

Strategi for fylkesveinettet 2022-2031

Innhold

1 – Anvendelse og hensikt.....	1
1.1 Innledning.....	1
1.2 Bakgrunn	1
1.2.1 Regional planstrategi 2020-2024	2
1.3 Hvorfor en fylkesveistrategi?	2
2 – Visjon og hovedstrategier.....	3
2.1 Visjon for fylkesveinettet	3
3 – Kunnskapsgrunnlag.....	4
3.1 Fylkesveinettets omfang og funksjon.....	4
3.2 Vedlikeholdsetterslep.....	6
3.3 Funksjonsinndeling.....	8
3.4 Fremtidens trafikkbilde og ny teknologi.....	9
3.4.1 Nullvekstmål i personbiltrafikk.....	9
3.4.2 Ny teknologi.....	10
3.5 Økonomiske rammebetingelser	10
4 – Fokusområder.....	11
4.1 Trafikksikkerhet og nullvisjon.....	11
4.1.1 Mål trafikksikkerhet.....	11
4.2 Klima og miljø	12
4.2.1 Mål klima og miljø	12
4.3 Naturfare og klimatilpassing	12
4.3.1 Mål naturfare og klimatilpassing.....	14
4.4 Grønn mobilitet	15
4.4.1 Tilbud til gående og syklende	15
4.4.2 Kollektiv infrastruktur.....	15
4.4.3 Byutvikling	15
4.4.4 Mål grønn mobilitet.....	17
5 – Investeringsprosjekter	18
5.1. Nybygging	18
5.2 Oppgraderingsprosjekter	18
5.3 Finansiering fylkesveiprojekter	18
5.3.1 Medfinansiering («spleiselag»)	18
5.3.2 Forskuttering	19

5.3.3 Rekkefølgekrav	19
5.4 Styring av prosjektporteføljen.....	19
5.5 Prosjektmetodikk for fylkesveiprojekt.....	20
5.6 Mål investering.....	20
6 – Drift og vedlikehold	21
6.1 Drift.....	21
6.2 Vedlikehold.....	21
6.3 Driftskontrakter	22
6.4 Mål drift og vedlikehold	22

1 – Anvendelse og hensikt

1.1 Innledning

Fylkesveistrategien er et kunnskapsgrunnlag som viser prinsipper og strategier som ligger til grunn for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av fylkesveinettet.

Gjennom vedlikehold og heving av standarden på fylkesveiene ønsker Vestfold og Telemark fylkeskommune å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, og samtidig gjøre fylkesveinettet rustet til å møte fremtidens utfordringer. Fremtidens klima vil være varmere, våtere og villere. Naturfarer som skred, flom og oversvømmelser vil gjøre seg gjeldende i mye større grad enn før. Vi må derfor tilpasse vedlikeholdet og standardhevingen av fylkesveinettet til klimaet for å få til en effektiv forvaltning. Eksempler på slike tiltak kan være grøfting, etablering av stikkrenner, ras- og skredsikring og lignende.

God veistandard gir økt trafiksikkerhet. Men i arbeidet med å nå nullvisjonen søker fylkesveistrategien en ytterligere spiss angrepsvinkel. Datamateriale fra Politiet og Statens vegvesen gir fylkeskommunen oversikt over de mest ulykkesutsatte punktene og strekningene på fylkesveinettet. Utbedring av disse vil være en effektiv måte å forebygge ulykker i trafikken på. I tillegg til dette, legger fylkesveistrategien særlig vekt på viktigheten av gang- og sykkelvei nær grunnskoler. Slik kan barn og unge sikres trygg ferdsel i trafikken på vei til og fra skole.

Å få til en overgang til grønn mobilitet der potensialet er størst, sees i fylkesveistrategien særlig i sammenheng med et velfungerende og sammenbundet sykkelveinett. Fylkets eksisterende sykkelveinett har stort potensial, med mange strekninger som kan kobles sammen. Å ha mulighet til å reise fra A til B uten «missing links» på sykkelveinettet, vil være et viktig incentiv overfor befolkningen i fylket. Grønn mobilitet skal ses i sammenheng med helhetlig planlegging for myke trafikanter, slik at trafiksikkerhetsfaktoren får størst mulig effekt.

1.2 Bakgrunn

Vestfold og Telemark fylkeskommune er en regional utviklingsaktør, og har ansvar for å sikre at verdiene og funksjonene i fylkesveinettet blir forvaltet i tråd med nasjonale og regionale retningslinjer. Organisasjonen er politisk styrt, og det er de folkevalgte som bevilger penger til fylkesveiene.

Vestfold og Telemark fylkeskommune eier, drifter og forvalter omtrentlig 3 100 km fylkesvei. I tillegg kommer 375 km med gang og sykkelvei langs fylkesvei. Fylkesveinettet skal sørge for framkommelighet for alle trafikantgrupper, inkludert kollektivtransport, gående og syklende.

Regionreformen ble gjennomført 1.1.2020, med opprettelse av Vestfold og Telemark fylkeskommune. I den forbindelse ble store deler av tidligere Sams veiadministrasjon overført til ny organisasjon. Det har ført til at fylkeskommunen har fått en enda større og viktigere rolle som samferdselsaktør, med økt fagkompetanse på vei og kollektivtransport. Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en profesjonell, tydelig og fremtidsrettet veieier og byggherre gjennom effektiv bruk av kompetanse, samarbeid, innovasjon, teknologi og grønn-innkjøpsmakt.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier er en nasjonal utfordring. Dersom fylkeskommunene skal ha mulighet til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet må rammene til fylkesveiene økes. Gjennom dette vil vi kunne gi et løft til distriktene våre, og sikre god og trafiksikker framkommelighet for befolkning og

næringsliv. Det er også viktig å presisere at veinettet henger sammen og må ses som en helhet. Transport av varer, gods og personer tar ikke hensyn hvem som er veieier, men er avhengig av et velfungerende, helhetlig og forutsigbart transportsystem. Det er derfor viktig med en balansert økonomisk satsing på veinettet, slik at ikke standardgapet mellom riksveiene og fylkesveiene øker ytterligere.

1.2.1 Regional planstrategi 2020-2024

Fylkestinget vedtok *Regional planstrategi (RPS) - Å utvikle Vestfold og Telemark - verdiskaping gjennom grønn omstilling* den 15. desember 2020. Fylkeskommunen skal styre etter FNs bærekraftsmål for å løse de regionale samfunnsutfordringene. De prioriterte bærekraftsmålene er:



Ved overgangen til det nye fylket Vestfold og Telemark foreligger det to sett regionale planer og strategier, vedtatt av de to fylkeskommunene. Disse planene er gjeldende inntil nytt fylkesting vedtar nye planer. Ved overgang til nytt fylke vil disse planene måtte forholde seg til hele det samlede planvolumet for Vestfold og Telemark. RPS omtaler behovet for å lage en samlet fylkesveistrategi for det nye fylket.

De regionale planene legger føringer for at transportsystemet skal være miljøvennlig sikkert og effektivt. Planene tar også for seg utvikling av veinettet, styrking av kollektivtransporten, utvikling av kollektivknutepunkt, parkeringsstrategi, og hvordan moderne jernbaneutbygging kan fungere som ryggraden i transportsystemet.

De regionale planene omhandler blant annet en konsentrert by- og tettstedsutvikling som reduserer behov for bruk av bil, og bygger opp om gange, sykkel og det å reise kollektivt. Reisemiddelfordelingen i byer og tettsteder skal endres gjennom en kombinasjon av virkemidler for å styrke miljøvennlig transport (gange, sykkel og kollektiv) og å bremse veksten i biltrafikken. Myke trafikanter skal prioriteres. Transportløsningene skal brukes til å styrke fylkets utviklingsmuligheter.

Hovedforskjellen mellom en regional plan og en strategi er at utarbeidelse og oppfølging av regionale planer er underlagt prosesskravene i plan- og bygningsloven, mens prosess for utarbeidelse av strategi kan skreddersys etter behov. Alle planprosesser gjennomføres i samarbeid og nær dialog med berørte samarbeidspartnere.

1.3 Hvorfor en fylkesveistrategi?

Vestfold og Telemark fylkeskommune er en regional utviklingsaktør. Dette innebærer at et av fylkets viktige samfunnsoppdrag er å utvikle fylket til et trygt og attraktivt sted for både innbyggere og næringsliv. Fylkesveinettet er ett av mange verktøy og virkemidler som brukes for å løse dette samfunnsoppdraget, sammen med videregående skoler, kulturtilbud og arealutvikling. En velfungerende infrastruktur binder fylket sammen, og er et viktig premiss for næringslivsutvikling og innbyggernes tilfredshet. Fylkesveiene er i dette henseende en viktig faktor som bidrar til den regionale utviklingen.

Fylkesveistrategien gir et bilde av status på fylkesveinettet, og synliggjør dagens og framtidige utfordringer i Vestfold og Telemark. Den gir kriterier for prioriteringer, og vil være et grunnlag for politiske avveininger mellom ulike innsatsområder. Strategien for fylkesvei legger føringer for prioriteringer på forvaltning, drift, vedlikehold og investering.

Fylkesveistrategien vil rulleres hvert fjerde år, som et utspring av hver politisk valgperiode og utarbeidelse av RPS.

2 – Visjon og hovedstrategier

Strategien bygger på fylkeskommunens overordnede visjon: «Verdi for framtida». Fra et veiperspektiv vil dette innebære å legge til rette for infrastruktur hvor nye arbeidsformer og innovative løsninger skal gi bolyst og livskvalitet. Fylket står overfor utfordringer knyttet til verdiskaping, levekår og klima som krever samordnet innsats på tvers av sektorer, forvaltningsnivå og aktører. Samferdsel griper inn i mange samfunnsområder og spiller en viktig rolle for å oppnå en mer bærekraftig samfunnsutvikling.

Veinettet er viktig infrastruktur for bosetting og næringsliv i hele fylket. Europa- og riksveiene er sentrale transportkorridorer innad i fylket og mot våre nabofylket, og fylkesveiene er viktige forbindelser mellom byer og lokalsamfunn i fylket, for alle trafikantgrupper. Fylket har også tre jernbanestrekninger, flere viktige havner og fergeforbindelser for persontransport og frakt av gods ut i Europa.

2.1 Visjon for fylkesveinettet

Hovedutvalg for samferdsel gjennomførte workshop i møte 22.09.21, med tema fylkesveinettet, mål og visjon. Resultatene fra workshop dannet grunnlag for HS-sak 92/21, der det ble vedtatt en visjon for fylkesveinettet.

«Vestfold og Telemark fylkeskommune skal ha som mål å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Det skal arbeides for å nå nullvisjonen med ingen hardt skadde eller drepte. I tillegg skal det arbeides for å møte fremtidens klimautfordringer ved å satse på klimatilpassede løsninger, så som rassikring, flom og overvannsproblematikk. Fylkeskommunen skal arbeide for å få til en overgang til grønn mobilitet der potensialet er størst.»

For å kategorisere ovennevnte visjon, er fylkesveistrategien delt inn i fire temaer:

Vi skal ta igjen vedlikeholdsetterslepet

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken skal legges til grunn for fylkeskommunens arbeid

Vi skal satse på bærekraftige og klimatilpassede løsninger

Vi skal satse på grønn mobilitet

Vedlikeholdsetterslepet

- Fylkesveiens funksjonsklasse legges til grunn for prioriteringer.
- Fylkeskommunen skal sikre optimal og bærekraftig forvaltning av eksisterende veikapital.
- Fylkeskommunen skal sørge for at veinettet er åpent, trafikksikkert og fremkommelig hver dag hele året.

- I planlegging av nye prosjekter og ved arbeid på fylkesvei i anleggsperioden skal følgende strategi for prioritering av framkommelighet for trafikantgrupper som hovedregel legges til grunn:
 1. Trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper
 2. Framkommelighet for kollektivtrafikk
 3. Universell utforming og framkommelighet for gående og syklende
 4. Framkommelighet for biltrafikk

Nullvisjonen

- Utarbeide regional plan for trafikksikkerhet
- Etablere og koble sammen gang- og sykkelvei.
- Redusere utforkjøringsulykker.
- Fylkeskommunen må samarbeide og samhandle på tvers av ulike fagområder og med kommunene for å finne gode og innovative løsninger i og utenfor byer og tettsteder.
- Ta i bruk ny teknologi på fylkesvei for å bedre trafikksikkerheten.

Bærekraftige og klimatilpassede løsninger

- For å møte naturfare skal klimatilpassede løsninger legges til grunn ved forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av fylkesveinettet.
- Fylkeskommunen skal ha fokus på klima- og miljøarbeid og må kontinuerlig gjøre vurderinger av hvilke tiltak som skal prioriteres der det oppstår interessekonflikter mellom ulike fagområder.
- Planlegging av samferdselsanlegg skal i størst mulig grad unngå å bygge ned dyrket mark og viktige naturverdier.
- Fylkesveinettet skal styrke fylkets grunnlag for fremtidig verdiskaping og nye arbeidsplasser.
- Investeringer må vurderes i et livsløpsperspektiv, og tilpasse standard til stedlige forhold.

Grønn mobilitet

- Persontransportveksten i byene skal primært tas med gange, sykkel og kollektivtransport for å innfri nullvekstmålet.
- Fylkesveinettet skal fremme miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse og god by- og tettstedsutvikling, som reduserer transportbehovet.
- Som hovedregel vil det satses på gatestandard i byer og tettsteder og veistandard utenfor byene.
- Prioritere tiltak der potensialet for overgang fra personbil til gang, sykkel og kollektiv er størst.

3 – Kunnskapsgrunnlag

3.1 Fylkesveinettets omfang og funksjon

Fylkesveinettet består av kjøreveier med tilhørende bruer, tunneler, holdeplasser og fergekaier samt gang- og sykkelveier. Fylkesveinettet berører ulike kulturminner mange steder i Vestfold og Telemark. Fylkeskommunen eier også flere fredete objekter knyttet til ferdsel- og veihistorie.

Kulturminner skal vernes som en ikke-fornybar ressurs, og det skal arbeides for at kulturminneverdiene blir best mulig ivaretatt og nyttiggjort i et samfunn i endring. Dispensasjonsmyndigheten etter kulturminneloven ligger hos Kulturarv i Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Rjukan-Notodden Industrieriv ble innskrevet på UNESCOs Verdensarvliste i 2015. Hele verdensarvområdet kobles gjennom fylkesvei og hele det fylkesveinettet i strekningen Notodden-

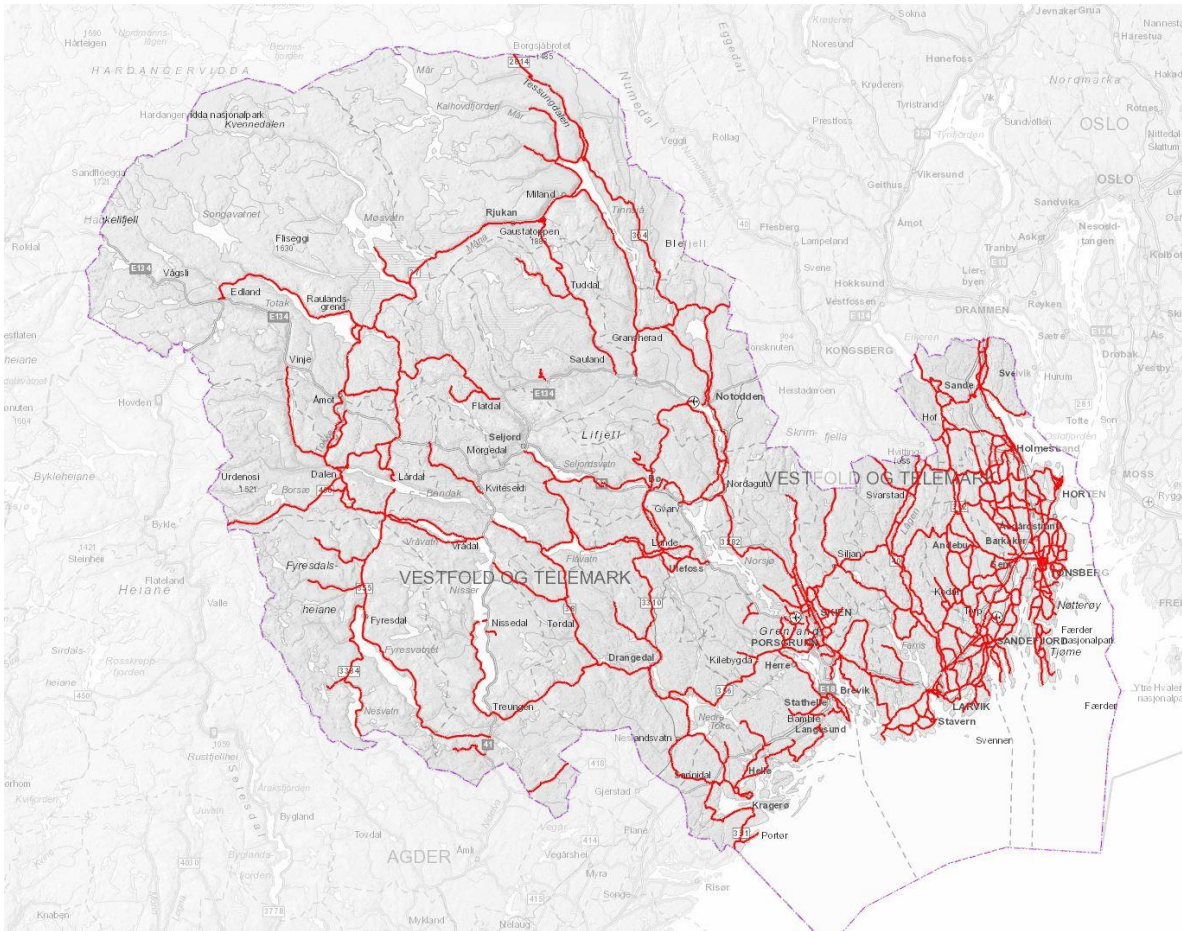
Rjukan-Møsvatn ligger innafør verdensavgrensene. Dette fører til økt ansvar i forbindelse med ivaretagelse av verdensarvstatusen.

Per november 2021 er følgende registrert i Vestfold og Telemark.

Kjørevei	3100 km
Gang- og sykkelvei	375 km
Bussholdeplasser	7471 stk
Kollektivknutepunkt	34 stk
Bruer	1010 stk
Tunneler	20 stk



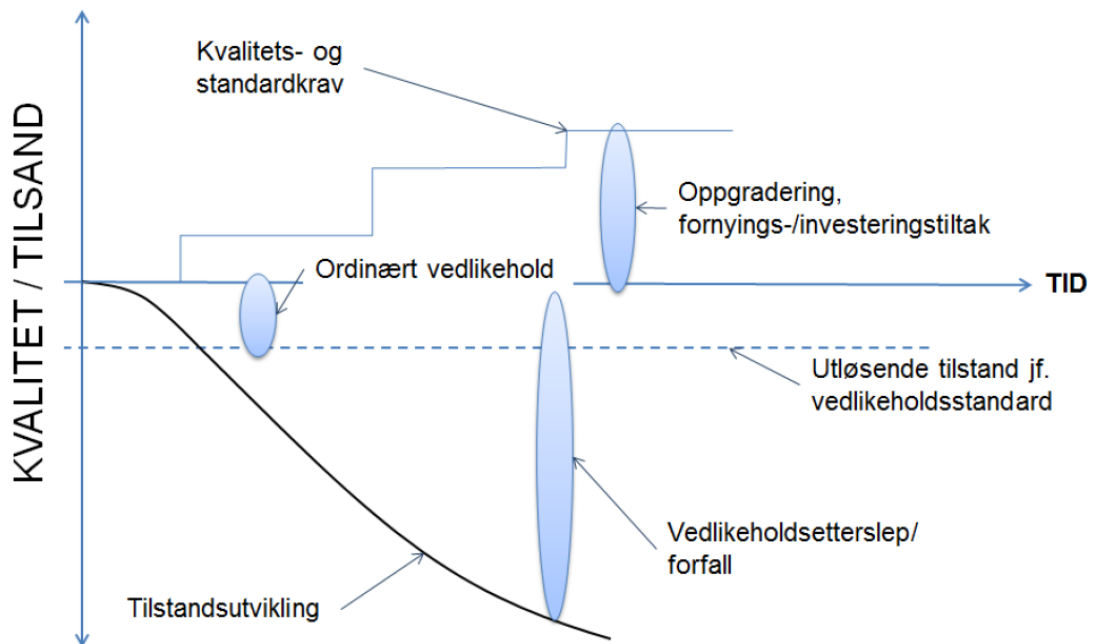
Oversiktskart for viktige transportårer i Vestfold og Telemark



Oversiktskart for fylkesveier i Vestfold og Telemark

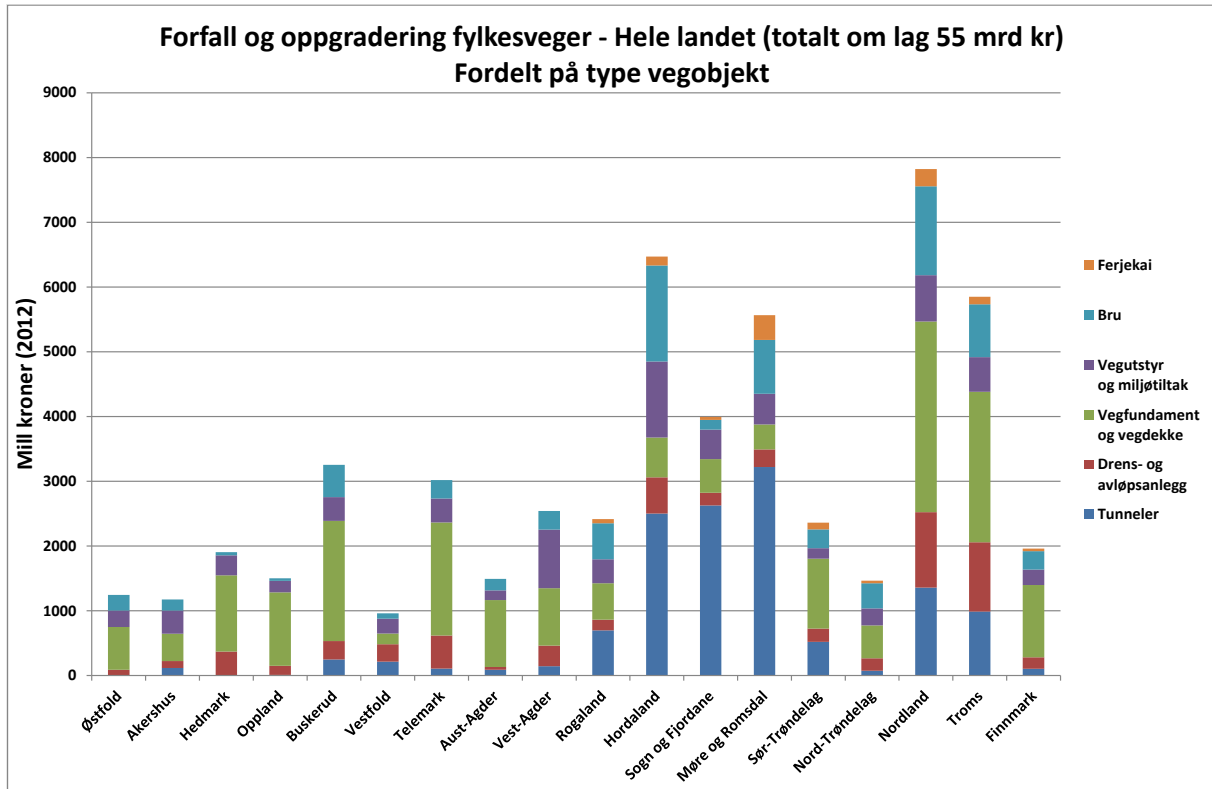
3.2 Vedlikeholdsetterslep

Etterslep defineres på to måter, standardetterslep og vedlikeholdsetterslep. Figuren under viser forskjellen mellom vedlikeholdsetterslep og standardetterslep.

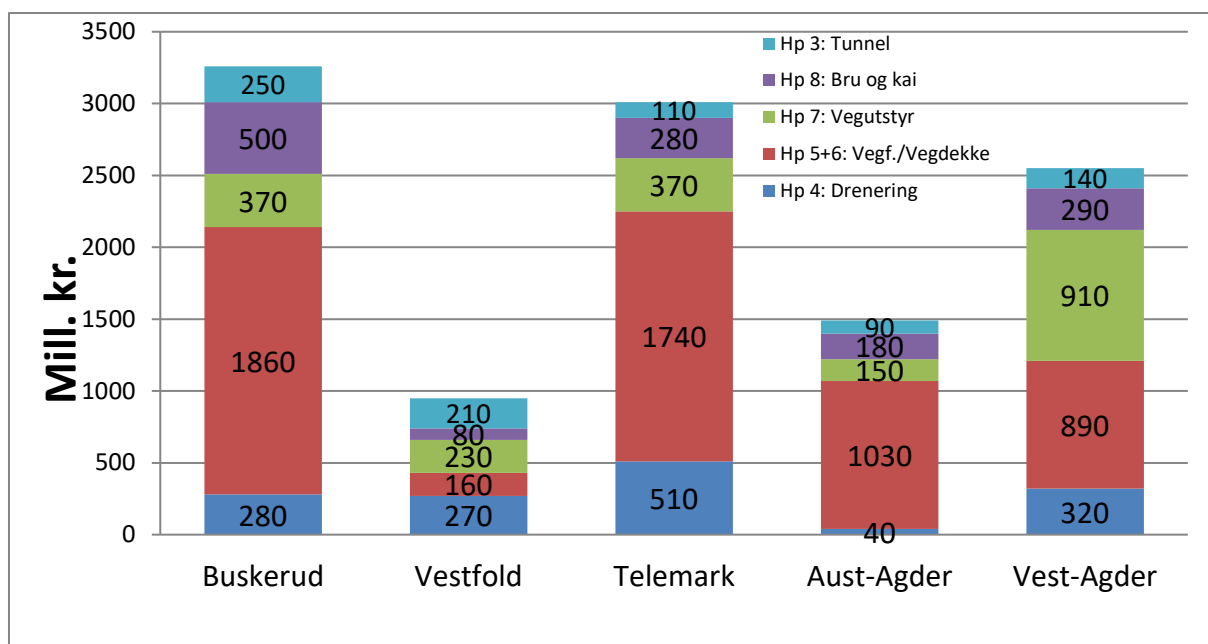


Vedlikeholdsetterslepet er skader og mangler på veiobjekter som ikke tilfredsstillere kravene gitt i standard for drift og vedlikehold. Standardsetterslep er mangler sammenlignet med krav og normer som har utviklet seg siden det aktuelle veiobjekt ble bygget/etablert.

Statens vegvesen rapport Nr. 183 (2012) gir en oversikt over vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, hvor det fremgår at samlet etterslep på hele landets fylkesveinett er på 55 milliarder kroner. Den fylkesvise oversikten viser et samlet etterslep i Vestfold og Telemark fylke på 4 milliarder 2012-kroner. Dette estimeres til ca. 5 milliarder 2022-kroner.



Status etterslep på fylkesveinett i Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder, delt inn i tunnel, bru og kai, veiutstyr, veifundament og veidekke samt drenering, er vist i figuren nedenfor. For gamle Telemark er etterslepet størst på veifundament/veidekke, mens for Vestfold er etterslepet jevnere fordelt på tunnel, veiutstyr og drenering.



I Nasjonal transport 2022-2033 er det bestilt en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet. Resultatet av denne kartleggingen vil være retningsgivende for fylkesveistrategien i Vestfold og Telemark. Det er Statens vegvesen som skal administrere arbeidet med kartlegging av etterslepet, men det er foreløpig usikkert når resultatene vil foreligge. Strategien legger derfor til grunn tallene fra 2012.

3.3 Funksjonsinndeling

For å ta igjen etterslepet på fylkesveinettet vil det bli gjort en avveining mellom etterslepets størrelse og veiens viktighet. Fylkesveistrategien legger på bakgrunn av dette opp til en funksjonsinndeling av fylkesveinettet basert på følgende kriterier:

- Administrative grenser (kommune-, fylkes- og riksgrense)
- Administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter og skoler
- Trafikkmengde (ÅDT).
- Andel store, tunge og lange kjøretøy.
- Næringstrafikk – logistikk-knutepunkt.
- Persontransport (arbeidspendling).
- Fritidstrafikk.
- Beredskap (alternative kjøreruter)

Funksjonsklasse	Funksjon	Km fylkesvei	Km fylkesvei Andel av total
A	Regionale hovedveier med tilnærmet riksveifunksjon	899	28,9%
B	Veier mellom kommunesenter og veier som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked).	789	25,3%
C	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veier for veier med regional funksjon.	724	23,3%
D	Lokalvei som forbinder bygder/grender og har lokal hovedfunksjon.	701	22,5%

Tabell 1. Funksjonsinndeling av fylkesveiene med angitt lengde innenfor hver funksjonsklasse.

Funksjonsinndeling egner seg godt til å vise hvor drifts- og vedlikeholdsmidlene bør prioriteres.

3.4 Fremtidens trafikkbilde og ny teknologi

Vurderinger og beregninger av den framtidige trafikken på veinettet ligger ofte til grunn i valg av løsninger og standarder ved investeringer. Beregning av trafikkutviklingen avhenger i stor grad av:

- Befolkning og arealbruk.
- Økonomisk utvikling (kjøpekraft).
- Teknologisk utvikling.
- Transport-tilbud (standard på infrastrukturen).
- Incentiver og reguleringer.
- Holdninger og strømnings i samfunnet.

I Vestfold og Telemark er det utarbeidet regionale transportmodeller (RTM) for Grenland og for Tønsberg-regionen, med framskrivning av trafikk og prognoser. Det er mulig å utvikle modeller for hele eller deler av fylket etter behov i større prosjekter. Det er også hensiktsmessig å innhente data fra tellepunktene for både bil og sykkel i forkant av et prosjekt, for å få en oversikt over trafikken i det aktuelle området.

Det vil fremover være viktig å analysere effekten av i hvilken grad Covid-19 pandemien har påvirket reisemønstrene og transportmiddelvalget, og hvorvidt disse endringen vil være varige. De store planlagte forbedringene i Intercity-området vil også påvirke trafikkutviklingen på vei.

De første tallene fra reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2020, (første året med covid-19) viser at transportmiddelvalget har, på nasjonalt nivå, blitt noe påvirket:

Transportform	2018/2019	2020
Bil som fører	54 %	53 %
Bil som passasjer	10 %	10 %
Til fots	23 %	20 %
Kollektivt	8 %	11 %
Sykel	4 %	5 %
Annet	2 %	2 %

3.4.1 Nullvekstmål i personbiltrafikk

Forventet trafikkutvikling, målet om nullvekst i personbiltrafikk og grønn omstilling henger tett sammen. Hvordan trafikken utvikler seg upåvirket og ønsket trafikkutvikling er ikke nødvendigvis sammenfallende. Veitrafikk er en av de største kildene til luftforurensning og støy i byområdene.

NTP 2022-2033 fokuserer på å oppnå nullvekst i persontransport med bil i de største byområdene – med mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. I Vestfold og Telemark fylke er det flere mellomstore byer, men også mindre byer og tettsteder som gjennom politiske vedtak har lagt nullvekstmålet til grunn for hele eller deler av sitt område.

Kompakt by-, sentrums- og tettstedsutvikling, der sentrum styrkes gjennom lokalisering av arbeidsplasser, boliger, tilbud og tjenester, og gjennom god knutepunktutvikling, er et viktig tiltak for å fremme bærekraft og nullvekstmål. Fortettingen bør skje der hvor den har mest effekt. En slik

fremgangsmåte vil være med på å redusere reisebehovet på kort og lang sikt. Da blir det viktig å ha en gjennomgående standard, og prioritere gange, sykkel og kollektivtrafikk framfor personbiltrafikk i byer og tettsteder. En av faktorene i beregningen av trafikkutviklingen er incentiver og reguleringer, samt holdninger og strømminger i samfunnet. For å nå nullvekstmålet der dette legges til grunn, og å få til en samordnet areal- og transportutvikling som bygger opp under en grønn omstilling, er dette faktorer som er spesielt viktige.

Nullvekstmålet vil også kunne bidra til mer attraktive byer med bedre framkommelighet for næringslivet. Det kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren som følge av lavere trafikkvekst.

3.4.2 Ny teknologi

Regjeringen Solbergs ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur, har pekt på fire trender som vil påvirke fremtidens mobilitet:

- Elektrifisering
- Selvkjørende transport automatisering/autonomi
- ITS; samhandlende intelligente transportsystemer
- Nye forretningsmodeller-delingsmobilitet

Samfunnet er i ferd med å få biler som kan kommunisere med veiene, myndighetene og hverandre. Dette kan medføre at det i fremtiden ikke trengs fysiske/digitale skilt eller trafikklys. Bilene får den informasjonen de trenger fra myndighetene, veiene eller andre biler. Det er også trolig at det vil komme oppkoblede og selvkjørende (autonome) kjøretøy. I en mellomfase vil derfor veinettet kunne møte krav om tilpasninger til både ordinære kjøretøy, oppkoblede og selvkjørende kjøretøy.

Som en følge av vekst i godstrafikken kan det forventes utfordringer med høyere belastning på veikroppen. Fremtidens godstransporter vil trolig påvirke trafikkbildet mer enn i dag, og kreve mer av veinettet.

En problemstilling er teknologisk levetid på ulike installasjoner. Den teknologiske utviklingen går fort. Det må fortløpende gjøres vurderinger om hvordan dette vil påvirke eksisterende og framtidig infrastruktur.

Fylkesveistrategien og påfølgende handlingsprogram skal utnytte handlingsrommet som ny teknologi gir. Herunder ligger en satsing på å fase inn ny teknologi på fylkesvei, der det bidrar til en når målene for fylkesveiene og ønsket samfunnsutvikling.

3.5 Økonomiske rammebetingelser

Fylkeskommunens økonomiske midler til drift, vedlikehold og investering i fylkesveiene består i prinsippet av følgende bidrag:

1. Frie inntekter (skatteinntekter + rammetilskudd fra staten)
2. Saker med særskilt tildeling + statlig tilskudd
3. Låneopptak
4. Brukerfinansiering
5. Kommunal (og privat) medfinansiering

Økte økonomiske rammer for fylkesveiene når det gjelder *drift og vedlikehold*, må komme i form av økte statlige overføringer av frie midler eller endring i prioritering internt i fylkeskommunen. Når det gjelder de økonomiske rammene for *investering*, må det tas hensyn til fylkeskommunens samlede

låneopptak og gjeldende politikk om dette. Låneopptak belaster fylkeskommunens driftsøkonomi og med det de frie inntektene.

4 – Fokusområder

4.1 Trafikksikkerhet og nullvisjon

Nasjonal transportplan 2022-2033 viderefører nullvisjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Visjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket utformes for fremme trafikksikker adferd og i størst mulig grad bidrar til at feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Nullvisjonen legges til grunn i Vestfold og Telemark fylkeskommunes forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av veinettet. Overordnede strategier og mål utformes i Regional plan for trafikksikkerhet, som er førende i utvikling, drift, vedlikehold og forvaltning av fylkesveinettet.

Ulykkesbildet de siste fire år viser at det er en vesentlig større andel av drepte og hardt skadde på fylkesvei sammenliknet med riks- og kommunal vei, med møte- og utforkjøringsulykker som hovedutfordringer. I rapporten om trafikksikkerhetsutvikling for 2020, ligger Vestfold og Telemark fylkeskommune klart bak forutsatt målkurve for å nå målene om antall drepte og hardt skadde i trafikken Vestfold og Telemark fylkeskommune ligger også bak når det gjelder progresjon i samsvar med nasjonal målkurve i perioden fra 2004 og frem til 2020.

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2020 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2020	Vurdering av måloppnåelse	Mål for maks antall drepte og hardt skadde i 2030
Viken	120	149		70
Oslo	43	73		24
Innlandet	85	96		50
Vestfold og Telemark	47	68		28
Agder	38	40		22
Rogaland	40	47		23
Vestland	75	77		44
Møre og Romsdal	32	35		19
Trøndelag	59	58		34
Nordland	31	39		18
Troms og Finnmark	30	38		18
Norge samlet	600	720		350

Fylkesvis oversikt over drepte og hardt skadde i trafikken

4.1.1 Mål trafikksikkerhet

Fylkeskommunen legger følgende mål til grunn for å nå målene i trafikksikkerhetsarbeidet:

- Utarbeide regional plan for trafikksikkerhet
- Sørge for å oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av veirekkverk, ettergivende master, profilerte kantlinjer og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er veirekkverk, gjøres nødvendig utbedring av sideterrang ved behov.
- Fylkeskommunen skal som del av sitt kunnskapsgrunnlag ha oversikt over fylkesveinettet med særlig fokus på TS (planmessige TS-inspeksjoner).
- Etablere forsterket midtoppmerking der gitte kriterier er oppfylt.
- Etablere gang- og sykkelvei/fortau, spesielt ved skolevei og «missing links».
- Utarbeide oversikt over eksisterende gangfelt og behov for tiltak og sikring av disse.
- Strekningsvis utbedring av belysning.

- Gjennomføre sykkelveiinspeksjoner for å avklare behov, mangler og utfordringer langs gang- og sykkelveinettet
- Gjennomgang, oppfølging og kvalitetssikring av fartsgrenser i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier.
- Jobbe aktivt for å redusere problemer relatert til siktforhold, spesielt knyttet til vegetasjon.
- Opprettholde godt samarbeid om trafiksikkerhet og ulykkesanalysearbeid med eksterne aktører: Politi, kommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk.

4.2 Klima og miljø

Vestfold og Telemark fylkeskommune har en viktig rolle i klima og miljøarbeidet ved å se helheten i areal- og transportplanleggingen. Tilpassing mot det grønne skiftet er et gjennomgangstema i fylkeskommunale planer. For at fylkeskommunens totale virksomhet, både industri, transport, landbruk mm, skal nå sitt mål om 60% kutt i utslipp av klimagasser innen 2030 krever det en målrettet omstilling av sektoren. Fylkeskommunen må stille krav som utfordrer næringen, men samtidig være bevisst på de begrensinger og utfordringer de mindre entreprenørene møter. Samhandling innad i fylkeskommunen, med lokal næring, samt med regionale og nasjonale aktører er essensielt for å kunne finne de beste løsningene innen forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av fylkesveinettet.

Tiltak innen miljøområdet er knyttet til klimagassutslipp, lokal støy, luftforurensing, naturmiljø, kulturminner, kulturlandskap, dyrket mark og utslipp av olje, salt eller andre kjemikalier. Vannforskriften stiller krav til at vannforvaltning skal samordnes på tvers av involverte sektorer. Alle vannforekomster skal oppnå god kjemisk og økologisk tilstand innen 2027. Samferdselssektoren forårsaker utslipp og påvirkninger som kan ha betydning for vannforekomstenes miljøtilstand.

4.2.1 Mål klima og miljø

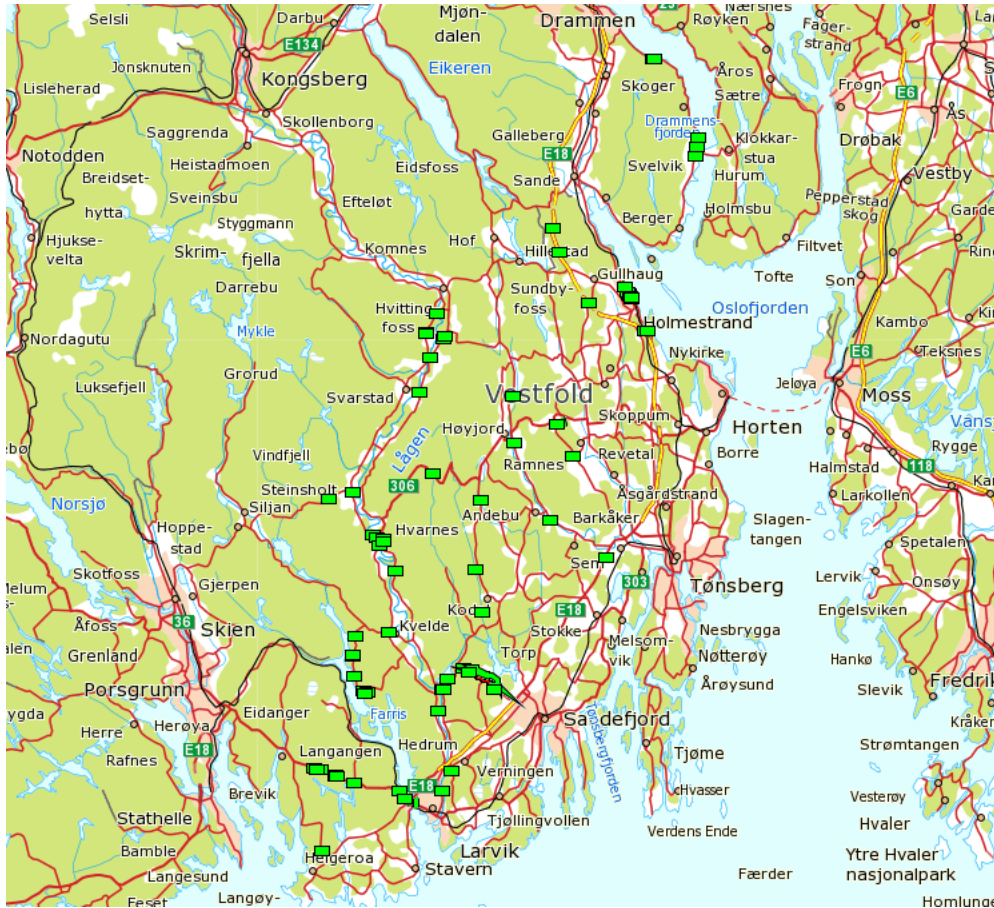
Fylkeskommunen legger følgende delmål til grunn i klima og miljøarbeidet:

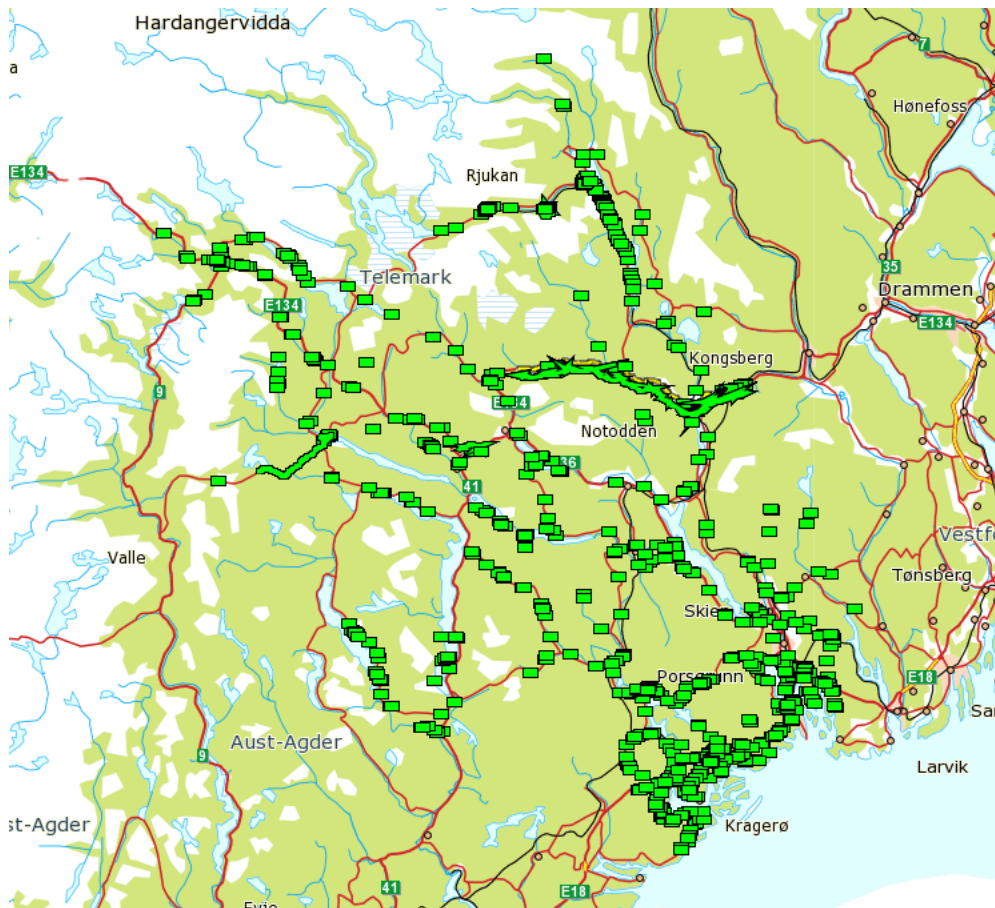
- Planlegge nye tiltak på en måte som hensyntar viktige naturverdier.
- Skaffe seg oversikt over de mest verdifulle vannveiene langs fylkesveinettet og igangsette tiltak for å forhindre forringelse av vannkvalitet ved drift og utbygging langs veinettet.
- Samhandling om klimaarbeid med lokale, regionale og nasjonale aktører.
- Utarbeide løsninger for og krav til livsløpsvurderinger for anleggsprosjekter fra planlegging, bygging og drift.
- Inkludere klimahensyn i vurderinger av materialer og løsninger. For eksempel:
 - Gjenbruk av veielementer og masser, miljøkrav i drift- og vedlikeholds kontraktene, økt bruk av kortreiste materialer, økt bruk av resirkulerte materialer og LED pærer i gatelys.
- Redusere bruk og utslipp av veirelaterte miljøgifter.
- Kartlegge behov for, og utbedre, vandringshinder for fisk i og ved kulverter.

4.3 Naturfare og klimatilpassing

Vestfold og Telemark skal ha en framkommelig og forutsigbar infrastruktur. Fylkeskommunen må være forberedt på ekstreme værhendelser og hvordan dette kan påvirke veinettet. Gjennom tilstrekkelig overvåking og beredskap av eksisterende veinett vil dette sikres. Naturfare er fare for naturskade. Naturskade er skade på ting som direkte skyldes skred (inkl. snø-, is-, sørpe-, jord-, kvikkleire-, flom-, stein- og fjellskred), storm, flom (inkl. flomerosjon og oversvømmelser fra store og små vassdrag), stormflo, jordskjelv eller vulkanutbrudd. I tillegg er vind, isgang, snøfokk og skogbrannfare også naturfarer som fylkeskommunen må hensynta i forvaltning, drift og utvikling av fylkesveinettet.

Under vises kartutsnitt hvor det er registrert skred i Vestfold og Telemark i perioden 2000-2009. Kartutsnittene skiller ikke mellom ulike skredtyper, og dersom flere skred er registrert på samme sted vil dette kun vises som ett punkt.





For Vestfold og Telemark gjenstår det 17 kjente skredpunkt som er klassifisert med høy eller middels skredfaktor. I gamle Vestfold mangler det systematisk dokumentasjon på skredhendelser på vei. Flere av dagens kjente skredpunkt er under prosjektering eller utbyggingsfase. Mer intens nedbør (økende grad av styrtregn) og mer skiftende vær kan føre til at det kan oppstå nye skredpunkter.

Det registreres økende nedfall i bergskjæringer langs fylkesveinettet. Dette påvirkes av klimaendringene og vil øke i omfang med tiden. Mesteparten av registrert nedfall (stein/is) kommer fra disse bergskjæringene.

Overvannsproblematikk vil også, i likhet med skred, være en utfordring for fylkesveinettet i overskuelig fremtid. Nedbørmengdene vil øke, sammen med intensiteten, noe som vil gi økt slitasje der dreneringskapasiteten ikke er tilstrekkelig. I tillegg til dette er det verdt å nevne de generelle samfunnsøkonomiske kostnadene omkjøringer og stengte veier fører med seg. Å ta igjen vedlikeholdsetterslepet er derfor av overordnet viktighet, da en unnlattelse av dette forsterker skadevirkningene av økt nedbør og flom.

Både steinskred og overvannsproblematikk er kjente utfordringer, men de vil komme i større omfang, med høyere hyppighet og andre steder enn man er vant med.

4.3.1 Mål naturfare og klimatilpassing

Fylkeskommunen legger følgende delmål til grunn for å møte fremtidens klimautfordringer på fylkesveinettet:

- Planlegge og gjennomføre systematisk rensk av bergskjæringer i hele fylket.

- Nye veier anlegges utenfor områder med høy risiko for skred og flom, eller der denne risikoen er lettest å håndtere.
- Der ovennevnte punkt ikke lar seg realisere, skal veiens linjeføring og utforming ta hensyn til effekten av klima og velges slik at risiko begrenses eller blir lettest å håndtere, for eksempel ved å anlegge eller heve veien i flomsikker høyde.
- God overvannshåndtering sikres gjennom lukking av etterslep i eksisterende dreisløsninger og helhetlige dreisløsninger for å gi økt robusthet mot intense nedbørsperioder.
- Eksisterende kulverter og grøfter planlegges og gis økt dremskapasitet, mens bruer dimensjoneres for høyere flomvannstand og oppgraderes for å ivareta tilstrekkelig erosjonssikring.
- Skredutsatte veistreknings gis forebyggende og aktive tiltak.

4.4 Grønn mobilitet

4.4.1 Tilbud til gående og syklende

Det grønne skiftet har nullvekst for personbiltrafikken som mål. Dette krever at det legges til rette for at det blir mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. Vestfold og Telemark fylkeskommune har satt som mål at transportmiddelfordelingen i byområdene skal være 23% gående, 10% syklende og 7% kollektivtransport.

Det er stort behov for tiltak som gjør det trygt å gå eller sykle, og det er viktig å ha en fremtidsrettet strategi for prioriteringene. Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.

Vestfold og Telemark fylkeskommune skal utarbeide en sykkelstrategi.

4.4.2 Kollektiv infrastruktur

Det er stort behov for å utbedre holdeplasser for å øke trafiksikkerhet og universell utforming. I RPS er det slått fast at det skal jobbes for å øke konkurransekraft for kollektivtrafikken, å utbedre knutepunkt og holdeplasser, samordne og styre arealutvikling. Kollektivtrafikken blir også mer attraktiv ved å prioritere framkommelighet, redusere reisetid og øke konkurransekraft mot personbiltrafikk. I RPS er det i tillegg anbefalt å utarbeide trafikkplaner for kollektivtrafikk i hele fylket, som et verktøy til å identifisere gode infrastrukturtiltak. Et eksempel på et rimelig kollektivtiltak som samtidig reduserer framkommelighet for privatbilen, er venstresving forbudt i kollektivtraseer.

Basert på dette bør følgende prinsipper legges til grunn for utbedringer av kollektiv infrastruktur:

- Antall påstigende på en holdeplass eller omstigningspunkt
- Strekningsvise utbedringer – gir mer for pengene og gjennomgående standard
- Trafiksikkerhet og kost-nyttevurdering ifm. skoleskys
- Prioritering av arbeid med knutepunkt gjøres på bakgrunn av behov, samhandling og finansieringsmuligheter.

4.4.3 Byutvikling

Trafikkutfordringene befolkningsveksten gir i byer kan ikke løses med mer biltrafikk. Det vil skape miljøproblemer og det vil ikke være plass på veiene. I Nasjonal transportplan videreføres målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange

(«nullvekstmålet for persontransport med bil»). Det er viktig å se sammenhengen mellom hvor det bygges boliger, legges til rette for arbeidsplasser og hvor transporten havner. Nasjonalt er det ønsket en miljøvennlig byutvikling.

Fortetting av aktiviteter, tjenester, arbeidsplasser og boliger nærme knutepunkt, stasjoner og holdeplasser, gir korte avstander og oppmuntrer til økt kollektivbruk. Der det er hensiktsmessig bør knutepunkt og holdeplasser i størst mulig grad beholdes busser i trafikk. Dette frigir areal til fortetting og andre aktiviteter i sentrum.

Ansvar for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Fylkeskommunene og kommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), investeringer i fylkesveinett og kommunalt veinett, arealbruk, kjøprising og parkeringspolitikk. Statens innsats består av utvikling av infrastruktur for jernbane og kjøp av togtjenester, investeringer i riksveier og midler innenfor programområdene, opplegg for brukerbetaling (som forutsetter lokal tilslutning) samt midler gjennom Belønningsordningen. Denne delingen av ansvar stiller store krav til koordinering for å oppnå helhetlige transportpolitiske løsninger. Virkemidlene har størst effekt om de inngår og realiseres innenfor en samlet tiltakspakke.

Fylkeskommunen skal jobbe for å få flere by- og bygdepakker, samt være en god samarbeidspartner for utvikling av byer og knutepunkter i kommunene uten bypakker.

4.4.3.1 Bypakke Grenland

Bypakke Grenland er et forpliktende samarbeid mellom kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan, samt Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Bypakkas øvre investeringsramme i henhold til Stortingets vedtak er 2,97 milliarder kroner i 2021. Av denne summen er 51 % bompenger, 25 % statlige bidrag og 24 % kommunale og fylkeskommunale egenandeler. Den fylkeskommunale andelen er på ca. 53 millioner kroner i året, kr 530 mill. totalt i bypakkas livsløp (2015-2024). Bypakka utarbeider årlige handlingsprogram som vedtas av kommunestyre/bystyre og fylkestinget.

Målene for bypakka er:

- I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).
- Bypakke Grenland skal bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger
- Bypakke Grenland skal bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

Dagens bypakke opphører i 2024, og det er ingen store fylkeskommunale veiprosjekter igjen i denne pakka. Det arbeides med en sømløs videreføring av bypakka i form av en byvekstavtale. I ny pakke vil det med sannsynlighet komme flere større fylkesveiprosjekter.

4.4.3.2 Tønsbergpakka

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner. Prosjektet skal planlegge og bygge et helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen, hvor ny fastlandsforbindelse til Færder kommune og satsing på gange, sykkel og kollektivtransport er viktige delprosjekter. Prosjektet er viktig for å sikre en samfunnsikker forbindelse for nær 30 000 mennesker i Færder og Tønsberg kommuner, legge til rette for økt gange, sykkel og kollektivtransport, og for å skape en mer attraktiv byregion.

Bypakka skal delfinansieres med bompenger, og det legges opp til stortingsbehandling tidligst i desember 2023.

4.4.3.3 Larvik

Fylkeskommunen har inngått en samarbeidsavtale med Larvik kommune og Statens vegvesen om Bypakke Larvik. Bypakka innebærer per i dag ikke bompengefinansiering. Samarbeidet om Bypakke Larvik skal bidra til samordning av areal- og transportutviklingen, og oppfølging av lokale, regionale og nasjonale mål. Prosjekter som identifiseres i arbeidet som krever investeringsmidler må meldes inn gjennom ordinære prosesser, eksempelvis handlingsprogram for fylkesvei og NTP.

4.4.3.4 Bygdepakke Midt-Telemark

Bygdepakke Midt-Telemark er et utviklingsprosjekt med mål om å oppnå nullvekst i personbiltrafikken gjennom Bø sentrum, og å inspirere flere til å sykle, gå og reise kollektivt i og mellom attraktive steder i Midt-Telemark. Prosjektet er tverrfaglig og er basert på samarbeid og spleiselag på tvers av etater og forvaltningsnivåer i Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren, Statens vegvesen, Bane NOR og fylkeskommunen. Prosjektet samarbeider også med ulike aktører som for eksempel Distriktsenteret, Transportøkonomisk institutt, Universitetet i Sørøst-Norge, Sentrumsringen i Bø, grunneiere, skoler, institusjoner og frivillige organisasjoner.

4.4.3.5 Småbypakke Rjukan og Bymiljøpakke Kragerø

Tinn og Kragerø kommuner har inngått partnerskapsavtale med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Dette knyttes til handlingsprogrammet (2019–2022) for «Regional plan for samordna areal og transport i Telemark 2015–2025» under «By- og tettstedsstruktur». Fylkeskommunens plan skal bidra til å sikre framtidrettet areal- og transportutvikling i by- og stedsutviklingsprosjekt i fylket gjennom samarbeid om lokale prosjekt og tiltak i småby-/bygdepakker.

Hovedprosjekt i Rjukan by 2021-2024 er at «Samarbeidet skal bidra til bærekraftig, regional utvikling gjennom å satse på byen/bygdebyen som kollektivknutepunkt med særpreg i struktur og byggeskikk, historie, tjeneste- og næringsutvikling, mangfold i bosetting og som sosial arena. I arbeidet skal stoppeffekter og klimasmarte løsninger inngå. Effektiv og miljøvennlig transport prioriteres i og mellom steder. Dette samarbeidet har utløst ressurser til flere nye tiltak.»

I Bymiljøpakke Kragerø er det likt lydende mål om at samarbeidet skal bidra til bærekraftig, regional utvikling. Og at byen skal styrkes ved samhandling og fortetting via prosjektet *å jobbe smart sammen* som samordner ulike program og iverksetter tiltak med fokus på Kragerø sentrum. Effektiv og miljøvennlig transport prioriteres i og imellom steder.

Fokuset på bærekraft og miljøvennlig transport står i fokus i begge disse partnerskapsavtalene fylkeskommunen har inngått med kommunene.

4.4.4 Mål grønn mobilitet

Fylkeskommunen legger følgende delmål til grunn:

- Trafikkveksten i byene skal primært tas med gange, sykkel og kollektivtransport, for å innfri nullvekstmålet.
- Fylkeskommunen skal bidra til å posisjonere fylket som arena for testing av nye løsninger og teknologi, blant annet innen samvirkende og autonome kjøretøyer, samt fossilfrie drivstoffer.
- Fylkeskommunen skal ta i bruk og videreutvikle smarte og klimavennlige transportløsninger, og bidra til å teste ut og benytte ny teknologi innen drivstoff for kollektivtransporten og luftfart.

- Fylkeskommunen skal utvikle mobilitetstjenester for eksisterende og nye kundegrupper. Benytte bildelingsordninger, intelligente transportsystemer (ITS) og autonome løsninger når det ligger til rette for dette.
- Fylkeskommunen skal hente kunnskap, og samarbeide med miljøer nasjonalt og internasjonalt med mål om å følge med på teknologiutviklingen.
- En helhetlig vurdering av arealutvikling og mobilitet må ligge til grunn når det skal bestemmes hvor det skal bygges nye gang- og sykkelveier.

5 – Investeringsprosjekter

Investeringsmidler kan benyttes til nybygg og påkostning av et eksisterende veiobjekt. Løpende vedlikehold er en driftsutgift. Med påkostning menes standardheving i forhold til da objektet opprinnelig ble anskaffet av fylkeskommunen. Det kan for eksempel være øket teknisk standard, endret funksjonalitet eller utvidet/endret bruksområde.

Arbeider som må utføres for å hindre forfall som følge av jevn og normal slitasje, klassifiseres som vedlikehold, og skal belastes driftsbudsjettet.

Praktisering av skillet mellom driftsregnskapet og investeringsregnskapet vil til en viss utstrekning måtte baseres på faglig skjønn i det enkelte tilfellet (ref. kommunal regnskapsstandard nr. 4).

5.1. Nybygging

Veieierrollen betyr blant annet at fylkeskommunen skal velge «riktig prosjekt». Dette betyr å prioritere mellom prosjekter, men ikke minst så betyr det å definere omfanget av valgte prosjekter.

Derfor bør fylkeskommunen bidra til utvikling av, og gjøre bruk av effektive verktøy for analyser som er med på å danne grunnlaget for prioritering av prosjekter samt porteføljeprioritering. Utredningens omfang og grundighet kan tilpasses prosjektets størrelse, men kost-/ nyttevurdering bør være fast del av en prosjektvurdering. Slike vurderinger gir grunnlag for å kunne prioritere den innsatsen som gir best måloppnåelse samlet sett, samt tallfeste kostnaden ved å gjøre andre prioriteringer. Fylkeskommunen bør ha som mål om en effektiv og optimalisert bruk av tilgjengelige midler med mål om «mer vei for pengene».

5.2 Oppgraderingsprosjekter

Fornyng er definert som det å ta igjen vedlikeholdsetterslep samtidig som det skjer en standardheving utover den opprinnelige for å oppfylle krav som gjelder i dag, men som ikke gjaldt på det tidspunkt veikonstruksjonen opprinnelig ble etablert. Et oppgraderingsprosjekt må ha et element av fornyng i seg for å kunne finansieres av investeringsmidler. Et utgangspunkt kan være, på det som gjelder veifundament og dekke, å gjøre utbredt bruk av strekningstenkning ved å fokusere på skifte av stikkrenner, grøftutbedring, utbedring av sideterrang, rekkverksutbedring, skilting, tiltak på mindre bruer som inngår i prosjektstrekningen, forsterking og dekkelegging unntatt slitelag.

5.3 Finansiering fylkesveiprojekter

5.3.1 Medfinansiering («spleiselag»)

For å få størst mulig nytte av fylkeskommunens midler er det generelt viktig å utnytte synergier og ekstern betalingsvilje på fylkeskommunal vei. Et generelt element ved medfinansiering av prosjekter er at det øker kost-nytte effekten for fylkeskommunens investering.

«Spleiselagsordningen» ble iverksatt i tidligere Vestfold fylkeskommune i 2014 (vedtatt i FT-sak 26/12). Hensikt med ordningen er å oppnå bedre utnyttelse av ressursene og få gjennomført flere gode utbyggingsprosjekter på fylkesvei raskere. Ordningen følger samme prioriteringskriterier som øvrige prosjekter i HP. Hensikt med prioriteringsmodellen er å sikre at de beste prosjektene blir prioritert, men at det samtidig er handlingsrom for politiske prioriteringer (for eksempel gjennom økonomiske forhandlinger).

Det ble gjennomført en evaluering av spleiselagsordningen, basert på en rapport fra Norconsult AS, i 2016 i forbindelse med handlingsprogram 2018-2021.

Erfaringene er basert på innhentet informasjon knyttet til åtte spleiselagsprosjekter. Ordningen ble i hovedsak oppfattet som vellykket, men for enkelte kommuner var det problematisk å finne driftsmidler til å delta i denne type samarbeid. I høringsrunden ble det uttrykt bekymring for om kommuner med god økonomi kunne presse frem mindre gode prosjekter.

I rapporten fra Norconsult pekes det bl.a. på behov for rolleavklaring og oppgavefordeling, samt presisering av byggherreansvar og byggherrens representant. Med det ble retningslinjene for ordningen justert noe. I praksis betyr det at fylkeskommunen skal være byggherre og utføre prosjektledelse i egen regi. Spleiselag ble videreført i Hp 2018-21, med enkelte administrative justeringer.

5.3.2 Forskuttering

Forskuttering medfører ikke at fylkeskommunens tilgjengelige veimidler øker, i motsetning til medfinansieringsprosjekter. Forskuttering gir mulighet til å realisere prosjekter tidligere enn planlagt. Det åpnes for forskuttering av vedtatte prosjekter i fylkeskommunens investeringsprogram, forutsatt fylkeskommunal byggherrekapasitet. Det åpnes ikke for forskuttering av prosjekter som ikke inngår i investeringsprogrammet.

5.3.3 Rekkefølgekrav

For å sikre at innbyggerne får mest mulig igjen for tilgjengelige veimidler, er det generelt viktig for fylkeskommunen å ha en bevisst holdning knyttet til ansvar og medfinansiering for tiltak som er underlagt rekkefølgekrav. Rekkefølgekrav er bestemmelser i reguleringsplan om hvilke fellestiltak for et område som må være på plass på de ulike stadiene i utbyggingsprosessen. Det kan for eksempel stilles rekkefølgekrav i en reguleringsplan om at utbygging av et område ikke kan finne sted før gang-/sykkelvei er etablert.

I forbindelse med utbygging av f.eks. boligprosjekter, er fylkeskommunens holdning at utbygger er ansvarlig for at eventuelle tiltak (rekkefølgekrav) som beskrevet i reguleringsplanen blir etablert og finansiert.

I videreutviklingen av fylkesveinettet inngår fylkeskommunen (som hovedregel) ikke avtaler med utbyggere om medfinansiering av fylkeskommunale veiprojekter som er underlagt rekkefølgekrav i en reguleringsplan.

5.4 Styring av prosjektporteføljen

Prosjektporteføljen består av alle samferdselsprosjekter og programmer med tilhørende investeringsmidler også kalt handlingsprogram for fylkesvei. Prosjektene og programmene har individuelle mål og rammebetingelser. Det er ikke definert noen felles porteføljeslutt. Nye prosjekter kommer primært inn i porteføljen ved rullering av handlingsprogrammet hvert fjerde år. Finansiering kan komme fra nasjonalt nivå (NTP), fylkeskommunalt nivå (investeringsplan for fylkesvei), kommunalt nivå (enkeltvedtak), bompengavtaler samt andre offentlige og private bidragsytere.

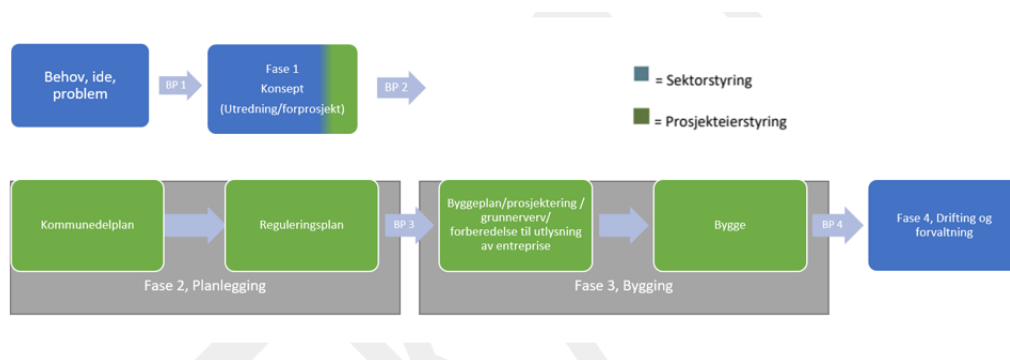
- Å definere porteføljen innebærer å forsere eller utsette, ta inn nye, utvikle eksisterende eller ta ut prosjekter og programmer av porteføljen. Beslutninger skjer gjennom beslutningspunktene i prosjektmodellen. Utvalgte prosjekter skal besluttes politisk, mens de mindre prosjektene og programmene besluttes administrativt. Sektor Samferdsel, miljø og mobilitet sitt ansvar er å gi innspill til disse prosessene via porteføljestyret og administrere og styre porteføljen.
- Å styre porteføljen innebærer å fordele nødvendige ressurser (midler og kompetanse) og ta de nødvendige beslutningene for å sikre en god og effektiv oppfølging av prosjektene i porteføljen.
- Eksempler på oppgaver i dette arbeidet:
 - etablere en struktur som sikrer effektiv og god styring
 - etablere en struktur som er tilpasset organisasjonens gjennomføringsevne
 - påse at porteføljen totalt sett har et akseptabelt usikkerhetsnivå/risikobilde
 - foreslå kriterier og prioritering (kuttlist) for porteføljen og enkeltprosjekter

5.5 Prosjektmetodikk for fylkesveiprojekt

«Prinsippdokument for samferdselsprosjekter» benyttes av VTFK sin prosjekteierorganisasjon innen samferdsel for felles metodikk for alle investeringsprosjekter. Dokumentet er et verktøy for styring av samferdselsprosjekter, samlet investeringsportefølje og programområder.

Prosjektene skal være fasestyrte med definerte beslutningspunkter (BP) mellom hver fase. Beslutningstakere skal formelt beslutte overgangen mellom hver fase. For noen prosjekter definert i økonomireglementet vil det være politiske beslutningspunkter. Prosjekter med motstridene interesser som ikke løses på administrativt nivå vil også kunne løstes til politisk behandling. Dette kan for eksempel gjelde der krav til vern av matjord, krav til redusert klimagassutslipp og trafiksikkerhetstiltak som er arealkrevende, kommer i konflikt. Andre interessekonflikter kan også oppstå.

Modellen under viser prosjektets livsløp.



Prosjektets livsløp er de grønne boksene. Prosjektene er unike og vil ha ulike livsløp. Livsløpet må tilpasses til det enkelte prosjekt og faser kan tas ut og eller slås sammen.

5.6 Mål investering

- Finansiering av fylkesveiprosjekter:
 - Fylkeskommunen åpner for medfinansiering (spleiselag) på fylkesveiprosjekter.
 - Fylkeskommunen skal (som hovedregel) ikke inngå medfinansiering knyttet til rekkefølgekrav.

- Fylkeskommunen åpner for forskuttering av midler kun til fylkesveiprosjekter som inngår i investeringsprogrammet.
- På kort sikt må de store prosjektene som er igangsatt fullføres.
- Porteføljestyling av prosjekter under 100 mill. Kroner.
- For noen mulige utbyggingsprosjekter kan det, om grunnlaget er til stede, være aktuelt med fremtidig etablering av nye bompengeprosjekter.
- Fortsette med fokus på tiltak på bru, fergekai og tunnel for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

6 – Drift og vedlikehold

Kostnadene til drift og løpende vedlikehold dekkes av driftsbudsjettet og føres i driftsregnskapet. Både investeringsmidler og driftsmidler kan benyttes til påkostning av et veiobjekt, (ref. kapittel 5). Ansvar til fylkeskommunen innenfor drift og vedlikehold er hjemlet i Vegloven, hvor §10 eksplisitt sier at fylkeskommunen har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap.

6.1 Drift

Drift er alle prosesser og arbeidsoppgaver som må utføres for å holde veinettet åpent, trafikksikkert og sørge for tilgjengelighet og framkommelig hver dag året rundt.

De viktigste arbeidsoppgavene er:

- Vinterdrift
- Feiing og renhold
- Drift av grønt
- Drift av vannhånderings- og drens-systemer
- Drift av asfalt og grusdekker
- Drift av veilys, styresystemer og signalanlegg
- Drift av tekniske installasjoner i tunnel
- Vasking av skilt og tunnelvask
- Renhold og ettersyn av konstruksjoner
- Håndtere skader på veiobjekter

Videre er det sentralt at registrering og overvåking av veikapitalens tilstand blir utført systematisk. Beredskap for ivaretagelse av akutte hendelser som ras, synkehull, ekstremvær og utglidninger av veier som vil medføre redusert framkommelighet og redusert trafikksikkerhet, er en oppgave som også ligger til drift og vedlikehold. Oppgavene utføres kontinuerlig, og ivaretas i stor grad av byggherreorganisasjonen som styrer arbeidene gjennom driftskontrakter med entreprenører. Et godt og systematisk drift og vedlikehold av veinettet sikrer investert kapital, gir økt trafikksikkerhet og sørger for forutsigbar framkommelighet for næringsliv og veifarende. Driftstiltak tilfører ikke selve veikapitalen merverdi.

6.2 Vedlikehold

Vedlikehold er alle oppgaver som utføres for å ta vare på veikapitalen og forvalte denne på en god og økonomisk forsvarlig måte.

De viktigste arbeidsoppgavene er:

- Dekkelegging (asfaltering) på vei og gang- og sykkelvei
- Fornying og utskifting av vannhånderings- og drens-systemer
- Reparasjon og utskifting av veikroppen som følge av dårlige grunnforhold/overbelastning og generell bruk.

- Utskifting av skilt, elektrotekniske installasjoner og kommunikasjonsnettverk
- Fornyning av veilys, styresystemer og signalanlegg
- Fornyning og utskifting av tekniske installasjoner i tunnel
- Sikring av fjellskjæringer
- Utskifting av gammelt rekkverk/kollisjonshindre
- Veioppperking
- Inspeksjon og vedlikehold av brukonstruksjoner og tunneler

6.3 Driftskontrakter

Arbeidet på fylkesveinettet utføres av entreprenører som har vunnet kontraktene etter anbud i regi av tidligere Statens vegvesen og i nåtid Vestfold og Telemark fylkeskommune. Drift- og vedlikeholdsorganisasjonen forvalter og styrer flere typer kontrakter av ulike størrelser, innhold og varighet. Tidligere ble anbudene lyst ut felles for både riks- og fylkesveiene, mens etter regionreformen benyttes i hovedsak egne anbud for fylkesveiene.

For Vestfold og Telemark fylkeskommune ble det vedtatt strategier innen driftskontrakter på fylkesvei i Fylkestinget i sak 119/20 «Utlysning av driftskontrakter høsten 2020». Strategien for de nye kontraktene utvikles i retning av mer byggherrestyring slik at drift og vedlikehold baseres på fylkeskommunens økte kunnskap om veinettets tilstand, koordinering og styring.

Det er foretatt vurderinger og tilpassinger av kvalitetsnivå på vinterdrift og ytre miljø-/grøntoppgaver som beskrevet i FT-sak 119/20. Ytre miljø/grøntoppgaver skilles ut i egne kontrakter for kontraktsområdene der dette er formålstjenlig.

Fylkeskommunen kan definere egne standardkrav i de drift- og vedlikeholdsoppgavene som utføres på fylkesveinettet. På bærende konstruksjoner og tunneler er det Statens vegvesen som styrer og setter krav til både rutiner, kvalitetssystemer og gjennomføring. Vestfold og Telemark fylkeskommune legger til grunn at Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveier, som hovedregel også gjelder for fylkesveier. Disse standardene bygger på «den til enhver tid» beste kunnskap, og er ofte en avveining mellom trafiksikkerhet, framkommelighet, miljø og økonomi. Standardene er ikke statiske, og ny kunnskap fører ofte til revisjoner.

6.4 Mål drift og vedlikehold

- Drift og vedlikehold utføres på et nivå slik at det begrenser antall skadde og drepte samt materielle skader samtidig som gjennomføringen ikke fører til trafikkulykker.
- Opprettholde standarden på veidekker og veifundament, grøfter, rekkverk, bruer, tunneler, støyskjermer og tekniske anlegg.
- Sikre optimal og bærekraftig forvaltning av eksisterende veikapital.
- God framkommelighet.
- Redusere miljøpåvirkningen knyttet til veier og veitrafikk samt til utførelse av drifts- og vedlikeholdsoppgaver med hensyn til støy, forurensing, naturmiljø og arealdisponeringer.
- For alle trafikantgrupper bidra til å sikre tilgjengelighet, lavest mulige transportkostnader og kort reisetid.
- Bruk av ny teknologi og automatisk innsamling av tilstandsdata på fylkesveinettet.
- Tilrettelegging for ny teknologi hos fylkeskommunen og næringen gjennom både krav til klima og gjennom mulige bonusordninger.
- Tilpasse kontraktens varighet, områder/størrelser (geografi), insitamentsordninger for å utløse merverdier.

- Aktivt bruke samhandling med seksjoner, sektorer, andre veieiere og næringen for å finne effektive løsninger.
- Vedlikeholdsprogrammer må ivareta effektiv koordinering med investeringsprogrammer