde arbeid i 2009 vil bli finansierte innafor alt avsette midlar til Kolsåsbanan i Akershus. Styringsgruppa har ikkje teke stilling til plan- og finansieringsløyser for strekninga vidare frå Bekkestua til Kolsås.

Samferdselsdepartementet er positiv til at arbeida på Kolsåsbanan blir vidareførte fram til Bekkestua og at anleggsstart på strekninga Jar – Bekkestua blir framskunda til 2009. Departementet vil leggje vekt på lokale styresmakter sine prioriteringar innafor rammene i Oslopakke 3.

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Kostnadsauken på prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen er omtalt i St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2. For å drive prosjektet rasjonelt

vidare har Statens vegvesen rekna ut eit meirbehov på 320 mill. kr i 2009. Midlar til dette prosjektet i 2009 må prioriterast innafor dei gjeldande økonomiske rammer for Oslopakke 3. Saka vil bli nærare drøfta i styringsgruppa for Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med saka i statsbudsjettet for 2010.

2.5 Forlenging av bompengoordninga i Kristiansand i Vest-Agder

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007-2008) blei det gitt høve til å forlengje eksisterande bompengoordning i Kristiansand ut 2008, eventuelt til ei ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen er behandla av Stortinget. Dersom dette ville gå ut over våren 2009, blei det føresett at Samferdselsdepartementet skulle kome tilbake til Stortinget med saka.

Som omtalt i St.prp. nr. 45 (2007-2008), har Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommunar og kommunane i Kristiansandsregionen slutta seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av ei ny samferdselspakke for regionen. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av Statens vegvesens vedtaksgrunnlag er i gang. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje saka fram for Stortinget så snart som mogleg.

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å forlengje dagens innkrevjingsordning fram til den nye samferdselspakka for Kristiansandsregionen er behandla av Stortinget. Seinaste sluttidspunkt for forlenginga vil vere årsskiftet 2009/2010. Med dette som utgangspunkt vil den forlengte innkrevjinga gi om lag 40 mill. kr i netto innbetalte bompengar. Bruken av midlane vil bli avklart i samband med samferdselspakka.

2.6 Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av andre etappe

Første etappe av rv 557 Ringveg vest og Bybanen er planlagt opna for trafikk i 2010. For å kome raskt i gang med anleggsarbeida på andre etappe av Ringveg vest og Bybanen har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for å finansiere førebuinge arbeid i 2009 og 2010 gjennom auka låneopptak, innsparingar og omprioriteringar innafor det vedtekne Bergensprogrammet. Dei førebuinge arbeida var føresette å omfatte prosjektering, grunnverv og utarbeiding av konkurransegrunnlag. Det var lagt til grunn eit samla forbruk på om lag 190 mill. kr til slike førebuinge arbeid i 2009 og 2010, fordelt med 30 mill. kr til Ringveg vest og 160 mill. kr til Bybanen.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 1 (2008-2009) blei det gitt løyve til å nytte om lag 100 mill. kr til planlegging og prosjektering av andre etappe av Ringveg vest og Bybanen i 2009, jf. side 101 i proposisjonen. Det blei ikkje gitt løyve til å finansiere grunnnerverv og utarbeiding av konkurransegrunnlag.

Grunnnerverv er ein viktig del av førebuingane til anleggsstart på eit prosjekt. For å leggje til rette for anleggsstart på andre etappe av Ringveg vest og Bybanen så raskt som råd, er det ønskeleg å kome i gang med grunnnervervet før det ligg føre endelege vedtak av eit opplegg for vidareføring av Bergensprogrammet. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at løyvet til å nytte om lag 100 mill. kr til førebuingar i 2009 blir utvida til også å omfatte grunnnerverv.

2.7 E6 gjennom Steinkjer – raset i Løsberga i Nord-Trøndelag

I samband med sprengingsarbeid på prosjektet E6 Vist – Jevika – Selli gjekk det 30. juni 2008 eit ras i Løsberga, sør for Steinkjer. Om lag 8 000 m³ steinmasse rasa ut. Raset førte til at jernbana var stengt i to dagar, medan vegen var stengt til 11. juli 2008. Det blei oppretta omkøyring via kommunal veg ved Lø.

Oppryddingsarbeid og vidare forsiktig sprenging heldt fram, men 3. november 2008 skjedde det ei ny utgliding i dei same rasmassane. Etter dette raset var jernbana stengt til 8. november, medan vegen var stengt til 16. februar 2009. Vegtrafikken blei også denne gongen leidd via den kommunale vegen ved Lø. Arbeidet med å sikre fjellskjeringa er no i slutfasen. I tillegg held ein på med ordinære vegarbeid. Siste del av prosjektet er venta opna for trafikk i oktober 2009.

Raset og oppryddingsarbeida har ført til ein meirkostnad for prosjektet på 40-45 mill. kr.

Etter raset 30. juni 2008 blei det oppretta ei referansegruppe som skulle støtte prosjektleinga i oppryddingsarbeidet. For å finne ut om vurderingar, prosedyrar og utføring hadde vore tilrådelege fekk referansegruppa i tillegg som mandat å sjå på arbeidsgang, kartlegging, oppfølging og utføring før raset. Etter raset 3. november 2008 blei mandatet utvida til også å vurdere bruken av ingeniørgeologisk kompetanse i plan- og prosjekteringsfasen.

Referansegruppa la fram sin rapport 23. februar 2009. Dei viktigaste konklusjonane og tilrådingane i rapporten er:

- forarbeida i Løsberga er vurdert utførde slik det er vanleg for høge skjeringar her i landet, men det blei ikkje teke tilstrekkeleg omsyn til krava

til registrering av tidlegare rørsler, slik Statens vegvesen si Handbok 018 Vegbygging, punkt 228 krev.

- bruken av ingeniørgeologisk kompetanse under planlegging og prosjektering av dei høge skjeringane blir vurdert som mangelfull. Gjennomgangen av utarbeidd grunnlagsmateriale viser at ingeniørgeologisk kompetanse ikkje har blitt brukt i særleg grad mellom 1990 og 2004 på dette prosjektet.
- omfanget av den ingeniørgeologiske oppfølginga undervegs i sprengingsarbeida er vurdert som særskilt omfattande samanlikna med det som er vanleg praksis her i landet.
- den kritiske sleppeflata som førte til utglidinga 30. juni 2008, blei ikkje oppdaga i tide trass i grundig ingeniørgeologisk oppfølging. På bakgrunn av fotografi som blei tekne like før utglidinga, kan det hevdast at det kunne vore mogleg å oppdage sleppeflata i tide. Det blir likevel sett på som vanskeleg å vurdere omfanget av dei stabilitetsproblema som oppstod.
- det blir vurdert som lite sannsynleg at alternative undersøkingismetodar, som kjerneboring eller refraksjonsseismikk, ville gitt betre grunnlag for å avdekkje den kritiske sleppeflata før utglidinga skjedde.
- det blir vurdert som lite sannsynleg at alternative uttaksmetodar, som nedskalert sprengningsteknikk eller diamantsaging, kunne hindra utglidinga.
- krava i gjeldande regelverk til bruk av ingeniørgeologisk kompetanse ved planlegging, prosjektering og utføring av høge vegskjeringar blir vurdert som mangelfulle. Det blir foreslått at det i Handbok 018 Vegbygging blir teke inn ei kopling mot NS 3480 Geoteknisk prosjektering, på same måte som for vegtunnelar i Handbok 021 Vegtunnelar.
- Statens vegvesen stiller i sine handbøker ikkje krav til pallhøgde eller salvestorleik for sprenging i skjeringar. Det bør vurderast om slike krav skal takast inn på linje med krava til holavstand og ladningsstyrke i konturen.

Statens vegvesen starta hausten 2008 arbeidet med å gå gjennom gjeldande retningslinjer for å vurdere om det er behov for å setje i verk nye og betra reglar, prosedyrar og tiltak ved planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegskjeringar. Rapporten frå referansegruppa viser at det er behov for å gjennomføre revisjonar av gjeldande retningslinjer. Statens vegvesen har derfor forsert dette arbeidet.

3 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

3.1 Godkjenning av signal- og sikringsanlegget MERKUR

Bakgrunn og status

Jernbaneverket har etter anbodskonkurranse inngått kontraktar med ABB om levering av signal- og sikringsanlegget Merkur (ein ny type anlegg). Det nyutvikla anlegget skal etter planen brukast på Ganddal godsterminal, på det nye dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og på det nye fjernstyringsanlegget mellom Mosjøen og Bodø på Nordlandsbanen.

På grunn av at Merkur er eit nyutvikla system treng det ei generisk (generell) godkjenning av Statens jernbanetilsyn før det kan takast i bruk. Jernbaneverket søkte om å ta i bruk signal- og sikringsanlegget Merkur på Orstad stasjon Ganddal godsterminal for samstundes å sikre ei generisk godkjenning. Statens jernbanetilsyn godkjende ikkje søknaden. Dette blei m.a. grunngitt med at Merkur ikkje er godt nok dokumentert for å fastsetje det tryggleiksnivået som ein krev for signal- og sikringsanlegg.

Etter avslaget frå Statens jernbanetilsyn har Jernbaneverket arbeidd med å få oversikt over konsekvensar og vurdert handlingsalternativ både med tanke på mellombelse og varige løysingar. Jernbaneverket forhandlar no med ABB om tekniske, framdriftsmessige og økonomiske konsekvensar for Merkur-kontraktane som følgje av den manglande godkjenninga. I samråd med Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket førebels valt å oppretthalde kontraktane med ABB. Bakgrunnen er at Jernbaneverket meiner at dette framleis er eit realistisk alternativ. Vilkåret frå Jernbaneverket si side er at ABB i første omgang må få godkjent ei sertifisering av Merkur som system. Denne sertifiseringa må gjennomførast før Jernbaneverket sender ny søknad om generisk godkjenning av Merkur på Ganddal til Statens jernbanetilsyn. Ei sertifisering vil lette den etterfølgjande godkjenningsprosessen om bruk av Merkur på Ganddal. Kontraktane for dei to andre prosjekta blir førte vidare om Statens jernbanetilsyns vedtak om godkjenning på Ganddal gir grunnlag for det. Det er ABBs ansvar å få på plass ei nødvendig sertifisering av Merkur, men Jernbaneverket vil medverke til å få denne på plass.

Jernbaneverket har utarbeidd eit konkurransegrunnlag for ein mogleg anbodskonkurranse om eit nytt signal- og sikringssystem, som kan setjast i verk som ei alternativ løysing om det viser seg at

Jernbaneverket og ABB ikkje blir samde om vilkåra for å oppretthalde Merkur-kontraktane. I tilfelle blir det ein diskusjon mellom Jernbaneverket og ABB om ansvaret for kostnadene som følgje av at Merkur ikkje kan leverast. Sjølv om Merkur blir levert på eit seinare tidspunkt enn det som opphavleg var avtalt, vil det måtte bli eit oppgjør mellom partane med omsyn til meirkostnadene. Partane har valt å vente med eit slikt oppgjør og i staden sjå på dei tiltaka som må gjerast for å få Merkur godkjent så snart som mogleg. I omtalen av kostnader er det berre teke omsyn til meirkostnader slik dei no fortonar seg og til kven som skal betale. Det er m.a.o. ikkje teke omsyn til eit eventuelt erstatningsoppgjør.

På bakgrunn av at Merkuranlegget ikkje blei godkjent for bruk har Jernbaneverket teke initiativ til at det blir gjort ein uavhengig revisjon av anskaffings- og utviklingsprosessen og korleis han er handtert av Jernbaneverket. Revisjonen er meint å gi grunnlag for læring av prosessen og om det bør gjennomførast eventuelle tiltak. Det er lagt opp til at revisjonen skal avsluttast innan sommaren 2009.

Budsjettmessige konsekvensar for dei tre jernbaneprosjekta

Ganddal godsterminal

Prosjektet er seinast omtalt i St.prp. nr. 1 (2008-2009). Terminalen blei opna for drift med manuell togstyring 3. januar 2008. Togstyringa på terminalen held fram med manuell drift fram til eit permanent signal- og sikringsanlegg er på plass. Kostnadsoverslaget for prosjektet er sett til 466,4 mill. 2009-kr. I 2009 er det løyvd 52 mill. kr til slutføring av prosjektet. Jernbaneverket reknar førebels med at meirkostnaden på grunn av forseinkinga med Merkur utgjer i storleiken 20 mill. kr som i hovudsak kjem av endra kontraktsoppfølging og at ordninga med manuell togstyring må halde fram i ytterlegare to år.

Om Merkur-kontrakten med ABB må avviklast, reknar Jernbaneverket førebels med at dette kan innebere ein meirkostnad i storleiken 85 mill. kr som i hovudsak kjem av at det må kjøpast eit nytt permanent signalanlegg og at den manuelle togstyringa av terminalen må halde fram i ytterlegare eitt år.

Sandnes – Stavanger

Prosjektet er seinast omtalt i St.prp. nr. 1 (2008-2009). Etter ei ekstern kvalitetssikring som Samferdselsdepartementet fekk gjennomført i 2008, er kostnadsramma for prosjektet fastsett til 2 570 mill.

2009-kr, medan styringsramma er fastsett til 2 215 mill. 2009-kr, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 242 (2007-2008). I budsjettet for 2009 er det løyvd 749,7 mill. kr til vidareføring av prosjektet.

Det nye dobbeltsporet skal etter planen stå ferdig i slutten av oktober i år. I påvente av å få installert eit permanent signalsystem legg Jernbaneverket opp til å kunne ta i bruk ei mellombels løysing ved å få installert eit NSI 63-anlegg. Dette er eit enklare signal- og sikringsanlegg som gjer det mogleg at begge spora kan takast i bruk ved opninga, men det vil ikkje vere mogleg å veksle mellom spora. Ei slik løysing er mindre fleksibel om det oppstår avvikssituasjonar i togtrafikken på banestrekninga. Jernbaneverket arbeider med løysingar for å handtere dette på ein god måte. Ei slik mellombels løysing må godkjennast av Statens jernbanetilsyn. Jernbaneverket har sett i gang arbeidet med eit NSI 63-anlegg som etter planen skal stå ferdig samstundes med opninga av dobbeltsporet.

Jernbaneverket reknar førebels med at forseinkinga med Merkur vil innebere ein meirkostnad i storleiken 75 mill. kr samanlikna med styringsramma. Dette har i hovudsak samband med godkjenning og installering av eit mellombels NSI 63-anlegg. Om Merkur-kontrakten med ABB må avviklast, reknar Jernbaneverket med at dette vil innebere ein meirkostnad i storleiken 250 mill. kr samanlikna med styringsramma. Meirkostnaden kjem i hovudsak av at det må kjøpast eit nytt permanent signalanlegg i tillegg til at det må installerast ei mellombels løysing med NSI 63, om dobbeltsporet skal kunne opnast etter planen i slutten av oktober i år. Sjølv med ein meirkostnad på 250 mill. kr vil prosjektet kunne halde seg innafor det høgste alternativet for godkjend kostnadsramme. Årsaka er at i dei godkjende alternativa til kostnadsrammer for prosjektet er det teke omsyn til at det kunne oppstå problem på grunn av manglande godkjenning av Merkur, jf. scenario 2 i St.prp. nr. 45 (2007-2008).

Mosjøen – Bodø

Prosjektet er seinast omtalt i St.prp. nr.1 (2008-2009). Etter ei ekstern kvalitetssikring blei kostnadsramma fastsett til 651,3 mill. 2009-kr, medan styringsramma blei sett til 620 mill. 2009-kr. I omtalen går det fram at kostnadsramma er basert på ferdigstilling av prosjektet i 2009, men er usikker, fordi mangel på tilgjengeleg signalkompetanse gjer at ferdigstillinga av prosjektet må utsetjast til utgangen av 2011. Nærare avklaring vil først kunne skje når nødvendige signalressursar kan tilbakeførast til prosjektet. Dette er grunnlagt med at Jernbaneverket i første omgang har sett seg nøydd til å priori-

tere dei avgrensa signalressursane i etaten til arbeidet med å få på plass godkjende signalsystem på dei to andre prosjekta.

Jernbaneverket reknar førebels med at forseinkinga av Merkur vil innebere ein meirkostnad på i storleiken 85 mill. kr samanlikna med styringsramma. Dette har i hovudsak samband med utsetjing av leveransar frå ABB og forlenging av manuell togstyring av togtrafikken på strekninga mellom Mosjøen og Bodø. Om Merkur-kontrakten med ABB må avviklast, reknar Jernbaneverket førebels med at dette vil innebere ein meirkostnad på i storleiken 220 mill. kr samanlikna med styringsramma. Meirkostnaden gjeld i hovudsak kjøp av eit nytt permanent anlegg.

I budsjettet for 2009 er det løyvd 180 mill. kr til vidareføring av prosjektet. På grunn av stopp i arbeidet med innvendige installeringar av Merkur har Samferdselsdepartementet gjort framlegg om å omdisponere 100 mill. kr av løyvinga for 2009 omdisponert til andre jernbanetiltak, jf. omtale i Finansdepartementets proposisjon om tilleggslovingar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2009.

Ved utrekninga av meirkostnader for dei tre prosjekta ved ei vidareføring av Merkur er det lagt til grunn at godkjenninga av systemet må vere på plass seinast i løpet av hausten 2010. Om godkjenninga dreg ut i tid til etter 2010, reknar Jernbaneverket med at kostnadene vil auke ytterlegare. Årsaka er at investerte midlar i Merkur ikkje kjem til nytte, det må lysast ut konkurranse og byggjast eit nytt permanent sikringsanlegg som kjem i tillegg til mellombelse løysingar og manuell drift. I dei førebelse utrekningane av meirkostnader om Jernbaneverket seier opp Merkur-kontraktane med ABB, er det ikkje rekna med eventuelle erstatningskrav frå Jernbaneverket. Om Jernbaneverket skal fremje eit erstatningskrav og storleiken på det, vil vere mest hensiktsmessig å vurdere om det viser seg at Merkur-anlegget på Ganddal godsterminal etter ein ny søknad frå Jernbaneverket, ikkje får den nødvendige godkjenninga frå Statens jernbanetilsyn.

Når det gjeld Mosjøen – Bodø, er det framleis usikkert når nødvendige signalressursar kan tilbakeførast til gjennomføring av prosjektet etter at godkjenningsprosessen av Merkur er nærare avklara. Det er derfor for tidleg å leggje fram forslag om ei ny kostnads- og styringsramme for prosjektet. Samferdselsdepartementet reknar med å kunne kome tilbake med ei ny orientering og med endelige forslag til nye kostnadsrammer/styringsrammer for dei prosjekta der dette er nødvendig, i samband med statsbudsjettet for 2010.

3.2 Kjøp av persontransport med tog frå NSB AS

Departementet viser til St.prp. nr. 1 (2008-2009) der det m.a. går fram at departementet skal orientere Stortinget om sluttresultatet frå forhandlingane med NSB AS om kjøpsavtalen for 2009. Forhandlingane er no avslutta. Kjøpsavtalen er signert med ei økonomisk ramme innanfor vedteken løyving for 2009.

Turistkonseptet på Raumabanen er vidareført også for 2009. Departementet vil gjennomføre ei fornya vurdering av konseptet ved forhandlingane av kjøpsavtalen for 2010. NSB har som intensjon å levere heile tilleggsproduksjonen som blei avtalt i Trafikkavtalen frå ruteterminskiftet i desember

2009. Dette vil innebære fleire togavgangar rundt Oslo og i InterCity-trafikken.

Når det gjeld spørsmålet om eiga nattvogn i Kristiansand, er dette enno ikkje avklart.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker på Samferdselsdepartementets område.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om nokre saker på Samferdselsdepartementets område i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om nokre saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. riksveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som går fram av vedlegg 1, blir med heimel i veglova § 62 tredje ledd omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, med verknad frå 1. januar 2010
2. veg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som

går fram av vedlegg 2, blir med heimel i veglova § 62 tredje ledd teken opp som riksveg frå 1. januar 2010

3. Samferdselsdepartementet fastset med endeleg verknad kvar riksveg tek slutt
 4. prosjektet E18 Krosby – Knapstad i Østfold blir gjennomført basert på revidert kostnadsramme.
-

Vedlegg 1**Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1. januar 2010****Østfold fylke***Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 21	Halden x rv 22	Akershus/Mortegropa
Rv 22	Riksgrensen	Rakkestad x rv 111
Rv 101	Riksgrensen Kornsjø	Søtholmen x rv 22
Rv 102	Riksgrensen Tyslingmo	Ende x rv 22
Rv 103	Øberg x rv 22	Tistedal x rv 21
Rv 104	Rød x rv 21	Svingen x rv 118
Rv 106	Riksgrensen Allingmo	Fjell bru x rv 21
Rv 107	Bekkevoll x rv 111	Torsnes kirke x fv 532
Rv 108	St. Croix x rv 110	Skjærhalden kai
Rv 109	Fredrikstad x rv 110	Borregaard x rv 118
Rv 110	Fredrikstad x rv 111	Skjeberg x rv 118
Rv 112	Rolvøysund x rv 109	Solli x E6/rv 118
Rv 113	Borge x rv 110	Sellebakk
Rv 114	Nordby x rv 115	Greåker x rv 109
Rv 115	Rødsund x rv 120	Akershus/Haslerud
Rv 116	Sogn x rv 118	Skåra x rv 110
Rv 117	Mossikhuset x rv 116	Ørebekk x rv 110
Rv 118	Riksgrensen Svinesund	Moss/Kransen x rv 19
Rv 119	Noreløkka x rv 19	Larkollen x fv 335
Rv 120	Patterød x E6/rv 19	Akershus/Mjærskog
Rv 121	Vestland x rv 115	Kobbøl øst x rv 120
Rv 122	Spydeberg st x fv 233	Libru x rv 115
Rv 123	Kirkås x rv 22	Krok x rv 125
Rv 124	Strømsfoss x rv 21	Askim x E18
Rv 125	Jåvall x rv 21	Akershus/Grønvik
Rv 126	Riksgrensen Trosterud	Bekkenga x rv 21
Rv 128	Rakkestad x E18	Krosby x E18
Rv 151	Akershus/Narvestad	Ringvoll sør x rv 120

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1010 km	660 km	1670 km

Akershus fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 21	Østfold/Mortegropa	Hedmark/Vangen
Rv 22	Gjelleråsen x rv 4 øst	Hvam x E6
Rv 33	Minnesund x rv 177	Oppland/Sikkerlia
Rv 115	Østfold/Haslerudåsen	Bjørkelangen x rv 170
Rv 120	Østfold/Mjærskog	Mosesvingen x rv 22
Rv 120	Skedsmovollen x E6	Hurdal kirke x rv 180
Rv 123	Østfold/Kopperud	Østfold/Basmo
Rv 125	Hemnes gård x rv 115	Østfold/Grønvik
Rv 151	Alisenborg rundkj.	Sonsvn stasjon p-plass
Rv 152	Måna x rv 23/fv 78	Mastemyr x E18
Rv 154	Nygårdskrysset x E18	Vik x rv 155
Rv 155	Oslo/Sværs vann	Tangen bru x rv 21
Rv 156	Ringnes x E6	Nesoddtangen
Rv 157	Sønstedal x rv 156	Granholt x rv 156
Rv 159 (arm)	Kloppa vest x rv 159	Olavsgård x rv 22
Rv 160	Oslo/Lysakerelva	Økri bru x rv E16
Rv 164	Blommenholm rundkj	Levre x rv 160/fv 172
Rv 165	Holmenkrysset vest	Buskerud/Bjerkås
Rv 166	Snarøyakrysset sør x rv 150	Koksaknekk
Rv 167	Asker stasjon rundkj	Stokkersmia x fv 205
Rv 168	Oslo/Grini	Kirkerudholma x E16
Rv 169	Fjellsrud x rv 22	Løken x rv 169
Rv 170	Kringen x rv 22	Tangen x rv 21
Rv 171	Gran x E6	Finstad x rv 170/fv 239
Rv 172	Fetsund bru øst x rv 22	Sørumsand x rv 171
Rv 173	Val x rv 171	Rotnes x rv 177
Rv 174	Dalstua x rv 2	Valhall bru øst x E6
Rv 175	Rennespillet x rv 171	Hedmark/Seterstøa
Rv 176	Dal øst x E6/fv 501	Knepe x rv 35 øst
Rv 177	Årnes x rv 175	Minnesund x E6/rv 33
Rv 178	Eltonåsen x rv 120	Myrtangen x rv 174
Rv 179	Hauerseter x E6/fv 461	Heimvard x rv 177
Rv 180	Ormlia	Oppland/Kåvemyra
Rv 181	Bogsrud x E6	Hedmark grense

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
1130 km	690 km	1820 km

Oslo kommune*Riksvegar som blir kommunale vegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 155	Ski/Sværsvann	Herregård x E18 vest
Rv 160	Vækerø x E18	Bærum/Jar
Rv 161	Nedre Lodalsbru x rv 190	Skøyen holdeplass
Rv 168	St Olavs gt x rv 162	Bærum/Grini

Ny kommunal veg etter 2010

Nye kommunale vegar frå 2010
40 km

Hedmark fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 21	Akershus grense	Skotterud vest x rv 202
Rv 24	Skarnes st nord x rv 175	Stange x rv 222
Rv 25	Hamar sentrum x rv 222	Myklegard x rv 3
Rv 26	Riksgrensen/Lutnes	Tolga x rv 30
Rv 27	Oppland/Muen	Folldal x rv 29
Rv 28	Brenna x rv 26	Nøra x rv 30
Rv 29	Steimoen x rv 3	Oppland/Øy
Rv 30	Nordstumoen x rv 3	Sør-Trøndelag/Havsjøen
Rv 175	Akershus/Seterstøa	Gjemselund bru x rv 2
Rv 181	Hedmark grense	Sandbrua x rv 24
Rv 201	Grue rådhus x rv 20	Riksgrensen/Lintorpet
Rv 202	Tuhusmoen x rv 2	Holtet x rv 206
Rv 205	Roverud x rv 20	Berg x rv 202
Rv 206	Snåroa x rv 210	Riksgrensen/Linna
Rv 207	Finstad x rv 25	Kynnberget
Rv 208	Midtskogberget x rv 25	Rundfloen x rv 26
Rv 209	Strøm x rv 2	Sandbrua nord x rv 24
Rv 210	Kongssenteret x rv 2	Grønland x rv 20
Rv 212	Pellervika nord x fv 84	Stavsjø x rv 213
Rv 213	Nes kirke x fv 35/fv 41	Oppland/Hindklev
Rv 215	Rena vest x rv 3/fv 601	Jordet x rv 26
Rv 216	Moelv x rv 213	Oppland/Botshaug
Rv 217	Isterfossen x rv 26	Åkrestrømmen x rv 30
Rv 218	Drevsjø x rv 26	Riksgrensen/Lillebo
Rv 219	Atna stasjon	Enden x rv 27
Rv 221	Elgå ferjekai	Riksgrensen/Valdalen
Rv 222	Vikselv x E6/fv 224	Vien øst rundkj

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
2540 km	1330 km	3870 km

Oppland fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 27	Frya x E6	Hedmark/Muen
Rv 29	Hedmark/Øy	Hjerkinn x E6
Rv 33	Akershus/Skreifjella	Bjergo x E16
Rv 34	Jarenkrysset vest rundkj	Svingvoll x rv 33
Rv 51	Buskerud/Langehaugsætra	Randen x rv 15
Rv 53	Tyinkrysset x E16	Sogn og Fjordane/Tyinosen
Rv 55	Lom x rv 15	Sogn og Fjordane/Sognefjell
Rv 63	Langvatn x rv 15	Møre og Romsdal/Stavbrekka
Rv 180	Akershus/Kåvemyra	Lygna x rv 4
Rv 213	Hedmark/Hindklev	Sannomkrysset rundkj
Rv 216	Lillehammer x rv 213	Hedmark/Enga
Rv 240	Vang x rv 35	Brandbu x rv 34
Rv 241	Buskerud/Gjørud	Jevnaker øst x rv 35
Rv 243	Buskerud/Bråtan	Hedalen kirke x fv 223
Rv 244	Mjørland x rv 4	Lena x rv 246
Rv 245	Jevnaker vest x rv 35	Dokka sør x rv 33
Rv 246	Lillo vest x rv 33	Reinsvoll x rv 4 rundkj vest
Rv 247	Hov x rv 34	Hasvoldsæter x rv 33
Rv 249	Redalen x rv 4	Svingstad x rv 250
Rv 250	Dokka sør x rv 33	Vingrom rundkj
Rv 251	Høljærast x rv 33	Flatøydegard x fv 250
Rv 252	Tyin x rv 53	Eidsbugarden
Rv 253	Vingnes x E6	Jorekstad x rv 255/fv 319
Rv 254	Segalstad bru x rv 255	Tretten sør x E6
Rv 255	Storhovekrysset x E6	Vinstra nord x E6
Rv 256	Vinstra x rv 255	Hundorp x E6
Rv 257	Sjoa x E6	Randsverk x rv 51
Rv 258	Grotli x rv 15	Sogn og Fjordane/Langevatnet

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
2080 km	940 km	3020 km

Buskerud fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 32	Buskerud/Mossåsen	Hvittingfoss x rv 40
Rv 35	Vestfold/Tyterud	Langebru x E134
Rv 37	Telemark/Buvannshytta	Stengelsrud x rv 40
Rv 40	Vestfold/Borgershamna	Geilo x rv 7
Rv 50	Hagafoss x rv 7	Sogn og Fjordane/Geiteryggen
Rv 51	Gol sentrum x rv 52	Oppland/Langehaugsætra
Rv 165	Bjørnstad x rv 23	Akershus/Bjerkås
Rv 167	Brynsholm x rv 165	Akershus/Stokkerskogen
Rv 241	Hønen x E16	Oppland/Gjørud
Rv 243	Nes x E16	Oppland/Bråtan
Rv 280	Vikersund nord x rv 35	Hamremoen x rv 7
Rv 281	Verpen x rv 23	Ugstad x rv 289/fv 3
Rv 282	Brakerøya x E18	Lyngås x rv 285
Rv 283	Brakerøya x E18	Lerberg x rv 35
Rv 284	Enger x rv 285	Vikersund vest x rv 35
Rv 285	Kjellstad x E18/rv 23	Fjellstua x E16
Rv 286	Damåsen x E134	Skollenborg x rv 40
Rv 287	Åmot sør x rv 35	Pletan x fv 211
Rv 289	Verket ferjekai	Mørk nedre x rv 23
Rv 319	Rundtom x rv 282	Vestfold/Tørkopp

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
1190 km	610 km	1800 km

Vestfold fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 19	Bommane x rv 306/fv 715	Ås nord x rv 35
Rv 32	Island vest x rv 40	Telemark/Høgebånn
Rv 35	Ås x rv 19	Buskerud/Tryterud
Rv 40	Bommestad x E18	Buskerud grense sør
Rv 300	Kilen rundkj	Aulerød x fv 525
RV 301	Larvik x rv 303	Søndersrød x rv 302
Rv 302	Farriseidet x arm E18	Søndersrød x rv 301
Rv 303	Farriseidet x E18	Rønningen x rv 312
Rv 304	Innlaget x rv 305	Kvelde x rv 40
Rv 305	Sandefjord x rv 303	Andebu x rv 307
Rv 306	Undrumsdalkrysset x E18	Moholt x rv 40
307	Gravdal x rv 312	Nes x rv 306
Rv 308	Gullikrysset rundkj øst	Verdens ende
Rv 309	Teie x rv 308	Årøysund
Rv 310	Kopstad x E18	Sollistrand x rv 19
Rv 311	Tønsberg x rv 19/rv 308	Kjær øst
Rv 312	Hesby øst x E18	Dokka x rv 32
Rv 313	Bergsenga øst	Helland nord
Rv 314	Kleivbrottet x rv 315	Bakstevoll x rv 35
Rv 315	Holmestrand nord x E18	Island øst x rv 32
Rv 319	Buskerud/Tørkopp	Stua x rv 35

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
700 km	520 km	1220 km

Telemark fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 32	Vestfold/Mælakollen	Skien sentrum x rv 36
Rv 37	Åmot x E134	Buskerud grense
Rv 38	Kragerø st x fv 253	Åmot x E134
Rv 45	Ofte x E134	Telemark/Osen
Rv 351	Aust-Agder/Bjørkekjerra	Tangen x rv 363
Rv 352	Breviksbrua sør x rv 354	Langesund kai
Rv 353	Rugvedtmyra x rv 354	Skyggstein x rv 36
Rv 354	Brevik x kv 4840	Haugenkrysset x rv 32
Rv 355	Tjønnefoss x rv 41	Krossli x rv 38/fv 803
Rv 356	Vallermyrene x rv 36	Straume x rv 38
Rv 357	Myrabakken x rv 354	Løveid x kv
Rv 358	Bostrak x rv 38	Treungen x rv 41
Rv 359	Øra x rv 36	Midtbygda x rv 36/fv152
Rv 360	Notodden x E134	Gvarv x rv 36
Rv 361	Ørvella x E134	Gransherad x rv 37
Rv 362	Krossen x rv 37	Haukeligrend sør x E134
Rv 363	Dørdal x E18	Humlestad x E18
Rv 364	Mæl x rv 37	Ormemyr x rv 37

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1010 km	780 km	1790 km

Aust-Agder fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 42	Stoa x E18	Hyllekli x rv 41
Rv 42	Svennes x rv 41	Vest-Agder/Vidarsgjøvet
Rv 45	Rotemo x rv 9	Telemark/Osen
Rv 351	Søndeled x E18	Telemark/Bjørkekjerr
Rv 401	Vestre Vallesverd x E18	Vest-Agder/Fjordtjønnene
Rv 402	Lillesand x fv 235	Birkeland x rv 41
Rv 403	Vest-Agder/Jeppestøls vann	Hornesund x rv 9
Rv 404	Frivoll x E18	Søre Herefoss x rv 41
Rv 405	Vest-Agder/Bjønndalen	Vegusdal x rv 42
Rv 406	Senumstad bru x rv 41	Stemlona x rv 405
Rv 407	Strømmen x rv 420	Vik x rv 420
Rv 408	Rykene x rv 407	Blakstad x rv 42
Rv 409	Krøgenes x rv 410	Kongshavn x fv 193
Rv 410	Rømyr x E18	Harebakken x E18
Rv 411	Bosvik x rv 416	Tvedestrand x rv 410
Rv 412	Hovde bru x rv 415	Nelaug stasjon
Rv 413	Myklandsdal x rv 42	Dølemo x rv 41
Rv 414	Ubergsmoen x rv 415	Høl x fv 91
Rv 415	Fianesvingen x E18	Rislandsfeta x rv 41
Rv 416	Myra x rv 414	Risør havn
Rv 417	Renstøl x rv 417	Bråten x rv 416
Rv 418	Akland	Egddalen x fv 71
Rv 419	Hannåsmoen x rv 9	Klepp x fv 309
Rv 420	Longum park x E18	Berge x E18/fv 54

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
1000 km	540 km	1540 km

Vest-Agder fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 42	Aust-Agder/Vidarsgjøvet	Rogaland/Tverråna
Rv 43	Lista fyr	Skeie x rv 42
Rv 44	Trolldalen øst x E39	Rogaland/Tverråna
Rv 45	Svartevatn x rv 468	Rogaland/Tverråna
Rv 401	Håneskrysset x E18	Aust-Agder/Fjordtjønnene
Rv 403	Åmdal sag x rv 405	Aust-Agder grense
Rv 405	Mosby x rv 9	Vennesla rundkj
Rv 452	Vollevatn x E18	Ålefjær x rv 453
Rv 453	Hunsfoss rundkj x rv 405	Ryen x rv 41
Rv 454	Vennesla x rv 405	Stupstad x rv 461
Rv 455	Ime x E39	Kyrkjebygd x fv 351
Rv 456	Hannevika x E39	Fikså rundkj
Rv 457	Kjos x rv 456	Flekkerøy x fv 8
Rv 458	Skinsnes x E39	Gismerøya
Rv 459	Døle bru x E39	Nødbekk x fv 201
Rv 460	Lindesnes fyr	Håland x rv 42
Rv 461	Brennåsen x E39	Sandbråtet x rv 465
Rv 462	Hægelandskrysset nord x E39	Bjelland x rv 455
Rv 463	Borhaug x rv 43	Vanse x rv 43
Rv 464	Grøndokka x rv 43	Møska bru x E39
Rv 465	Kjørrefjord x rv 43	Risnes bru x fv 839
Rv 466	Flikka x E39	Sandvatn x rv 42
RV 467	Sirnes x E39	Osen bru x fv 901
Rv 468	Tonstad x rv 42	Svartevatn x rv 45/fv 975
Rv 469	Skolla x rv 44	Eide x fv 908/fv 910
Rv 471	Bjørndalssletta rundkj sør x E18	Gartnerløkka x E18/rv 9

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
1310 km	750 km	2060 km

Rogaland fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
RV 13 (arm)	Torgekrossen x rv 13	Tau ferjekai
Rv 42	Vest-Agder/Tverråna	Helleland x E39
Rv 44	Vest-Agder/Åna Sira	Egersund sør
Rv 44	Egersund stasjon	Skjæveland x rv 325
Rv 44	Oalsgt rv 509 x fv 325	Våland sørvest x E39
Rv 45	Vest-Agder/Tverråna	Vaulekrossen x E39
Rv 46	Knapphus x E134	Berge x rv 13
Rv 47	Skudeneshavn ferjekai	Håvik x rv 518
Rv 47	Haugesund x E134	Hordaland/Våga
Rv 501	Rekeland x rv 44	Heskestad x E39
Rv 503	Vikeså x E39	Byrkjedal x rv 45
Rv 504	Varhaug vest x rv 44	Bue x E39
Rv 505	Bergene x rv 504	Ganddal x rv 44
Rv 506	Bryne x rv 44/fv 251	Ålgård x E39
Rv 507	Bore x rv 510	Søyland x rv 44
Rv 508	Oltedal x rv 45	Høle x rv 13
Rv 509	Tjensvollkrysset x E39	Banavigå x rv 427
Rv 510	Kjeppekrossen x rv 44	Stangeland x fv 443
Rv 511	Skudeneshavn x rv 47	Eide x rv 47
Rv 513	Solheim x E134	Skjoldastraum x rv 515
Rv 514	Sandeid x rv 46	Ølen x E134
Rv 515	Grinde x E134	Nedstrand ferjekai
Rv 516	Hogstadkrossen x rv 13	Hommersåk kirke x fv 341
Rv 517	Lovraeidet x rv 13	Jelsa ferjekai
Rv 519	Nordbø x E39	Judaberg ferjekai
Rv 520	Ropeid x rv 46	Hordaland grense
Rv 521	Harestad x E39	Randaberg ferjekai
Rv 543	Ølensvåg x E134	Utbjoa kai

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1820 km	670 km	2490 km

Hordaland fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 7	Granvin x rv 13	Trengereid x E16
Rv 13	Vinje x E16	Sogn og Fjordane/Vikafjell
Rv 47	Rogaland/Våga	Haukås x E39
Rv 48	Øvernes x E134	Frølandsvatn x rv 7
Rv 49	Jektevik x E39	Norheimsund bru x rv 7
Rv 57	Knarvik yrkesskole x E39	Leirvåg ferjekai
Rv 520	Rogaland grense	Hordal x E134
Rv 540	Gyldenpris x rv 555	Sandeidet x rv 557
Rv 541	Smørsund x rv 47	Arhaugvik x kv
Rv 542	Føyeno bussterminal x E39	Svortland x fv 12/fv 23
Rv 544	Porsvikskar x rv 48	Ådland bru x E39
Rv 545	Meatjønn x E39	Sandvikvågkrysset x E39
Rv 546	Rådal x rv 580	Bjekkarvik x fv 150
Rv 549	Kilen x rv 48	Sævareid x fv 121
Rv 550	Odda x rv 13	Jondal x fv 107
Rv 551	Løfallstrand x rv 48	Eitrheimvågen nord x rv 550
Rv 552	Mobergkrysset	Eikelandssosen x rv 48
Rv 555	Beinastaden x rv 561	Hjellestad x rv 556
Rv 556	Fjøsangerlokket rundkj	Hjellestad ferjekai
Rv 557	Straume x rv 556	Liavatnet x fv 191
Rv 558	Bjørndalstræ x rv 557	Haakonsvern x fv 197
Rv 559	Fjell x rv 555	Møvik x fv 210/kv
Rv 561	Beinastaden x rv 555	Skjold x fv 229/fv 231
Rv 562	Ørjebekkryssset nord x rv 555	Skråmestø x fv 223
Rv 563	Storeklubben nord x rv 562	Åsebø x rv 562
Rv 564	Salhuskrysset x rv 564/fv 267	Rossland x fv 249
Rv 565	Isdalstø x rv 57	Fonnes x rv 57
Rv 566	Herland x E16	Lone bru x rv 567
Rv 567	Haukås x E39	Tyssebotn ferjekai
Rv 568	Austrheim x rv 565	Fedje kai x fv 423
Rv 569	Dalseid x E16	Romarheim bru x E39
Rv 570	Andås x E39	Sogn og Fjordane/Illdalen
Rv 572	Holven x rv 13	Bruravik x rv 7
Rv 580	Arnanipa x E16	Midttun skole x E39
Rv 582	Søråskrysset x rv 580/fv 179	Lyngbøkrysset sør x rv 555
Rv 585	Paradis x rv 582	Sandviken nord x E39

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1760 km	1170 km	2930 km

Sogn og Fjordane fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 13	Hordaland/Vikafjellet	Moskog x E39/rv 5
Rv 50	Buskerud/Geiteryggen	Nyheim x E16
Rv 53	Oppland/Tyinosen	Sandnes x rv 5
Rv 55	Oppland/Sognefjell	Vadheim x E39
Rv 57	Hordaland/Fensfjord	Storehaugen x E39
RV 60	Byrkjelo x E39	Møre og Romsdal/Støverstein
Rv 61	Møre og Romsdal/Bekslevatnet	Maurstad x rv 15
Rv 258	Oppland/Langevatnet	Ospeli bru x rv 15
RV 570	Hordaland/Ildalen	Steine x rv 57
RV 601	Langhuso x rv 50	Undredal
Rv 602	Vangsnes x rv 13	Feios x fv 182
Rv 603	Marifjøra bru x rv 55	Marifjøra x fv 336
Rv 604	Røneid x rv 55	Høge bru x fv 334/fv 335
Rv 606	Krakhella ferjekai	Daløy ferjekai
Rv 607	Lavik bru x E39	Flekke sør x rv 57
Rv 608	Ringstad x rv 609	Askvoll ferjekai
Rv 609	Eikenes ferjekai	Førde vest x E39
Rv 610	Eldalsosen x rv 13	Osen bru x rv 57
Rv 611	Naustdal x rv 5	Stavang x fv 542
Rv 613	Blekesvingen x rv 15	Tvinnereim x fv 698
Rv 614	Grovavika x rv 5	Stårheim x rv 15
Rv 615	Storebru x rv 5	Kleivedammen x E39
Rv 616	Isane x rv 614	Kjelkenes x rv 614
Rv 617	Måløy x ferjekai	Raudeberg x fv 600/fv 602
Rv 618	Almenning x rv 15	Selje x fv 632/kv
Rv 620	Møre og Romsdal grense	Leikanger x fv 633
Rv 630	Voldum x E16	Seltun aust x E16

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1450 km	1210 km	2660 km

Møre og Romsdal fylke*Riksveggar som blir fylkesveggar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 60	Blindheim x E39	Sogn og Fjordane/Kvernhusbakken
Rv 61	Solavågseidet x E39	Sogn og Fjordane/Bekslevatnet
Rv 62	Oppdøl x E39	Sunnalsøra x rv 70
Rv 63	Oppland/Stavbrekka	Soggebrua x E136
Rv 64	Raumabrua x E136	Rishaugen
Rv 65	Sør-Trøndelag/Gardabrekka	Betna x E39
Rv 620	Sogn og Fjordane grense	Åheim sør x rv 61
Rv 650	Linge x rv 63	Sjøholt aust x E39
Rv 651	Volda x E39	Straumshamn x E39
Rv 652	Eidså x rv 61	Lauvstad ferjekai
Rv 653	Gardnes x rv 61	Furene rundkj
Rv 654	Kvernavågen x rv 61	Fosnavåg x fv 20
Rv 655	Tryggestad x rv 60	Ørsta x E39
Rv 656	Valle x E39	Magerholm x rv 60
Rv 657	Mauseidvågen x rv 61	Langevågen
Rv 658	Ytterlandsvika	Staurnes
Rv 659	Eidsvika x rv 661	Skjeltene ferjekai
Rv 660	Åfarnes x rv 64	Stubøen x rv 62
Rv 661	Digernesskiftet x E39	Leirvikbukta x E39
Rv 662	Moldegård x E39	Hollingsholmen ferjekai
Rv 663	Sylte x rv 64	Vevang x rv 64
Rv 664	Eidem x rv 663	Bud x fv 235
Rv 665	Steinløysa x rv 62	Angvika x rv 666
Rv 666	Toven x rv 62	Batnefjordsøra x E39
Rv 668	Mordal x rv 662	Dryna ferjekai
Rv 669	Edøya ferjekai	Øygarden x rv 669
Rv 670	Skei x rv 65	Ålvundfossen x rv 70
Rv 671	Haugen x rv 670	Todalsøra
Rv 680	Byskogen x E39	Sør-Trøndelag/Eiteråa
Rv 682	Espeset x rv 680	Hennset x E39

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesveggar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesveggar 2010
1770 km	1320 km	3090 km

Sør-Trøndelag fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 30	Støren x E6/fv 630	Hedmark/Havsjøen
Rv 31	Røros x rv 30	Riksgrensen
Rv 65	Forve x E39	Møre og Romsdal/Gardabrekka
Rv 680	Stormyra x E39	Møre og Romsdal/Eiteråa
Rv 700	Svorkmo x rv 65	Berkåk x E6
Rv 701	Storås x rv 65	Meldal sør x rv 700
Rv 704	Sandmoen x E6	Brøttem x fv 926
Rv 705	Nord-Trøndelag/Vinsmyr	Brekken x rv 31
Rv 707	Flakk x rv 715	Klett sør x E6/E39
Rv 708	Melhuskrysset øst rundkj	Korsvegen x fv 692/fv 696
Rv 709	Børse x fv 757	Hove x rv 708
Rv 710	Bårdshaug x E39	Krinsvatn x rv 715
Rv 713	Sandstad x rv 714	Volden x rv 714
Rv 714	Gjølme x rv 710	Hellesvik x rv 716
Rv 715	Fossestuvegen x fv 902	Nord-Trøndelag/Meungen
Rv 716	Hellesvik x rv 714	Hammeren x rv 714
Rv 717	Sund x rv 718	Rørvik x rv 715
Rv 718	Leira x rv 715	Rødsjø x rv 715
Rv 720	Olsøy x rv 715	Nord-Trøndelag/Berget
Rv 721	Botngård x rv 710	Mebostad x rv 721
Rv 723	Årnes x rv 715	Stokkøya x fv 34

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1790 km	1170 km	2960 km

Nord-Trøndelag fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 17	Asp x E6	Nordland/Simlestraumen bru
Rv 72	Stamphusmyra vest x E6	Riksgrensen/Åbo
Rv 74	Bjørgan x E6	Riksgrensen/Murumoen
Rv 705	Sandfærhus x E6	Sør-Trøndelag/Vinsmyr
Rv 715	Sør-Trøndelag/Gaupdalen	Årgård x rv 17
Rv 720	Hjellebotn x rv 17	Sør-Trøndelag/Berget
Rv 751	Turifoss x E14	Kopperå
Rv 752	Hegramo x E14	Okkelberg
Rv 753	Vedul x E6	Mostad x fv 67
Rv 754	Skogn x E6	Markabygd x fv 120
Rv 755	Røra x E6	Volden x rv 715
Rv 756	Sandvika x rv 72	Riksgrensen/Sandvika
Rv 757	Verdal havn	Volden x fv 160
Rv 758	Stene x rv 72	Vuku x rv 757
Rv 759	Stiklestad x rv 757	Sannan rundkj x rv 762
Rv 760	Bjøra bru x rv 17	Tinghaugen sør x E6
Rv 761	Straumen nord x rv 755	Vist x E6
Rv 762	Figga rundkj x E6	Støa x fv 266
Rv 763	Norbotten	Vegset x E6
Rv 764	Grøndalselv x E6	Skorovatn x fv 363
Rv 765	Eidet bru x rv 74	Riksgrensen/Østborg
Rv 766	Sjøåsen x rv 17	Vik kirke x fv 493
Rv 767	Lænn x rv 769	Skomsvoll x fv 465
Rv 768	Strandval x rv 769	Abelvær x kv
Rv 769	OK rundkj	Sørlikorsen x rv 770
Rv 770	Nordlandskorsen x rv 17	Austafjord x fv 509
Rv 771	Saltbotnkorsen x rv 770	Gutvik ferjekai
Rv 773	Brekvasselv x E6	Røyrvik x fv 362/fv346
Rv 774	Mule x E6	Levanger ferjekai
Rv 775	Gartland x E6	Høylandet skysstasjon x rv 17
Rv 776	Høylandet nord x rv 17	Geisnes ferjekai x rv 769
Rv 777	Myrvik x rv 769	Ølhammeren ferjekai
Rv 802	Nordland/Valalia	Bogen bru x rv 771

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1770 km	1240 km	3010 km

Nordland fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 12	Rundkj Vikaåsen	Utskarpen x rv 17
Rv 17	Nord-Trøndelag grense	Tverlandet x rv 80
Rv 76	Brenna x E6	Schrøders plass
Rv 78	Kulstad x E6	Leirosen x rv 17
Rv 81	Ulvsvåg x E6	Skutvik ferjekai
Rv 82	Hundneset x E10	Andenes nord
Rv 771	Nord-Trøndelag/Bogen	Nord-Trøndelag/Horsfjordbotnet
Rv 801	Årsandøy x rv 17	Terråk
Rv 802	Kjelleidet x rv 17	Nord-Trøndelag/Velen
Rv 804	Hattfjelldal øst x rv 73	Ivarrud x fv 290
Rv 806	Korgen vest x E6	Bleivassli x fv 324
Rv 808	Varpen x E6	Levang x rv 17
Rv 809	Vågen x rv 17	Glein x fv 186
Rv 812	Medby x E6	Tuv x rv 17
Rv 813	Vesterli x rv 812	Tverrvik
Rv 815	Smorten x E10	Leknes x E10
Rv 816	Rørvik x E10	Henningsvær
Rv 817	Skifjord x rv 815	Stamsund kai
Rv 818	Storeidet x E10	Ballstad kai
Rv 819	Ballangen x E10	Kjeldebotn x fv 732
Rv 820	Sortland x rv 82	Straume x fv 901
Rv 821	Frøskeland x rv 820	Myre
Rv 822	Langvasshøgda x E10	Kaldjord ferjekai x fv 889
Rv 824	Troms/Landsholmen	Ramsund
Rv 826	Vassmyra x E6	Røsvik
Rv 828	Engan ferjekai	Flostrand
Rv 829	Grovfjordkrysset x E10	Troms/Grovfjord
Rv 830	Finneid x E6	Sulitjelma
Rv 831	Tjongsfjord x rv 17	Vågaholmen
Rv 834	Stormyra x rv 80	Vikan
Rv 835	Vassmo x E6	Nordfold
Rv 836	Stokkvågen x rv 17	Stokkvågen ferjekai
Rv 837	Kanstad x E10	Rindbø x fv 691
Rv 838	Skaugvoll x rv 17	Sund ferjekai
Rv 839	Igerøy ferjekai	Gladstad x fv 81

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
2570 km	1550 km	4120 km

Troms fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 83	Harstad sentrum	Langvassbukt x rv 85
Rv 84	Fossbakken x E6	Salangsverket
Rv 86	Andselv vest x E6	Gryllefjord
Rv 87	Elverum x E6	Øvergård x E6
Rv 91	Fagernes x E8	Olderdalen x E6
Rv 824	Nordland/Landsholmen	Møllemyrene x E10
Rv 825	Tjeldsundbrua sør x E10	Langmyra x E6
Rv 829	Grov x rv 825	Nordland grense
Rv 847	Setermoen x E6	Innset x fv 166
Rv 848	Sletta x rv 84	Kanebogen x rv 83
Rv 849	Gåre x rv 83	Borkenes
Rv 851	Brandvoll x E6	Sjøvegan x rv 84
Rv 852	Elvevoll x rv 84	Brøstadbotn nord x fv 211
Rv 854	Rundhaug x rv 87	Målsnes
Rv 855	Buktamo x E6	Finnfjordbotn x rv 86
Rv 856	Finnfjordeid x rv 855	Fredheim x fv 265
Rv 857	Heia x E6	Øverbygd x rv 87
Rv 858	Tømmereelv x E6	Eidkjosen x rv 862
Rv 859	Skjæret x rv 858	Tennes x kv
Rv 860	Islandsbotn x rv 86	Stonglandseid x fv
Rv 861	Silsand x rv 86	Stønnesbotn x rv 862
Rv 862	Langnes	Straumsbotn x rv 86
Rv 863	Kvaløysletta x rv 862	Skåningsbukt x fv 305
Rv 865	Storslett x E6	Bilto
Rv 866	Langslett x E6	Flåten
Rv 867	Samamoa x rv 83	Fenes ferjekai
Rv 868	Oteren x E6	Lyngseidet x rv 91
Rv 869	Perlarsaneset x rv 866	Skaret x fv 347

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
1730 km	1180 km	2910 km

Finnmark fylke*Riksvegar som blir fylkesvegar frå 1.1.2010:*

Vegnummer	Frå	Til
Rv 94	Polarbase x kv 5090	Hammerfest lufthavn
Rv 98	Lakselv x E6/rv 892	Smalfjord kai
Rv 882	Langfjordbotn x E6	Gamvik x rv 882
Rv 883	Leirbotnvatn x E6	Utheim x rv 883
Rv 885	Hesseng x E6	Bjørnevatn
Rv 886	Storskog x E105	Grense Jakobselv
Rv 888	Ifjord x rv 98	Mehamn skole x fv 263
Rv 889	Smørfjord x E69	Havøysund kai x fv 155
Rv 890	Tana bru øst x E6	Berlevåg kai
Rv 891	Gednje x rv 890	Båtsfjord gamle kai
Rv 894	Mehamnelv bru x rv 888	Kjøllefjord kai
Rv 895	Skiippagurra x E6	Riksgrensen/Polmak

Fylkesveglengder før og etter 2010:

Fylkesvegar 2009	Øvrig riksveg som blir fylkesveg	Sum fylkesvegar 2010
630 km	870 km	1500 km

Vedlegg 2

Fylkeskommunale og kommunale vegstrekningar som blir riksvegar frå 1. januar 2010

Kopling til nasjonale knutepunkt

Kommunal veg frå rv 94 til Polarbase i Hammerfest (kv 5090)

Kommunal veg frå E6 til Fagernes hamne- og jernbaneterminal i Narvik (kv 3250)

Kommunal veg frå E6 til Toraneset i Mo i Rana (kv 1164, kv 1267 og kv 1275)

Kommunal veg frå E136 til Flatholmen hamneterminal i Ålesund (kv15180)

Kommunal veg frå rv. 47 til Husøy hamneterminal i Karmsund (kv 1538)

Fylkesveg 101 frå rv 40 til Revet hamneterminal i Larvik

Kommunal veg frå E18 til Vippetangen i Oslo (kv 16467 og kv 10077)

Kopling til nasjonale lufthamner

Fylkesveg 285 og fylkesveg 280 frå E18 til Torp lufthamn i Sandefjord

Kommunal veg frå E6 til Moss lufthamn Rygge (kv 2100)