

## **SAK 56/16 INNSPEL PÅ TILTAK TIL HANDLINGSPROGRAM FOR FYLKESVEGAR OG KOLLEKTIVTRANSPORT 2018 – 2021**

### **Saksopplysning**

#### **Bakgrunn**

Hovudutval for samferdselssektoren i Buskerud vedtok 15.06.16 at det skal utarbeidast eit handlingsprogram som omfattar både fylkesveggar og kollektivtransport for perioden 2018-2021. Handlingsprogrammet skal avklare kva tiltak som skal gjennomførast på fylkesvegnettet og for kollektivtransporten i perioden 2018-2021. Dette omfattar både infrastrukturtiltak og driftstiltak. Avgjerda om å utarbeide eitt felles handlingsprogram tek utgangspunkt i innspel frå arbeidsseminar i mai 2016. Det vart på innspelsseminaret lagt vekt på at det er forskjell mellom by og distrikt, der det i byområda bør leggest større vekt på tiltak for sykkel, gange og kollektiv. I tillegg vart det understreka at dei ulike transportmidlane og tiltak må sjåast i samanheng, for betre kunne utnytte tilgjengelege ressursar og nå overordna målsettingar.

På bakgrunn av overordna føringa og innspel frå arbeidsseminaret har Hovudutvalet for samferdselssektoren vedteke forslaget til aktualisert fylkesvegstrategi 2014-2023. Aktualisert fylkesvegstrategi utgjer grunnlaget for prioriteringar av infrastrukturtiltak i handlingsprogrammet, medan gjeldande kollektivtransportplan Buskerud utgjer grunnlaget for prioriteringar av tiltak for kollektivtransporten.

#### **Hovudtrekk i aktualisert fylkesvegstrategi**

Den aktualiserte fylkesvegstrategien tek med seg fokuset på forfallsinnhenting på fylkesvegnettet, men legg større vekt på tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv i byområda. I tillegg blir det lagt vekt på vedlikehald og standardar for infrastrukturen, slik at forfallet ikkje skal auke som følgje av vær og klima.

Sjølv om det no blir utarbeida eit felles handlingsprogram, er det framleis to ulike budsjett. Fylkeskommunen ynskjer derfor to ulike type av innspel til handlingsprogrammet:

1. Beskrivelse av dei viktigaste samferdselsutfordringane på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken i kommunane/kommuneregionane.
2. Innspel på prioriterte infrastrukturtiltak i kommunane og kommuneregionene.

Innspel kan gjerne sendast som eit omforeint forslag frå kvar kommuneregion. Frist for innspel er 3. oktober 2016.

#### **Samferdselsutfordringar i kommune/region**

For at Buskerud fylkeskommune skal kunne sjå dei ulike transportmidlane i samanheng er det ynskjeleg med ei skildring av utfordringar på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken. Dette omfattar både drift av kollektivtilbodet og infrastruktur for alle trafikantgrupper (sykkel, gange, kollektiv og bil) på fylkesvegnettet.

#### **Prioriterte infrastrukturtiltak i kommune/region**

Fylkeskommunen har avgrensa med midlar til nye infrastrukturtiltak, og det er fleire større bindingar inn i perioden 2018-2021. Fylkeskommunen ber derfor om attendemeldingar på dei

prioriterte infrastrukturtiltak og prosjekta i kvar kommune/region. Tiltak skal begrunnast og at den aktualiserte fylkesvegstrategien blir lagt til grunn for innspel.

Det blir peika på at det vil vera ein fordel om kommunane i ein region samarbeidar om prioriteringar.

#### Aktuelle saker som er handsama av Regionrådet for Hallingdal

Hallingtinget handsama i sak 07-12 uttale til fylkesvegstrategi 2014 – 2023, det det vart gjeve slik uttale:

1. *Regionrådet for Hallingdal meiner høyringsutgåve til fylkesvegstrategi 2014-2023 er eit godt grunnlagsdokument som på ein god måte beskriv status for våre fylkesvegar, og trekker opp forslag til mål og strategiar.*
2. *Regionrådet ser det som svært viktig å utgreie behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare og før handlingsprogrammet skal vedtakast. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar.*
3. *Regionrådet støttar målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år.*
4. *Det må gjerast ei kartlegging/vurdering i forhold til aktuelle større oppgraderingsprosjekt på fylkesvegane.*
5. *For Hallingdal er det svært viktig at vinterregulariteten på Fv50 er så god som mogeleg. Dette gjeld også for dei ande fjellovergangane som ikkje er so værutsatte.*
6. *Regionrådet for Hallingdal vil understreke behovet for eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen, i samband med kommunale plansaker. Dersom motsegn blir nytta må tiltak på nemnde veg prioriterast.*
7. *Regionrådet oppmodar om at det blir vurdert enklare løysingar for gang- og sykkelvegar enn det som er dagens standard/krav. Og at det blir gjort ei nærare prioritering av tiltak i samarbeid med kommunane.*

Regionrådet gav uttale til handlingsprogram for fylkesvegar 2014 – 2017 i sak 34-13:

1. *Regionrådet for Hallingdal er positive til at rammene til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet no er tilstrekkelege til å kunne drifte og vedlikehalde vegnettet på ein forsvarleg måte, slik at forfallet stoppar. Forfallet skal med dette ikkje auke på nokon fylkesvegar i Buskerud.*
2. *Regionrådet for Hallingdal støttar målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år. Det er i denne samanheng viktig å understreka at dette gjeld heile fylkesvegnettet.*
3. *Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført i fire-års perioden.*
4. *Regionrådet oppmodar om at det blir vurdert enklare løysingar for gang- og sykkelvegar enn det som er dagens standard/krav. Og at det blir gjort ei nærare prioritering av tiltak i samarbeid med kommunane.*
5. *For Hallingdal er det i reiselivssamanheng svært viktig at rasteplassar er av god standard, noko som i grove trekk vil seie vesentleg betre enn i dag. Regionrådet for Hallingdal vil be om at Buskerud fylkeskommune i samarbeid med kommunane/regionrådet og reiselivsnæringa etablera eit eige prosjekt, for å vurdere opprusting og drift av rasteplassar i Hallingdal.*
6. *For Hallingdal er det svært viktig at vinterregulariteten på Fv50 er så god som mogeleg. Dette gjeld også for dei ande fjellovergangane som ikkje er so værutsatte.*

7. *Fleire av fylkesvegane fungera ofte som omkøyingsveg ved m.a. ulykker som eks. fv. 203 Austvold bru. Det er viktig at desse vegane har ein standard, som både taklar stor trafikk og framkomst av utrykkingskøyretøy.*
8. *Regionrådet for Hallingdal vil understreke behovet for eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen, i samband med kommunale plansaker. Dersom fylkeskommunen/Statens vegvesen nyttar motsegn mot kommunale planer for spesifiserte tiltak på sine vegar, må nemnde tiltak prioriterast i etaten sine komande handlingsplanar.*

Regionrådet for Hallingdal handsama i sak 03-12 uttale til kollektivtrafikkplan for Buskerud:.

1. *I distrikta med lite trafikkgrunnlag er rutetilbodet i stor grad gjeve gjennom skulerutene, sjølv om dette ikkje alltid er tilpassa behova til andre reisande. Det er såleis eit noko avgrensa potensiale for å få fleire over frå privatbil til kollektive transportmiddel, men på enkelte område burde likevel planen gjeve litt tydelegare føringar for korleis ein har tenkt å nå dei opplista måla.*
2. *Store delar av Buskerud er tunt befolka, og her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta.*
3. *Hallingdal har omfattande intern pendling, med om lag 1500 som pendlar over ei eller fleire kommunegrensar. Regionrådet for Hallingdal ber om at det i handlingsprogrammet blir vurdert «pendlarrute» Geilo – Gol, som vil omfatte ca. 800 personar.*
4. *Buskerud fylkeskommune og kommunar må i samarbeid vurdere fleksible kollektivtransporttilbod i distrikta. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov bør koma inn som konkret tiltak i handlingsprogrammet.*
5. *For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avganger må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettssystema.*
6. *Til Hallingdal må lange fylkeskryssande reiser med buss frå Oslo og Drammen, sjåast i samanheng med togtilbodet.*
7. *Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmogelegheiter. Dette gjeld både internettbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.*
8. *Gjennomgåande billettering bør gjennomførast både for buss og tog og overgangar mellom desse.*
9. *Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. Dette er eit punkt som må vurderast nærare i handlingsprogrammet.*
10. *Bergensbanen er av svært stor betydning for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag. For å få fleire til å velje tog framfor*

*bil eller fly må reisetida på Bergensbanen reduserast og frekvensen må aukast. Ny Ringeriksbane er ein føresetnad for å få overført vesentleg trafikk. Regionrådet set her pris på det Buskerud fylkeskommune sitt engasjement for å få realisert Ringeriksbanen.*

- 11. I høyringsutkast til Kollektivtransportplan for Buskerud er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Hallingdal med 5 – 6 mill. gjestedøgn eller 1,6 mill. reiser (grovt stipulert), der kanskje 10 - 15% nyttar kollektivtilbod i dag, har ikkje vorre verdt å vurdere. At 2-3000 bilar kvar dag ikkje er interessant å vurdere inn i ein kollektivtrafikkplan er mildt sagt merkeleg. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Denne problemstillinga blir ekstra merkeleg når det heller ikkje er teke omsyn til Buskerud fylkeskommune ein eigen plan, Regional delplan for reiselivet i Buskerud 2010 – 2016.*

*Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil.*

*Som eit siste argument kan nemnast tragikktryggleiksperspektivet. Regionrådet for Hallingdal har gjennom prosjektet «Trafikktryggleik Hallingdal» fått gjort omfattande analysar av trafikkulykker i Hallingdal gjennom mange år. Ein av konklusjonane er at i halvparten av ulykkene er turistar involvert.*

*I forslag til kollektivtrafikkplan er trafikktryggleikfokuset fyrst og fremst i forhold til gangveggar til og frå haldeplassar.*

- 12. I 2014 vil ny vegparsell Sokna – Ørgenvika opnast. Dette kan føre til endring i reisemønster Hallingdal – Oslo, noko som må vurderast.*

Regionrådet gav uttale til handlingsprogram for kollektivtransport 2014 – 2017 i sak 19-13:

- 1. Regionrådet for Hallingdal registrerar at det er fleire strategiar og tiltak som er distriktsretta. Dette er positivt, og for å nå målsetningane vil det vera avgjerande med eit godt samarbeide mellom Buskerud fylkeskommune og Hallingdal som region.*
- 2. Regionrådet ser det som viktig at fylkeskommunen også samarbeidar på tvers av fylkesgrensene, slik at sentrale lange ruter blir samordna med lokale ruter, der dette er mogeleg.*
- 3. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. I handlingsprogrammet er ikkje dette konkret omtala, noko som det med fordel kunne vore gjort, fordi dette er sjølve fundamentet for dagsreiser frå/til Hallingdal.*

*Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i størst mogeleg grad samordnast*

*mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet.*

4. *Regionrådet for Hallingdal er positiv til:*

- *At det blir sett i gang eit arbeid for å utgreie behov og potensiale for pendlarbuss mellom kommunane i Hallingdal.*
- *At det blir sett i gang eit arbeid for å utgreie og event. etablere system og drift av bestillingstransport. Områder i Hallingdal bør vera godt egna for å gjennomføre pilotprosjekt, noko Regionrådet eventuelt vil engasjere seg i.*
- *At det blir vurdert bestillingsruter som erstatning for ordinære bussruter, der det er lågt belegg.*
- *At det blir utgreidd flybuss Hallingdal - Ringerike – Gardermoen. Her må det og sjåast på samordning tog/buss.*
- *At det blir sett i gang eit arbeid for å avklare framtidig ekspressbusstilbod når ny Rv 7 Sokna – Ørgenvika blir opna juni 2014.*

5. *Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilbodet gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.*

6. *Regionrådet for Hallingdal støttar tiltak i forhold til meir kundevennleg ruteinformasjon og innføring av sanntidsinformasjon. For Hallingdal er det viktig at det blir etablert informasjonssystem som ser buss og tog i samanheng.*

7. *Regionrådet for Hallingdal set stor pris på fylkeskommunen sitt engasjement for påverking til bygging av Ringeriksbanen og tiltak som gir kortare reisetid på Bergensbanen*

8. *I forhold til skuleskyss føreset Regionrådet for Hallingdal at alle elevar skal ha sitteplass og at alle bussar har bussbelte. I tillegg er det viktig at reisetid til dei vidaregåande skulane blir vurdert og om mogeleg effektivisert.*

## **Vurdering**

Deler av Regionrådet for Hallingdal sine uttalar til fylkesvegstrategi og kollektivtrafikkplan i 2012 og handlingsprogram i 2013 bør framleis vera aktuelle.

Fylkeskommunen ynskjer to ulike type av innspel til handlingsprogrammet som omfattar både fylkesvegar og kollektivtransport for perioden 2018-2021:

1. *Beskrivelse av dei viktigaste samferdselsutfordringane på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken i kommunane/kommuneregionane.*
2. *Innspel på prioriterte infrastrukturtiltak i kommunane og kommuneregionene.*

Dagleg leiar har vorte merksam på at [Hemsedal kommune](#) har handsama saka, [Nes kommune](#) skal handsame saka i møte 27.9.2016. I Gol kommune skal det gjennomførast ein workshop seinare i månaden der ein lagar ei uttale.

I forhold til innspel på prioriterte infrastrukturtiltak oppmodar fylkeskommunen til at kommunane i dei ulike regionane samarbeida om prioriteringar. Dette kan sjølvstøtt vera utfordrande, men samstundes kan det gje ei større styrke ved endelege prioriteringar. All den



tid fleire av kommunane har gjort sine prioriteringar ser dagleg leiar det som lite aktuelt med eit omforeint forslag på prioritering av infrastrukturiltak.

Eit viktig hovudtrekk i forslag ny fylkesvegstrategi er å legge større vekt på tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv i byområda. Det blir sagt at det framleis er fokus på å hente inn forfallet på fylkesvegnettet, men samstundes er det lagt opp til ein reduksjon på 48,5 mill. kr per år innanfor budsjetttramma for neste handlingsprogram (2018-2021). Dette gjer at det ikkje er mogleg å ta att forfallet på vegnettet i løpet av 16 år, som planlagt. Dette gjer at det blir ei dreining av midlar til byområda. Det er og nærliggande å tenke at fylkesvegar som blir nedprioritert i forhold til å hente inn etterslep er dei minst trafikkerte vegane, som er i distrikta.

Det blir sagt at avgjerd om å utarbeide eit felles handlingsprogram for både fylkesvegar og kollektivtransport, tek utgangspunkt i innspel frå arbeidsseminar i mai 2016, og at innspela i hovudsak la vekt på forskjellane mellom by og distrikt, der det i byområda bør leggast større vekt på tiltak for sykkel, gange og kollektiv. I tillegg vart det understreka at det er viktig å sjå dei ulike transportmidlane og tiltak i samanheng, for å kunne utnytte ressursane og nå overordna målsettingar. For Hallingdal er det avgjerande at buss og Bergensbanen i endå sterkare grad blir sett i samanheng.

På innspelsmøte vart det frå Hallingdal si side peika på at turisten og reiselivet i mykje større grad må vurderast i samband med kollektivtransport. For Hallingdal som den største reiselivregionen i landet bør det vera eit potensiale i forhold til bruk av buss/tog som kan vera ein vinn- vinn situasjon. Dette er forhold som ikkje er teke inn i vurdering av strategiar for kollektivtransport.

### **Forslag til uttale**

1. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar. Regionrådet for Hallingdal er skeptisk til at målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år, blir skyvd ut i tid.
2. Innspel på prioriterte infrastrukturiltak blir sendt inn for den einskilde kommune i Hallingdal.
3. Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført snarast råd.
4. Store delar av Buskerud er tunt befolka, og her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta. Buskerud fylkeskommune og kommunar må i samarbeid vurdere fleksible kollektivtransporttilbod i distrikta. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov bør koma inn som konkret tiltak i handlingsprogrammet.
5. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i

størst mogleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema.

6. Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmoglegheiter. Dette gjeld både internettbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.
7. Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. Dette er eit punkt som må vurderast nærare i handlingsprogrammet.
8. Bergensbanen er av svært stor betydning for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag.
9. I strasteginotat er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Hallingdal med 5 – 6 mill. gjestedøgn eller 1,6 mill. reiser (grovt stipulert), der kanskje 10 - 15% nyttar kollektivtilbod i dag, har ikkje vorre verdt å vurdere. At 2-3000 bilar kvar dag ikkje er interessant å vurdere inn i ein kollektivtrafikkplan er mildt sagt merkeleg. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Denne problemstillinga blir ekstra merkeleg når det heller ikkje er teke omsyn til Buskerud fylkeskommune ein eigen plan, Regional delplan for reiselivet i Buskerud 2010 – 2016.  
Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil. Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilbodet gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.
10. For Hallingdal er det i reiselivssamanheng svært viktig at rasteplassar er av god standard, noko som i grove trekk vil seie vesentleg betre enn i dag. Regionrådet for Hallingdal vil be om at Buskerud fylkeskommune i samarbeid med kommunane/regionrådet og reiselivsnæringa etablera eit eige prosjekt, for å vurdere opprusting og drift av rasteplassar i Hallingdal.

Ål 25.9.2016  
Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

- Vedlegg 1: Høyringsbrev frå Buskerud fylkeskommune dat. 14.6.2016  
Vedlegg 2: Strateginotat som grunnlag for Handlingsprogram fylkesvegar 2018- 2021, dat. 26.2.2016  
Vedlegg 3: Skjema for innspel til tiltak på fylkesvegnettet



[Se adresseliste bak](#)

**Vår dato:** 14.06.2016  
**Deres dato:**

**Vår referanse:** 2016/1050-3  
**Deres referanse:**

**Vår saksbehandler:**  
Ine Gjellebæk, tlf. 32 80 87 25

## **Innspill fra kommuner og kommuneregioner til tiltak i handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2018-2021**

Hovedutvalg for samferdselssektoren vedtok på hovedutvalgsmøte 15.06.16 at det skal utarbeides ett handlingsprogram som omfatter både fylkesveger og kollektivtransport for perioden 2018-2021. Handlingsprogrammet vil avklare hvilke tiltak som skal gjennomføres på fylkesvegnettet og for kollektivtransporten i perioden 2018-2021. Dette innbefatter både infrastrukturtiltak og driftstiltak.

Avgjørelsen om å utarbeide ett felles handlingsprogram for både fylkesveger og kollektivtransport, tar utgangspunkt i innspill fra arbeidsseminaret i mai 2016. Det innspillene fra seminaret i hovedsak la vekt på var ulikheten mellom by og distrikt, der det i byområder bør legges større vekt på tiltak for sykkel, gange og kollektiv. I tillegg ble det understreket viktigheten av å se de ulike transportmidlene og tiltak i sammenheng, for å bedre kunne utnytte tilgjengelige ressurser og nå overordnede målsettinger.

På bakgrunn av overordnede føringer og innspill fra arbeidsseminaret vedtok Hovedutvalg for samferdselssektoren forslaget til aktualisert fylkesvegstrategi 2014-2023 på hovedutvalgsmøte den 15.06.16. Aktualisert fylkesvegstrategi utgjør dermed grunnlaget for prioriteringer av infrastrukturtiltak i handlingsprogrammet, mens gjeldende kollektivtransportplan Buskerud utgjør grunnlaget for prioriteringen av tiltak for kollektivtransporten.

### **Hovedtrekk i aktualisert fylkesvegstrategi**

Den aktualiserte fylkesvegstrategien tar med seg fokuset på forfallsinnhenting på fylkesvegnettet, men legger større vekt på tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv i byområdene. I tillegg vektlegges vedlikehold og standarder for infrastrukturen, slik at forfallet ikke skal øke som følge av vær og klima.

### **Innspill til handlingsprogrammet**

Selv om det nå utarbeides ett felles handlingsprogram, opererer fylkeskommunen fortsatt med ulike budsjetter.



Vi ønsker derfor to ulike typer av innspill til handlingsprogrammet:

1. En beskrivelse av de viktigste samferdselsutfordringene på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken i kommunene/kommuneregionene.
2. Innspill på prioriterte infrastrukturtiltak i kommunene og kommuneregionene. Innspillene kan gjerne sendes som et omforent forslag fra hver av kommuneregionene.

Frist for innspill fra kommuner/kommuneregioner settes til 3. oktober 2016.

### **1) Samferdselsutfordringer i kommunen/kommuneregionen**

For at vi bedre skal kunne se de ulike transportmidlene i sammenheng, ønsker vi en beskrivelse av kommunen/kommuneregionens samferdselsutfordringer på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken i kommunen/kommuneregionen. Dette omfatter både drift av kollektivtilbudet og infrastruktur for alle trafikantgrupper (sykkel, gange, kollektiv og bil) på fylkesvegnettet.

Beskrivelsen bør være på et overordnet nivå. Beskrivelsen kan gjerne være kortfattet/i stikkordsform.

### **2) Prioriterte infrastrukturtiltak i kommunen/kommuneregionene**

Fylkeskommunen har begrenset med midler til nye infrastrukturtiltak, og det er flere større bindinger inn i perioden 2018-2021. Vi ber derfor om tilbakemeldinger på de prioriterte infrastrukturtiltak og prosjekter i hver av kommunene/kommuneregionene. Vi ber om at infrastrukturtiltakene begrunnes og at den aktualiserte fylkesvegstrategien legges til grunn for innspill.

Eksempler på infrastrukturtiltak er både forfallsinnhenting, utbedring av vegnett, rasteplasser, trafiksikkerhetstiltak for alle trafikanter, holdeplasser, fremkommelighetstiltak for gang, sykkel og kollektiv, gang- og sykkelveger, universell utforming, innfartsparkering,

Vedlagt følger et skjema som vi ønsker at dere benytter når dere sender inn deres innspill til infrastrukturtiltak.

Fylkeskommunen har ansvaret for hele Buskerud, og er opptatt av regional utvikling. Det vil derfor være en fordel om kommunene i kommuneregionene samarbeider om sine prioriteringer.

Med vennlig hilsen

Gro Ryghseter Solberg  
Samferdselssjef

Ine Gjellebæk  
samferdselsrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur*

## Vedlegg

- 1 Aktualisert fylkesvegstrategi
- 2 Skjema for innspill

### Adresseliste:

Drammen kommune	Engene 1	3008	Drammen
Flesberg kommune	Lampelandhagan 7	3623	Lampeland
Flå kommune	Sentrumsvegen 24	3539	Flå
Gol kommune	Gamlevegen 4	3550	Gol
Hemsedal kommune	Hemsedalsvegen 2889	3560	Hemsedal
Hole kommune	Viksveien 30	3530	Røyse
Hol kommune	Ålmannsvegen 8	3576	Hol
Hurum kommune	Nordre Sætrevei 1	3475	SÆTRE
Kongsberg kommune	Postboks 115	3602	Kongsberg
Krødsherad kommune		3536	Noresund
Lier kommune	Postboks 205	3401	Lier
Modum kommune	Postboks 38	3371	Vikersund
Nedre Eiker kommune	Postboks 399	3051	Mjøndalen
Nes kommune	Rukkedalsvegen 46	3540	Nesbyen
Nore og Uvdal kommune	Sentrum 16	3630	Rødberg
Ringerike kommune	Postboks 123 Sentrum	3502	HØNEFOSS
Rollag kommune		3626	Rollag
Røyken kommune	Katrineåsveien 20	3440	Røyken
Sigdal kommune		3350	Prestfoss
Øvre Eiker kommune	Postboks 76	3301	HOKKSUND
Regionrådet for Hallingdal	Torpomoen 27	3579	TORPO
Rådet for Ringeriksregionen	Postboks 123 Sentrum	3502	HØNEFOSS
Kongsbergregionen	Postboks 115	3602	KONGSBERG
Region Vestviken	Røyken kommune, Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN
Regionrådet for Midt-Buskerud	Krødsherad kommune	3536	NORESUND
Rådet for Drammensregionen	engene 1	3008	DRAMMEN
Statens vegvesen region sør	Serviceboks 723	4808	ARENDAL
Ungdommens fylkesting v/ungdomskontakt			
Rådet for likestilling av funksjonshemmede			
Eldrerådet i Buskerud			
Ål kommune	Torget 1	3570	Ål
Brakar as	Bragernes torg 1	3017	DRAMMEN
Gerd Eva Volden	Mølleveien 17	3490	KLOKKARSTU A
Ståle Sørensen	Eikelia 13	3039	DRAMMEN
Olav Skinnes		3535	Krøderen
Anne Sandum	Åsliveien 10	3525	HALLINGBY

Helene Bøsei Olsen	Klokkerlia 24	3531	KROKKLEIVA
Shoaib Karim Naeem	Kvernveien 15 A	3043	DRAMMEN
Terje Vegard Kopperud	Skogerveien 17	3041	DRAMMEN
Hege Irene Fossum	Rudvangveien 22 A	3530	RØYSE
Dag Fjeld Edvardsen	Skogerveien 32	3041	Drammen
Eilev Bekjorden		3624	Lyngdal i Numedal
Torhild Helling Bergaplass	Øvre-Ålsvegen 274	3570	Ål



## Samferdselsavdelingen

Vår dato 26.02.2016  
Vår referanse 2012/100 - 19  
Vår saksbehandler Ine Gjellebæk, 32808699

# Strateginotat som grunnlag for Handlingsprogram fylkesveger 2018- 2021

## Innledning

Nåværende handlingsprogram for fylkesveger er vedtatt for periode 2014-2017. Allerede nå starter arbeidet med et nytt handlingsprogram for fylkesveger for perioden 2018-2021. Det legges opp til vedtak høsten (november) 2017.

Styringsdokument for handlingsprogrammet er gjeldende fylkesvegstrategi 2014-2023. Siden fylkesvegstrategien ble utarbeidet, har det i midlertid kommet endringer i flere overordnede føringer samt nye vedtak i Buskerud fylkeskommune. Dette gir behov for enkelte endringer i og tilføyelser til gjeldende styringsdokumentet.

## Fylkesvegstrategi 2014- 2023- hovedtrekk

Fylkesvegstrategien definerer tre hovedmål og understreker at disse tre skal ha lik prioritet. De tre hovedmålene går på framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Under hvert av hovedmålene er det formulert flere delmål som igjen inneholder en vedtatt strategi. Delmålene definerer hva som skal prioriteres for å nå de formulerte hovedmålene, og strategien beskriver hva som skal gjøres.

Da fylkesvegstrategi 2014-2023 ble vedtatt, ble forfallsinnhenting på fylkesvegene gitt et spesielt fokus, med mål om at mest mulig av etterslepet skulle bli tatt igjen i løpet av perioden. Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 bygger på denne prioriteringen.

Vedtatte mål og strategi er gjengitt i tabell- og stikkordsform i vedlegg 2.

## Nye rammer og premisser i perioden

Etter at fylkesvegstrategi 2014-2023 ble politisk vedtatt høsten 2012 har det kommet flere nye føringer. Føringene er på både nasjonalt og regionalt nivå.

Gjengitt i stikkordsform er noen av de nye rammer og premisser som følger:

- Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) vedtatt i Stortinget 18.06.2013
  - NTP 2014-2023 setter mål om at antallet drepte og hardt skadede skal halveres innen 2024.
  - Regjeringen har som mål at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport. Dette innebærer både en økning i

kapasiteten, framkommeligheten, robustheten og trafikksikkerheten for de overnevnte transportformene.

- Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029 (Samferdselsdepartementet 19. mai 2015)
  - Retningslinje 2 (R2) ble oversendt mai 2015. R2 bygger videre på NTP 2014-2023, men understreker oppfølgingen av klimaforliket av 2012. Hovedmålet for NTP 2018-2029 sier derfor at transportsystemet skal være sikker, fremme verdiskapning og bidra til omstilling til et lavutslippssamfunn. Nullvekstmålet fra NTP 2014-2023 utvides til også å inkludere byområder.
- Regional areal- og transportplan for Buskerud 2015-2030 (under utarbeiding, forventet vedtak i Fylkestinget desember 2016)
  - Planene gir strategiske føringer til videre utvikling av det fylkeskommunale og statlige vegnettet i fylket. Fokuset ligger på å utvikle et trafikksikkert og effektivt transportsystem som er tilpasset utfordringer både i pressområder og distrikter. Målet er at all transportvekst i byer og tettsteder skal tas med sykkel, gange og kollektiv.
  - Dette innebærer forfallsinnhenting på fylkesveg, trygge, raske og godt utbyggede sykkel- og gangnett i tillegg til innfartsparkering, gjennomgående kollektivfelt og knutepunktutvikling for et mer samordnet og styrket kollektivtilbud.

#### **Andre tilgrensende planer**

- Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 vedtatt i fylkestinget i Buskerud 07.02.2013)
  - ATP Buskerudbyen legger opp til at transportsystemet skal knytte flerkjernede byområder sammen, og til osloområdet og utlandet. Hovedfokuset ligger på forflyttingen av personer og gods. ATP Buskerudbyen legger opp til at et effektivt og miljøvennlig kollektivtransportsystem av høy kvalitet, med tilgjengelighet for alle, skal være en grunnstamme slik at behovet for biltransport blir lavest mulig.
  - For å lykkes med dette skal bussen skal prioriteres i vegnettet og det skal etableres effektive kollektivknutepunkter med overgangsmuligheter, herunder også innfartsparkering. Det legges også fokus på vinterdrift på sykkel- og ganganlegg.
  - Innenfor inneværende periode består Buskerudbysamarbeidet av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud. Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 og 2014 avtale om statlige belønningssmidler til kollektiv og sykkel fremmende tiltak, også kalt Buskerudbypakke 1. I disse dager er Buskerudbypakke 2 under utvikling, den innbefatter ikke Kongsberg kommune.

#### **Vedtak i Buskerud fylkeskommune**

I tilknytning til Buskerud fylkeskommunes Handlingsprogram 2016-2019, har det kommet enkelte verbalpunkter i fylkestinget 9 desember 2015 som er relevant for arbeidet med ny Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021. Disse lyder som følger:

- Punkt 13. Mål om innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger skal revideres i handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021 i tråd med budsjettet.
- Punkt 33. Fylkesveger som opprustes skal klassifiseres for minimum 10 tonn akseltrykk. Det skal settes inn større innsats for opprustning, særlig på de aller dårligste veiene i distriktet.
- Punkt 35. Rammen til kollektivtransport økes med 6 millioner kroner. Hovedutvalget for samferdsel vedtar den endelige fordelingen.



- Punkt 36. Det skal utredes en sammenhengende gang- og sykkelvegplan for Buskerud som er knyttet opp mot kollektivknutepunkter og holdeplasser i og mellom byene og tettstedene. Herunder skal ekspressykkelfelt tilrettelagt for elsykel være inkludert på trafikkerte strekninger.
- Punkt 37. Budsjettet til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg økes med 2 millioner kroner per år.
- Punkt 61. Det utredes mulighet for å intensivere bygging av flere gang- og sykkelveger etter modellen fra Flesberg kommune hvor også lokalsamfunnet og frivilligheten deltar.

### **Forslag til aktualiserte mål**

- Som følge av reduksjonen på 48,5 mill. kr per år innenfor budsjettetramma for neste handlingsprogram (2018-2021), blir det ikke mulig å nå målet om å ta igjen vedlikeholdsforfallet på vegnettet i løpet av 16 år. Nytt mål for forfallsinnhenting fastlegges gjennom prosessen med handlingsprogram fylkesveger 2018-2021.
- Med bakgrunn i verbalpunkt 33 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune, blir setningen «Fylkesveger som opprustes skal klassifiseres for minimum 10 tonn akseltrykk» foreslått lagt til i punktet om prioriteringer innen forfallsinnhenting. Punktet i fylkesvegstrategien blir derfor lydende; «Strekninger med høy trafikk der forfallet er kommet langt prioriteres først. Det legges hovedvekt på enkle tiltak over lengre strekninger som antas å ha en levetid på 10-15 år. I tillegg settes det av midler for å redusere forfall på lavtrafikkerte veger der forfallet er særs stort. Fylkesveger som opprustes skal klassifiseres for minimum 10 tonn akseltrykk».
- Med bakgrunn i R2 og NTP 2014-2023 omtale om styrking av drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen for å være bedre rustet mot ekstremvær, foreslås det at punktet om oppgradering av drens-systemene ved forfallstiltak på fylkesvegene endres. Punktet i fylkesvegstrategien lyder som følger; «ved tiltak for å ta igjen forfallet på fylkesvegene skal tilstand og dimensjoner på drens-system vurderes oppgradert for å takle hyppigere og mer intensiv nedbør» Punktet foreslås endret til «Ved forfallstiltak på fylkesvegene skal infrastrukturen oppgraderes med tilstrekkelig drenering, sikring, overbygning og fundament slik at vegene er bedre rustet mot ekstremvær og klimatiske påkjenninger».
- Med bakgrunn i R2 og NTP 2014-2023 omtale om styrking av drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen for å være bedre rustet mot ekstremvær, foreslås det at konsekvensene av stormflo også legges til grunn. Punktet om driftsberedskap og hyppige inspeksjoner etter klimaendringers negative konsekvenser foreslås derfor endret til og også omfatte stormflo.
- Med bakgrunn i nullvekstmålet fra R2, om at all trafikkvekst i byområder skal tas med sykkel, gange eller kollektiv, foreslås delmål F3 og F5 slått sammen. For å tydeliggjøre en sterkere satsning på dette området, foreslås delmålsteksten å endres til «Utvikle transportløsninger som bidrar til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport». Tidligere delmålstekster for F3 og F5 sørges ivaretatt av tilhørende strategipunkter.
- Med bakgrunn i verbalpunkt 36 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune, foreslås det å legge til et strategipunkt under delmål F3 om oppfølging av «Sykkelstrategi for Buskerud».

- For ytterligere å følge opp verbalpunkt 36 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune foreslås strategipunktene om at tilrettelegging for gående og syklende prioriteres på skoleveg og dernest i byområder slått sammen og endret. Punktet foreslås endret til «Tilrettelegging for gående og syklende prioriteres på skoleveger, dernest i og mellom byområder og tettsteder med over 5 000 innbyggere med mål om et sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom viktige målpunkt».
- På bakgrunn av verbalpunkt 36 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune og Sykkelstrategi for Buskerud, foreslås det å legge til et strategipunkt lydende «Sikre sykkelparkering med god kapasitet og høy standard ved alle kollektivknutepunkt og sentrale holdeplasser for buss og tog» under delmål F3.
- Som oppfølging av R2 og NTP 2014-2023 om å legge til rette for økt bruk av kollektivtransport og redusere bilbruken foreslås det at følgende strategipunkt legges til under delmål F3; «Styrke tilbud for innfartsparkering ved kollektivknutepunkt og sentrale holdeplasser for buss og tog, slik at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt inn til byområdene i Oslo, Akershus og Buskerud».
- For å understreke viktigheten av vinterdrift på gang- og sykkelvegene og som en oppfølging av verbalpunkt 36 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune og Sykkelstrategi for Buskerud foreslås strategipunkt «Drift av kjøreveg og tilstøtende trafikkarealer for gående og syklende inklusive bussholdeplasser skal samkjøres og ha lik prioritet» å endres til; «Drift av trafikkarealer for gående og syklende, inklusive bussholdeplasser, skal ha lik prioritert som drift av kjøreveg for bil, med ekstra fokus på vinterdrift».
- Det foreslås at målet om å redusere antall drepte og hardt skadde med 1/3 innen 2023, endres til mål om at antallet drepte og hardt skadde halveres innen 2023, slik det er formulert av NTP 2014-2023 og i strategi for trafiksikkerhet i Buskerud 2014-2023. Og Handlingsprogram for Buskerud fylkeskommune 2016-2019.
- Det foreslås å sette inn et nytt punkt om gjennomføring og finansiering av gang- og sykkelvegprosjekter etter Flesberg-modellen, under vedtatt strategi for gjennomføring og finansiering, på bakgrunn av verbalpunkt 61 fra Handlingsprogram 2016-2019 for Buskerud fylkeskommune. Punktet foreslås formulert til «Bygging av gang- og sykkelveger etter modellen fra Flesberg kommune, hvor lokalsamfunnet og frivilligheten deltar, kan benyttes der det fattes kommunalt vedtak om gjennomføring og finansiering. I slike tilfeller skal lov om offentlig anskaffelser og vegnormaler fra Statens vegvesen følges».
- Det foreslås å sette inn et nytt punkt om støy som ivaretar boliger som ligger inntil fylkesveger hvor det blir gjennomført tiltak. Punktet foreslås formulert til «Ved gjennomføringen av støydempende tiltak i boliger langs fylkesveg skal støytiltakene planlegges og gjennomføres slik at innendørs støynivå som hovedregel bringes ned til under 35 dB(A)».

Drammen, 02.06.16.  
Ine Gjellebæk

## Vedlegg 1: Forslag til aktualiserte mål for fylkesvegstrategi 2014-2023

HOVEDMÅL FRAMKOMMELIGHET	VEDTATT STRATEGI
<p><b>DELMÅL F1 og F2:</b></p> <p><b>F1</b> Tilgjengeligheten for næringslivets transporter skal økes.</p> <p><b>F2</b> Vegkapitalen skal ivaretas, og forfallet på fylkesvegene reduseres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringsmidler benyttes til å ta igjen forfallet på fylkesvegene i løpet av ----- år.</li> <li>• Strekninger med høy trafikk der forfallet er kommet langt prioriteres først. Det legges hovedvekt på enkle tiltak over lengre strekninger som antas å ha en levetid på 10-15 år. I tillegg settes det av midler for å redusere forfall på lavtrafikkerte veger der forfallet er særst stort. Fylkesveger som opprustes skal klassifiseres for minimum 10 tonn akseltrykk der det er behov.</li> <li>• Ved forfallstiltak på fylkesvegene skal infrastrukturen oppgraderes med tilstrekkelig drenering, sikring, overbygning og fundament slik at vegene er bedre rustet mot ekstremvær og klimatiske påkjenninger.</li> <li>• Fylkesvegene driftes og vedlikeholdes slik at forfallet ikke øker.</li> <li>• Større prosjekter for bl.a. å ivareta næringslivets transportbehov prioriteres med grunnlag i trafikkmengde og vegstandard.</li> <li>• Framkommelighetsutfordringene på fylkesvegnettet i byområdene, løses gjennom arbeidet i Buskerudbyen og Ringerikspakka.</li> <li>• Driftsstandard og beredskap skal sikre tilfredsstillende og forutsigbar framkommelighet til enhver tid.</li> <li>• Rasteplasser som er viktige for næringslivet inkl. turisme, rustes opp og driftes tilfredsstillende.</li> <li>• Klimaendringers negative konsekvenser skal begrenses ved driftsberedskap og hyppige inspeksjoner. Tiltak etter flom-, stormflo- og rasskader skal raskt kunne iverksettes.</li> </ul>
<p><b>Delmål F3:</b></p> <p><b>F3</b> Utvikle transportløsninger som bidrar til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport.</p> <p><b>F4</b> Tenke helhetlig om transport, der de ulike transportformenes blir sett i sammenheng, slik at tilgjengelige ressurser blir bedre utnyttet og overordnede målsettinger blir ivaretatt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbefalt strategi i «Kollektivtransportplan for Buskerud» følges opp.</li> <li>• «Sykkelstrategien for Buskerud» skal følges opp.</li> <li>• I byområder skal investeringstiltak primært bidra til fysisk tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtrafikk, slik at den samlede biltrafikken ikke øker.</li> <li>• Tilrettelegging for gående og syklende prioriteres på skoleveger, dernest i og mellom byområder og tettsteder med over 5 000 innbyggere, med mål om et sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom viktige målpunkt.</li> <li>• Sikre sykkelparkering med god kapasitet og høy standard ved alle kollektivknutepunkt og sentrale holdeplasser for buss og tog.</li> <li>• Styrke tilbud for innfartsparkering ved kollektivknutepunkt og sentrale holdeplasser for buss og tog, slik at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt inn til byområdene i Oslo, Akershus og Buskerud.</li> <li>• Eksisterende gang-/sykkelveger og fortau utbedres etter forutgående inspeksjoner.</li> </ul>

<p><b>Delmål F4:</b></p> <p><b>F4</b> Anlegg for syklister og fotgjengere skal ha så god og trygg framkommelighet som mulig for alle hele året.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved opprustning av vegnettet skal tilstøtende anlegg for myke trafikanter inklusive bussholdeplasser oppgraderes med universell utforming.</li> <li>• Kollektivknutepunkter og bussholdeplasser med stort passasjergrunnlag prioriteres for opprustning til universell utforming.</li> <li>• Drift av trafikkarealer for gående og syklende, inklusive bussholdeplasser, skal ha lik prioritet som drift av kjøreveg for bil, med ekstra fokus på vinterdrift.</li> </ul>
<p><b>HOVEDMÅL TRAFIKKSIKKERHET</b></p>	<p><b>VEDTATT STRATEGI</b></p>
<p><b>DELMÅL T1:</b></p> <p><b>T1</b> Tiltak på fylkesvegnettet skal bidra til at antall personer som blir drept eller hardt skadet reduseres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spesifikke investeringstiltak rettes mot de alvorligste ulykkestypene på fylkesvegnettet for å bidra til målsetting om å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2023 slik det er formulert i strategi for trafikk sikkerhet i Buskerud 2014-2023.</li> <li>• Strategi for vinterdrift velges med utgangspunkt i trafikkmengde og med vekt på trafikk sikkerhet.</li> <li>• Drift og vedlikehold organiseres og utføres med henblikk på økt trafikk sikkerhet.</li> </ul>
<p><b>HOVEDMÅL MILJØ</b></p>	<p><b>VEDTATT STRATEGI</b></p>
<p><b>Delmål M1:</b></p> <p><b>M1</b> Bidra til å oppfylle nasjonale mål for klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Følge opp målsettinger i Buskerudby-samarbeidet.</li> <li>• I byområder skal driften organiseres og utføres slik at det bidrar til å oppfylle nasjonale mål for svevestøv.</li> <li>• Ved gjennomføringen av støydempende tiltak i boliger langs fylkesveg skal støytiltakene planlegges og gjennomføres slik at innendørs støynivå som hovedregel bringes ned til under 35 dB(A).</li> </ul>
<p><b>Delmål M2 og M3:</b></p> <p><b>M2</b> Begrense inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.</p> <p><b>M3</b> Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved ethvert inngrep skal viktige/vernede natur- og kulturområder / -objekter kartlegges og tas hensyn til.</li> <li>• Driftskontrakter skal inneholde opplysninger om viktige/vernede natur- og kulturområder/-objekter, og drift- og vedlikeholdsrutiner skal tilpasses dette.</li> <li>• Det skal fortsatt arbeides med reduksjon av saltbruk i driftsavtalene.</li> </ul>
<p><b>Delmål M4:</b></p> <p><b>M4</b> Bidra til å utvikle trygge og trivelige lokalsamfunn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvikling av vegnettet skal ivareta et folkehelseperspektiv ved at det legges til rette for fysisk aktivitet i lokalsamfunnet.</li> <li>• Drift og vedlikehold i tettsteder skal ta estetiske og miljøvennlige hensyn.</li> <li>• Ved omkjøringer p.g.a. hendelser/stengte veger skal det tas hensyn til berørte lokalsamfunn.</li> </ul>

## VEDTATT STRATEGI FOR GJENNOMFØRING OG FINANSIERING

- Buskerud fylkeskommune ser seg ikke i stand til alene å finansiere større, kostnadskrevende investeringer på fylkesvegnettet i et 10-årsperspektiv.
- Hvis større kostnadskrevende investeringer skal kunne la seg realisere, må det økonomisk grunnlaget for dette finne sin løsning enten ved økte statlige overføringer, spleiselag med andre aktører, trafikantbetaling eller en kombinasjon av dette.
- Fylkeskommunen vil innta en restriktiv holdning til eventuelle ønsker om å forskuttere investeringer på fylkesvegnettet.
- Ulike mindre prosjekter på veg samordnes geografisk for å oppnå større ressurs- og kostnadseffektivitet.
- Større prosjekter i samme geografiske område samordnes slik at mer effektive finansierings- og gjennomføringsmetoder kan tas i bruk.
- Prosjektfinansiering søkes etablert i større prosjekter slik at rasjonell gjennomføring kan sikres.
- Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold må sikres slik at forfallet ikke øker.
- Nye løsninger og kunnskap som følge av teknologisk utvikling og/eller forskning, søkes utnyttet.
- Buskerud fylkeskommune skal gå i dialog med kommunene for å vurdere omklassifisering av veger, slik at fylkesvegnettet oppfyller krav til regional funksjon.
- Bygging av gang- og sykkelveger etter modellen fra Flesberg kommune, hvor lokalsamfunnet og frivilligheten deltar, kan benyttes der det fattes kommunalt vedtak om gjennomføring og finansiering. I slike tilfeller skal lov om offentlig anskaffelser og vegnormaler fra Statens vegvesen følges

Det vises for øvrig til kap.11 «Effektvurdering av tiltak» hvor det er foretatt en effektvurdering av ulike investerings- og drift & vedlikeholdstiltak, og også synliggjort de ulike tiltaks virkninger på de delmålene som er formulert. I kap.11 framgår det også hvilke kriterier som legges til grunn for valg av strategi for vinterdrift av fylkesvegnettet.

## VEDTATT STRATEGI FOR FORVALTNING – UTTALELSE TIL KOMMUNALE PLANER

- Statens vegvesen skal som fylkeskommunens fagorgan avgi uttalelser til kommunale planer på vegne av fylkeskommunen som vegeier («sams vegadministrasjon»).
- Fylkeskommunen har som mål å komme fram til gode, omforente løsninger med kommunene i plansaker.
- Løsninger skal følge opp mål og strategi for fylkesvegene.
- Gjennom medvirkning i planprosesser skal det sørges for at fylkesvegene blir ivaretatt med hensyn til funksjon, framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.
- Hensynet til framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø skal vurderes i forhold til fylkeskommunens regionale utviklingsrolle, fylkeskommunens strategiske mål og kommunenes behov.
- Dersom man likevel ikke kommer fram til omforent(e) løsning(er), kan det fremmes innsigelse.
- Når innsigelse fremmes, skal det i tillegg til begrunnelse for denne gis anvisning på hva som skal til for å akseptere planen og trekke innsigelsen.
- Innsigelse avgitt på vegne av fylkeskommunen skal være politisk klarert før den går til mekling hos Fylkesmannen, med unntak av innsigelse begrunnet i vegtekniske krav.



## Vedlegg 2: Mål fra fylkesvegstrategi 2014-2023



HOVEDMÅL FRAMKOMMELIGHET	VEDTATT STRATEGI
<p><b>DELMÅL F1 og F2:</b></p> <p><b>F1</b> Tilgjengeligheten for næringslivets transportert skal økes.</p> <p><b>F2</b> Vegkapitalen skal ivaretas, og forfallet på fylkesvegene reduseres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringsmidler benyttes til å ta igjen forfallet på fylkesvegene i løpet av 16 år.</li> <li>• Strekninger med høy trafikk der forfallet er kommet langt, prioriteres først. Det legges hovedvekt på enkle tiltak over lengre strekninger som antas å ha en levetid på 10 – 15 år. I tillegg settes det av midler for å redusere forfall på lavtrafikkerte veger der forfallet er særs stort.</li> <li>• Ved tiltak for å ta igjen forfallet på fylkesvegene skal tilstand og dimensjoner på drencsystem vurderes oppgradert for å takle hyppigere og mer intensiv nedbør.</li> <li>• Fylkesvegene driftes og vedlikeholdes slik at forfallet ikke øker.</li> <li>• Større prosjekter for bl.a. å ivareta næringslivets transportbehov prioriteres med grunnlag i trafikkmengde og vegstandard.</li> <li>• Framkommelighetsutfordringene på fylkesvegnettet i byområdene, løses gjennom arbeidet i Buskerudbyen og Ringerikspakka.</li> <li>• Driftsstandard og beredskap skal sikre tilfredsstillende og forutsigbar framkommelighet til enhver tid.</li> <li>• Rasteplasser som er viktige for næringslivet inkl. turisme, rustes opp og driftes tilfredsstillende.</li> <li>• Klimaendringers negative konsekvenser skal begrenses ved driftsberedskap og hyppige inspeksjoner. Tiltak etter flom- og rasskader skal raskt kunne iverksettes.</li> </ul>
<p><b>Delmål F3:</b></p> <p><b>F3</b> Framkommelighet for gående og syklende skal økes, og med spesiell fokus på skoleveger.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostnadseffektive og lokalt viktige tiltak som gjør at skolevegene oppleves trygge prioriteres i alle kommuner.</li> <li>• Tilrettelegging for gående og syklende ut over skoleveger prioriteres spesielt i byområder.</li> <li>• Eksisterende gang-/sykkelveger og fortau utbedres etter forutgående inspeksjoner.</li> </ul>

<p><b>Delmål F4:</b></p> <p><b>F4</b> Anlegg for syklister og fotgjengere skal ha så god og trygg framkommelighet som mulig for alle hele året.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved opprustning av vegnettet skal tilstøtende anlegg for myke trafikanter inklusive bussholdeplasser oppgraderes med universell utforming.</li> <li>• Kollektivknutepunkter og bussholdeplasser med stort passasjergrunnlag prioriteres for opprustning til universell utforming.</li> <li>• Drift av kjøreveg og tilstøtende trafikkarealer for gående og syklende inklusive bussholdeplasser skal samkjøres og ha lik prioritet.</li> </ul>
<p><b>Delmål F5:</b></p> <p><b>F5</b> I Buskerudby- og Ringeriksområdet skal det spesielt legges fysisk til rette for økt bruk av kollektivtrafikk og sykkel, slik at den samlede biltrafikken ikke øker.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbefalt strategi i «Kollektivtransportplan for Buskerud» følges opp.</li> <li>• I byområdene Buskerudbyen og Hønefoss skal investeringstiltak primært bidra til fysisk tilrettelegging for økt bruk av kollektivtrafikk og sykkel.</li> </ul>
<p><b>HOVEDMÅL TRAFIKKSIKKERHET</b></p>	<p><b>VEDTATT STRATEGI</b></p>
<p><b>DELMÅL T1:</b></p> <p><b>T1</b> Tiltak på fylkesvegnettet skal bidra til at antall personer som blir drept eller hardt skadet reduseres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spesifikke investeringstiltak rettes mot de alvorligste ulykkestypene på fylkesvegnettet for å bidra til målsetting om å redusere antall drepte og hardt skadde med 1/3 innen 2023 slik det er formulert av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg.</li> <li>• Strategi for vinterdrift velges med utgangspunkt i trafikkmengde og med vekt på trafikksikkerhet.</li> <li>• Drift og vedlikehold organiseres og utføres med henblikk på økt trafikksikkerhet.</li> </ul>
<p><b>HOVEDMÅL MILJØ</b></p>	<p><b>VEDTATT STRATEGI</b></p>
<p><b>Delmål M1:</b></p> <p><b>M1</b> Bidra til å oppfylle nasjonale mål for klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Følge opp målsettinger i Buskerudby-samarbeidet.</li> <li>• I byområder skal driften organiseres og utføres slik at det bidrar til å oppfylle nasjonale mål for svevestøv.</li> <li>• Gjennomføre tiltak som bringer alle boliger langs fylkesvegene ned på et innendørs støynivå på maks 42 dB(A).</li> </ul>
<p><b>Delmål M2 og M3:</b></p> <p><b>M2</b> Begrense inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.</p> <p><b>M3</b> Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved ethvert inngrep skal viktige/vernede natur- og kulturområder / -objekter kartlegges og tas hensyn til.</li> <li>• Driftskontrakter skal inneholde opplysninger om viktige/vernede natur- og kulturområder/-objekter, og drift- og vedlikeholdsrutiner skal tilpasses dette.</li> <li>• Det skal fortsatt arbeides med reduksjon av saltbruk i driftsavtalene.</li> </ul>

og dyrket jord.	
<b>Delmål M4:</b>  <b>M4</b> Bidra til å utvikle trygge og trivelige lokalsamfunn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvikling av vegnettet skal ivareta et folkehelseperspektiv ved at det legges til rette for fysisk aktivitet i lokalsamfunnet.</li> <li>• Drift og vedlikehold i tettsteder skal ta estetiske og miljøvennlige hensyn.</li> <li>• Ved omkjøringer p.g.a. hendelser/stengte veger skal det tas hensyn til berørte lokalsamfunn.</li> </ul>

#### VEDTATT STRATEGI FOR GJENNOMFØRING OG FINANSIERING

- Buskerud fylkeskommune ser seg ikke i stand til alene å finansiere større, kostnadskrevennde investeringer på fylkesvegnettet i et 10-årsperspektiv.
- Hvis større kostnadskrevennde investeringer skal kunne la seg realisere, må det økonomisk grunnlaget for dette finne sin løsning enten ved økte statlige overføringer, spleiselag med andre aktører, trafikantbetaling eller en kombinasjon av dette.
- Fylkeskommunen vil innta en restriktiv holdning til eventuelle ønsker om å forskuttere investeringer på fylkesvegnettet.
- Ulike mindre prosjekter på veg samordnes geografisk for å oppnå større ressurs- og kostnadseffektivitet.
- Større prosjekter i samme geografiske område samordnes slik at mer effektive finansierings- og gjennomføringsmetoder kan tas i bruk.
- Prosjektfinansiering søkes etablert i større prosjekter slik at rasjonell gjennomføring kan sikres.
- Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold må sikres slik at forfallet ikke øker.
- Nye løsninger og kunnskap som følge av teknologisk utvikling og/eller forskning, søkes utnyttet.
- Buskerud fylkeskommune skal gå i dialog med kommunene for å vurdere omklassifisering av veger, slik at fylkesvegnettet oppfyller krav til regional funksjon.

Det vises for øvrig til kap.11 «Effektvurdering av tiltak» hvor det er foretatt en effektvurdering av ulike investerings- og drift & vedlikeholdstiltak, og også synliggjort de ulike tiltaks virkninger på de delmålene som er formulert. I kap.11 framgår det også hvilke kriterier som legges til grunn for valg av strategi for vinterdrift av fylkesvegnettet.

#### VEDTATT STRATEGI FOR FORVALTNING – UTTAELSE TIL KOMMUNALE PLANER

- Statens vegvesen skal som fylkeskommunens fagorgan avgi uttalelser til kommunale planer på vegne av fylkeskommunen som vegeier («sams vegadministrasjon»).
- Fylkeskommunen har som mål å komme fram til gode, omforente løsninger med kommunene i plansaker.
- Løsninger skal følge opp mål og strategi for fylkesvegene.
- Gjennom medvirkning i planprosesser skal det sørges for at fylkesvegene blir ivaretatt med hensyn til funksjon, framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.
- Hensynet til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø skal vurderes i forhold til fylkeskommunens regionale utviklingsrolle, fylkeskommunens strategiske mål og kommunenes behov.
- Dersom man likevel ikke kommer fram til omforent(e) løsning(er), kan det fremmes innsigelse.
- Når innsigelse fremmes, skal det i tillegg til begrunnelse for denne gis anvisning på hva som skal til for å akseptere planen og trekke innsigelsen.
- Innsigelse avgitt på vegne av fylkeskommunen skal være politisk klarert før den går til mekling hos Fylkesmannen, med unntak av innsigelse begrunnet i vegtekniske krav.

