

Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029

Høringsutkast

13. februar 2025



Tittel: Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029

Type dokument: Høringsutkast

Eier/virksomhet: Buskerud fylkeskommune

Vedtatt av: Fylkestinget

Dato vedtatt: [Dato]

Saksnummer: [nnnn/nn]

Fotograf: [Riktig kreditering av fotograf]

Innhold

1	INNLEDNING	5
2	RAMMEBETINGELSER	6
2.1	Økonomiske rammer og hovedfordeling	6
2.1.1	Økonomiplan og årsbudsjett	6
2.1.2	Drift av samferdselsavdelingen	6
2.1.3	Drift av kollektivtransport	6
2.1.4	Drift og vedlikehold av fylkesvei	6
2.1.5	Investering i fylkesvei	7
2.2	Alternative finansieringskilder	7
2.2.1	Statlig tilskudd til byområder	7
2.2.2	Bompenger	8
2.2.3	Finansiering fra private og offentlige aktører	8
2.2.4	Øvrig finansiering	8
2.3	Nasjonale føringer	9
2.3.1	FNs bærekraftsmål og naturavtale	9
2.3.2	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	9
2.3.3	Nullvisjonen	9
2.3.4	Nullvekstmål i byområdene	9
2.3.5	Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036	9
2.4	Regional planlegging	10
2.5	Grunnleggende hensyn	11
2.5.1	Klima- og miljøhensyn i fylkeskommunale anskaffelser	11
2.5.2	Fylkeskommunen – en seriøs aktør i bygge- og anleggsbransjen	11
2.5.3	Fylkeskommunens ansvar for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø	11
3	SAMFUNNSUTFORDRINGER KNYTTET TIL SAMFERDSEL	12
3.1	Endrede mobilitetsbehov	12
3.2	Ulik tilgang til mobilitet	13
3.3	Fylkesveinettet forfaller	14
3.4	Forringet livsgrunnlag	14
3.4.1	Klimaendringer	14
3.4.2	Tap og forringelse av natur	15
3.4.3	Tap og forringelse av kulturlandskap	15
3.5	Negativ helsepåvirkning	15
3.5.1	Ulykker med personskade	15
3.5.2	Inaktivitet	15
3.5.3	Forurensning	16
4	MÅL	17
4.1	Virksomhetsmål for Buskerud fylkeskommune	17
4.2	Resultatmål for samferdsel	17
4.2.1	Hva innebærer disse målene for fylkeskommunen?	17
5	SAMARBEID OG UTVIKLING	20
5.1	Fylkeskommunen som regional pådriver	20
5.1.1	Nasjonal transportplan	20
5.2	Samarbeid med kommunene	20

5.3	Samarbeid med næringsliv og organisasjoner	21
5.4	Byområder	21
5.4.1	Buskerudbyen	21
5.4.2	Hønefoss	22
5.5	Mobilitetsnettverket	22
5.6	Samordning av trafikksikkerhetsarbeidet	22
5.6.1	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet	22
5.6.2	Trafikksikkerhetsforum i Buskerud	22
5.6.3	Samarbeidstiltak	23
5.7	Innovasjon	23
5.7.1	Utvikling og trender	23
5.7.2	Egen tjenesteutvikling	24
5.7.3	Samarbeidsprosjekter	24
6	KOLLEKTIV TRANSPORT	25
6.1	Busstilbud i rute	25
6.1.1	Prinsipper for prioritering av rutetilbud	26
6.1.2	Bestillingstransport	27
6.1.3	Pris- og sonestruktur	27
6.1.4	Busstilbud finansiert av kommune	28
6.2	Skoleskyss	28
6.2.1	Kartlegging av kostnader	28
6.2.2	Særlig farlig eller vanskelig skolevei	28
6.2.3	Dispensasjon fra retten til skoleskyss i videregående skole	28
6.3	Ferge	28
6.4	Sømløse kollektivreiser	29
6.5	Samarbeid for digital tjenesteutvikling i kollektivtransporten	29
6.6	Innovasjon	29
6.7	Tilrettelagt transport (TT)	30
6.8	Drosje	30
6.9	Innspill til togtilbudet	30
7	FORVALTNING AV FYLKESVEI	32
7.1	Funksjonsinndeling av fylkesveinettet	32
7.1.1	Utviklingsbehov for gående og syklende	33
7.2	Eieforhold og omklassifisering	33
7.2.1	Omklassifisering av riksvei	34
7.2.2	Omklassifisering av fylkesvei	34
7.2.3	Eieforhold for gang- og sykkelveier	34
7.3	Planforvaltning	34
7.3.1	Forutsigbar og effektiv saksbehandling	35
7.3.2	Rekkefølgekrav og muligheter for ekstern finansiering	35
7.3.3	Samordnet areal- og mobilitetsplanlegging	35
7.3.4	Håndtere utfordringer med økt nedbør	36
7.4	Veiforvaltning	37
7.5	Gjennomføringsavtaler	37
7.6	Trafikksikkerhet på fylkesvei	38
7.7	Klima og miljø	39
7.7.1	Støyforurensning	39

7.7.2	Luftkvalitet.....	39
7.7.3	Klimagassutslipp og klimatilpasning	40
7.7.4	Biologisk mangfold	40
7.8	Geomatikk.....	40
7.8.1	Nasjonalt samarbeid om infrastruktur for geografisk informasjon	41
7.8.2	Nasjonal vegdatabank.....	41
7.8.3	Utviklingsbehov	41
8	DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV FYLKESVEI.....	42
8.1	Kontraktstrategi.....	42
8.1.1	Økt grad av byggherreinvolvering	42
8.1.2	Kontraktområder og varighet.....	42
8.1.3	Nye metoder og tilgjengelig teknologi	43
8.2	Driftskontrakter	43
8.3	Kartlegging av vedlikeholdsetterslep.....	44
8.3.1	Veifundament og dekkelegging.....	45
8.3.2	Grusveier.....	45
8.3.3	Drenering.....	45
8.3.4	Tunnel	45
8.3.5	Bru.....	46
8.3.6	Ras- og skredsikring.....	46
8.3.7	Veiutstyr.....	46
8.4	Strategi for vedlikehold av fylkesveier.....	46
8.4.1	Strategi og prioriteringer for periodisk vedlikehold.....	47
8.4.2	Strategi og prioriteringer for innhenting av vedlikeholdsetterslep	47
8.5	Vedlikeholdsplan for fylkesveier.....	48
8.5.1	Plan for periodisk vedlikehold.....	48
8.5.2	Plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep	48
9	INVESTERING I FYLKESVEI	49
9.1	Prioriteringer.....	49
9.2	Investeringsportefølje.....	50
9.2.1	Samleprosjekt mindre investeringstiltak	52
9.3	Prosjektutvikling og gjennomføring.....	53
9.3.1	Kvalitetssystemets betydning	53
9.3.2	Planlegging av infrastrukturtiltak.....	53
9.3.3	Modellbasert prosjektgjennomføring (BIM).....	53
9.3.4	Kontraktstrategi utbygging	54
9.3.5	Grunnerverv	54
9.3.6	Samarbeidskontrakter med kommune	54
10	SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP	56
11	KILDER	58
12	DEFINISJONER OG ORDFORKLARINGER.....	60
13	VEDLEGG	64
13.1	Fylkesveinettet i Buskerud.....	64
13.2	Befolkning i Buskerud fordelt på kommuner.....	65
13.3	Trafikkmengder på fylkesveinettet	66

1 Innledning

Handlingsprogrammet for samferdsel 2026-2029 er et styrings- og prioriteringsdokument for Buskerud fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Til grunn ligger føringer fra Regional planstrategi 2024-2027, gjeldende regionale planer og FN's bærekraftsmål.

Oppfølgingen av handlingsprogrammet skjer i tråd med delegasjonsreglementet, kvalitetssystemet og øvrige styringsverktøy i Buskerud fylkeskommune. Aktiviteten på samferdselsområdet følger opp lovgivning og nasjonale krav.

I handlingsprogrammet er overordnede rammer og føringer fulgt opp gjennom mål og prioriteringer for samferdsel. Gjennom årlige budsjettvedtak i fylkestinget og rullering av fylkeskommunens fireårige økonomiplan, konkretiseres og fastsettes de økonomiske rammene for det som skal gjennomføres.

Prioriteringene innenfor vedlikehold og investering gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra årlige økonomiske rammer og utvikling/modenhet for det enkelte prosjekt. Porteføljemetodikken er en videreutvikling av tidligere praksis.

Politiske mål er knyttet til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, legge til rette for effektiv og miljøvennlig bruk av fylkesveiene samt kollektivtilbud som bidrar til sømløs og brukertilpasset mobilitet.

2 Rammebetingelser

2.1 Økonomiske rammer og hovedfordeling

De økonomiske rammene i økonomiplanen 2025-2028 er lagt til grunn for handlingsprogrammet for samferdsel 2026-2029. For året 2029 er den årlige rammen for 2027 og 2028 videreført. Tabellen nedenfor viser totalrammen fordelt på drift og investering. Alle tall er oppgitt i 2025-kroner.

Drift er uten merverdiavgift, mens investering er inkludert merverdiavgift.

Tabell 2.1 Økonomiske rammer i millioner kroner

Budsjettområde	2026	2027	2028	2029	2026-2029
Drift	1 094	1 093	1 093	1 093	4 373
<i>Drift av samferdselsavdelingen</i>	63	63	63	63	252
<i>Drift av kollektiv</i>	570	570	570	570	2 280
<i>Drift og vedlikehold av fylkesvei</i>	461	460	460	460	1 841
Investering	180	158	158	158	654

2.1.1 Økonomiplan og årsbudsjett

De årlige vedtakene av budsjett legger rammene for aktiviteten. Handlingsprogrammet legger føringer for hvordan vi prioriterer hva som skal gjennomføres. Aktiviteten tilpasses innenfor de årlige rammene på driftsområdet og etter prinsippet om porteføljestyling på vedlikeholds- og investeringsområdet.

2.1.2 Drift av samferdselsavdelingen

Drift av samferdselsavdelingen omfatter personalkostnader og drift av avdelingen. Det arbeides med å sikre og utvikle nødvendig kapasitet og kompetanse for å ivareta samferdselsområdet på en god måte. En andel av årsverkene blir finansiert ved at personalkostnader for ansatte som arbeider med planlegging og utbygging belastes investeringsbudsjettet. I tråd med god kommunal regnskapsskikk, vil disse kostnadene belastes det enkelte prosjekt og inngå i prosjektets totalkostnader.

2.1.3 Drift av kollektivtransport

Kollektivtilbudet i Buskerud omfatter drift av det fylkeskommunale kollektivtilbudet, herunder lovpålagt skoleskyss og tilrettelagt transport (TT-ordningen). Buskerud fylkeskommune bruker ca. 90 % av kostnadene til kollektivtransport på langsiktige avtaler om kjøp av transporttjenester. Skoleskyssen, som kun har avganger på skoledager, utgjør i underkant av halvparten av kostnadene.

2.1.4 Drift og vedlikehold av fylkesvei

Drift og vedlikehold av fylkesvei skal sikre at veinettet er egnet til bruk for trafikantene og at veinettet opprettholder sin funksjon, samt at infrastrukturen blir tatt vare på. Drift og vedlikehold gjennomføres etter en fastlagt strategi. I hovedsak skiller vi mellom drift og vedlikehold ved at:

- *Drift* er alle tiltak for å opprettholde veiens funksjonelle kvalitet, at veien virker som den skal for trafikantene. Vanlige driftstiltak er vinter- og sommerdrift inkludert tunneldrift og renhold, opprydding etter ras og flom, drift av grøntarealer, rekkverk, signalanlegg og veibelysning, trafikkberedskap og bruforvaltning.
- *Vedlikehold* er alle tiltak som bidrar til å opprettholde verdien av investert kapital. Utgifter til vedlikehold av varige driftsmidler regnes som utgifter til drift. Varige driftsmidler er fysiske eiendeler inkludert fast eiendom som skal vare mer enn 3 år og har en verdi over 30 000 kr. Med

vedlikehold menes tiltak for å holde veianlegget i stand med en relativ standard som da veien ble etablert, tilpasset dagens standard. Utgifter til vedlikeholdstiltak skal føres på budsjettområde drift, selv om vedlikeholdet er ekstraordinært eller som følge av at vedlikeholdet tidligere er utelatt eller utsatt.

Rammefordelingen mellom drift og vedlikehold er i hovedsak etter en fordelingsnøkkel 70 prosent til drift og 30 prosent til vedlikehold. Dette er ikke en statisk fordeling og vil tilpasses det enkelte driftsår ut fra behov.

Bindinger i driftskontraktene utgjør 650 millioner kroner. I tillegg kommer bindinger i nye kontrakter som inngås i løpet av høsten 2025.

2.1.5 Investering i fylkesvei

Investering i infrastruktur innebærer å bygge ny eller bygge om eksisterende infrastruktur. Planlegging og grunnnerverv inngår i investeringskostnaden.

Utgifter til vesentlige og varige påkostninger regnes som investeringer i anleggsmidler og finansieres over investeringsbudsjettet. Med påkostning menes tiltak som fører eiendelen til en høyere standard enn opprinnelig, slik at kapasiteten økes eller funksjonen forbedres. Med vesentlig og varig menes tiltak med en levetid på minimum tre år og en minimumsverdi på 100 000 kroner. Normalt regnes 40 år som levetid for nye veier og 100 år for bruer. Planlegging og grunnnerverv inngår i investeringskostnaden. Påkostninger som ikke er vesentlige og varige, føres som vedlikehold.

Handlingsprogrammet inneholder en plan for investeringer i perioden. Planen tar hensyn til prosjekter med vedtatt byggestart i foregående handlingsprogramperiode med behov for midler etter 2025. Det er lagt til grunn at påbegynte utbyggingsprosjekter gjennomføres og at inngåtte kontraktsforpliktelser framkommer som bindinger. I inneværende portefølje utgjør bindingene 155 millioner kroner. Hvilke prosjekter det gjelder går frem av kapittel 9.2.

2.2 Alternative finansieringskilder

2.2.1 Statlig tilskudd til byområder

Buskerudbyen (se kapittel 5.4.1) kvalifiserer til å motta statlige midler fra belønningsordningen for storbyområdene og er aktuell for byvekstavtale med staten.

Fylkeskommunen søker om belønningsmidler på vegne av Buskerudbyen. Sist inngåtte avtale gjaldt perioden 2022-2025 og omfattet et årlig tilskudd på 106,3 millioner 2022-kroner. Tilskuddet skjer med forbehold om Stortingets vedtak av årlige statsbudsjett og byområdets overholdelse av avtalen basert på årlig rapportering. Tilskuddet skal finansiere tiltak som bidrar til måloppnåelse i tråd med avtalen og skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra de lokale partene. Byområdet har i perioden prioritert nær 70 prosent av tilskuddet til målrettet forbedring av kollektivtilbudet.

I NTP 2025-2036 er det planlagt å bruke 88 milliarder kroner til byområdene. Dette vil i hovedsak gå til byvekstavtaler. En byvekstavtale har lenger tidshorisont og betydelig større statlig bidrag enn en belønningsavtale. I 10-årig byvekstavtale for Nedre Glomma har staten doblet sin innsats sammenlignet med forutgående belønningsavtale. For å forhandle om en byvekstavtale for Buskerudbyen krever staten at det utredes minst ett alternativ med en bompengefinansiert bypakke. (Se kapittel 2.2.2. Bompenger)

Det er ingen byer i Buskerud som kvalifiserer til «Statens tilskuddsordning for mindre byområder» slik den er definert i inneværende NTP.

2.2.2 Bompenger

Det er mulig å finansiere investeringsprosjekter (enkeltprosjekter) på fylkesvei med bompenger. Det kan også vedtas bompengereordninger for byområder som del av bypakker. Alle bompengeprojekter på offentlig vei må godkjennes av Stortinget. Foruten tilslutning fra fylkeskommunen, kreves også tilslutning fra berørte kommuner. Fylkeskommunen må garantere for eventuelt bompengelån.

For et enkeltprosjekt vil det være nødvendig med høy kvalitet på plangrunnlag, kostnadsoverslag og trafikkanalyser før bompengesaken kan behandles og opplegget iverksettes. Trafikkgrunnlaget bør være tilstrekkelig til å dekke en betydelig del av utbyggingskostnadene, samtidig som bomstasjonsopplegget må ha relativt lave driftskostnader og oppfattes som rettferdig. Det vil bare være større enkeltprosjekter som kan være aktuelle for bompengefinansiering. Ut fra dette vil ingen prosjekter på fylkesveinettet i Buskerud være aktuelle for bompengefinansiering i handlingsprogramperioden 2026–2029.

Bompengereordninger i byområder gjennomføres med porteføljestyring av en portefølje med prosjekter og tiltak innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Det er vanlig at en bompengereordning i et byområde er del av en bypakke hvor flere virkemidler sees i sammenheng. Veiprosjekter, kollektivprosjekter, gang- og sykkelprosjekter og fysiske trafikksikkerhetstiltak med mer, kan finansieres med bompenger. Det er mulig å benytte bompenger til drift av kollektivtransport. Det er i utgangspunktet krav til lokal egenandel på 20 prosent av kostnaden ved fylkeskommunale og kommunale prosjekter. Det er ingen byområder utover Buskerudbyen hvor dette er aktuelt i handlingsprogramperioden. Det tar flere år å utrede og få vedtatt en bompengereordning

2.2.3 Finansiering fra private og offentlige aktører

Infrastruktur ved utbygging av nye områder kan helt eller delvis finansieres av utbyggere og grunneiere gjennom for eksempel rekkefølgekrav eller annen medfinansiering.

For å få størst mulig nytte av fylkeskommunens midler, er det viktig å utnytte synergier og ekstern betalingsvilje til medfinansiering av tiltak på fylkeskommunal vei. Medfinansiering av prosjekter kan øke kost-nytte effekten for fylkeskommunens investeringer og kan dermed tilføre regionen viktige merverdier.

2.2.4 Øvrig finansiering

Innovasjons- og utviklingsprosjekter kan få finansiering gjennom nasjonale eller internasjonale støtteordninger. Noen ordninger er spesielt rettet mot mobilitet og samferdsel, mens andre er mer generelle. Ofte er samarbeid mellom flere parter en forutsetning. Det kan være med forskningsinstitusjoner, næringsliv, andre offentlige organer, internasjonale organisasjoner med mer. I prosjekter med flere parter er det ofte krav til bidrag fra partene. Det dreier seg i hovedsak om arbeidsinnsats, medfinansiering eller at organisasjonen stiller som en “brukerpartner” for å teste produkter eller tjenester.

2.3 Nasjonale føringer

Her oppsummeres grunnleggende nasjonale føringer for samferdsel.

2.3.1 FNs bærekraftsmål og naturavtale

FNs bærekraftsmål er basert på internasjonale avtaler som Norge har sluttet seg til. En bærekraftig utvikling er å imøtekomme dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. For å skape en bærekraftig utvikling, må de tre dimensjonene klima og miljø, sosiale forhold og økonomi balanseres.

Samfunnets økende behov for transport har mange ulike skadevirkninger på miljøet, både lokalt og globalt. Transport og mobilitet påvirker sosial bærekraft og kan enten forsterke eller redusere sosiale ulikheter.

I desember 2022 ble en ny global avtale om biologisk mangfold inngått. Avtalen setter mål om å verne eller bevare 30 prosent av naturen på land, samt hav, innsjøer og elver innen 2030. Den inkluderer også et mål om å restaurere 30 prosent av ødelagt natur.»»

2.3.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, vedtatt 20. juni 2023, forventer regjeringen at fylkeskommunene og kommunene legger bærekraftsmålene og de nasjonale klima- og miljømålene til grunn for samfunns- og arealplanleggingen.

Videre skal Statlig planretningslinjer for klima og energi, ikraftsettelse 20. desember 2024, legges til grunn i fylkeskommunene sin veiledning og samordning, samt fylkeskommunens medvirkning i planprosesser. Retningslinjen skal sikre vektlegging av klima og energi i planlegging etter plan- og bygningsloven; herunder klimatilpasning, reduksjon av klimagassutslipp, energieffektivisering og utbygging av energianlegg.

2.3.3 Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde, har vært grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet siden den første gang ble vedtatt av Stortinget i 2001. Nullvisjonen bygger på et etisk prinsipp om at det aldri kan være akseptabelt at mennesker blir drept eller alvorlig skadet i trafikken. Nullvisjonen forplikter aktørene til å fokusere på å redusere de mest alvorlige konsekvensene av trafikkulykker.

2.3.4 Nullvekstmål i byområdene

Nullvekstmålet har vært sentralt for areal- og transportpolitikken i byområdene det siste tiåret. Målet er, med noen justeringer, lagt til grunn i de fire siste nasjonale transportplanene. Nullvekstmålet dekker flere viktige hensyn, og er formulert slik: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

2.3.5 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Samfunnssikkerhet og beredskap og klimatilpasning

I Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 viser regjeringen til at samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren må tilpasses endringene i den sikkerhetspolitiske situasjonen. Transportberedskap er en viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret. Regjeringen viderefører samarbeidet mellom offentlige myndigheter, private aktører og fylkeskommunene for å kunne opprettholde tilstrekkelig transportevne i krisesituasjoner.

Regjeringen viser også til at fylkeskommunene har et viktig ansvar for samfunnssikkerhet på fylkesveinettet, bl.a. ved at fylkesveiene fungerer som omkjøringsveier. Utviklingen av digitale løsninger kan føre til sårbarhet i transportsystemet. Regjeringen vil styrke evnen til å håndtere uønskede digitale hendelser i transportsystemet.

Klimaendringer i form av mer ekstremvær påvirker transportsystemet, særlig ved flom og skred. I tillegg til å ha en god beredskap ved kritiske hendelser, skal de direkte effektene av klimaendringene møtes med klimatilpasning av transportinfrastrukturen.

Reduksjon av klimagassutslipp og økt hensyn til natur

Transportsektoren står for en tredel av klimagassutslippene i Norge. I NTP er det lagt til grunn at reduksjon av utslippene i stor grad skal skje ved null- og lavutslippsteknologi som krever økt tilførsel av fornybar energi. Energisituasjonen for transportsektoren og utviklingen av lade- og fyllinfrastrukturen, blant annet på fylkesveiene, er viktig når utslippene skal reduseres.

For å redusere negativ påvirkning på natur, fokuserer regjeringen på reduksjon av arealinngrep, samt redusert transportomfang og redusert bilavhengighet. Regjeringen viderefører også det langsiktige målet om 20 prosent sykkelandel i byområdene og 8 prosent på landsbasis.

Byvekstavtaler fremstår som det mest sentrale virkemiddelet i byområdene. Buskerudbyen omtales som et av de fem byområdene som er aktuell for byvekstavtale i perioden.

Økt transportsikkerhet

NTP 2025-2036 inneholder et nasjonalt om at det i 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken. Regjeringen legger til grunn at økt sikkerhet for barn og unge fortsatt skal være et hovedinnsatsområde og viderefører målet om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen.

Effektivisering av transportsystemet med ny teknologi

NTP 2025-2036 har mål om effektiv bruk av ny teknologi. Ifølge NTP skal bruk av ny teknologi bidra både til økt framkommelighet, økt transportsikkerhet og et mer klima- og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen vil legge til rette for digitale løsninger og utnytte mulighetene i kunstig intelligens. Videre vil regjeringen legge til rette for utvikling av sømløs mobilitet og samhandling mellom aktører i transportsystemet. Det må forventes at det på nasjonalt nivå kommer nye krav gjennom lover og forskrifter. Dette kan blant annet omfatte tilpasning til EU-regelverk gjennom EØS-avtalen.

2.4 Regional planlegging

Regional planstrategi «Med hjerte for Buskerud» setter langsiktige utviklingsmål for Buskerudsamfunnet:

- Buskerud er et inkluderende samfunn der alle deltar og bidrar aktivt
- Buskerud lykkes med omstilling og verdiskaping
- Buskerud forvalter sine natur- og kulturverdier i et generasjonsperspektiv

Regional planstrategi sier også hvilke nye planer vi skal lage, samt hvilke som skal videreføres eller oppheves. De regionale planene som er mest relevante for samferdsel er:

- Buskerudplanen: Utvikling av ny regional plan med beregnet vedtak i juni 2026.
- Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035: Er gyldig inntil ny Buskerudplan er vedtatt. Innholdet vurderes i prosessen med utvikling av den nye Buskerudplanen.

- Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023: Videreføres inntil videre. Partene i Buskerudbyen må vurdere videre planbehov i arbeidet med ny byvekstavgift.
- Kollektivtransportplan, utvikling mot 2030: Erstattes av vedtatt handlingsprogram for samferdsel 2026-2029.
- Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser langs riksveinettet i Buskerud: Gjelder inntil videre.
- Regional plan for Hardangervidda 2019-2035
- Regional plan for Norefjella – Reinsjøfjell 2020 - 2035
- Regional plan for Nordfjella 2014 - 2025
- Regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022-2027
- Regional vannforvaltningsplan for Vestfold og Telemark 2022-2027
- Regional vannforvaltningsplan for Vestland 2022-2027

2.5 Grunnleggende hensyn

Her gjengis grunnleggende hensyn for Buskerud fylkeskommunes virksomhet og som ansees som rammebetingelser for alt øvrig arbeid.

2.5.1 Klima- og miljøhensyn i fylkeskommunale anskaffelser

Gjennom forskrift om offentlige anskaffelser er fylkeskommunen pålagt å vekte klima- og miljøhensyn med minimum 30 prosent i tildelingskriterier og/eller kontraktskrav. Fylkeskommunen tilpasser klima- og miljøkrav til den enkelte anskaffelse ut fra hvilke krav og tiltak som gir best resultat.

Fylkeskommunen arbeider med å implementere klima- og miljøhensyn i maler og rutiner for alle typer prosjekter og gjennomgående i alle faser.

2.5.2 Fylkeskommunen – en seriøs aktør i bygge- og anleggsbransjen

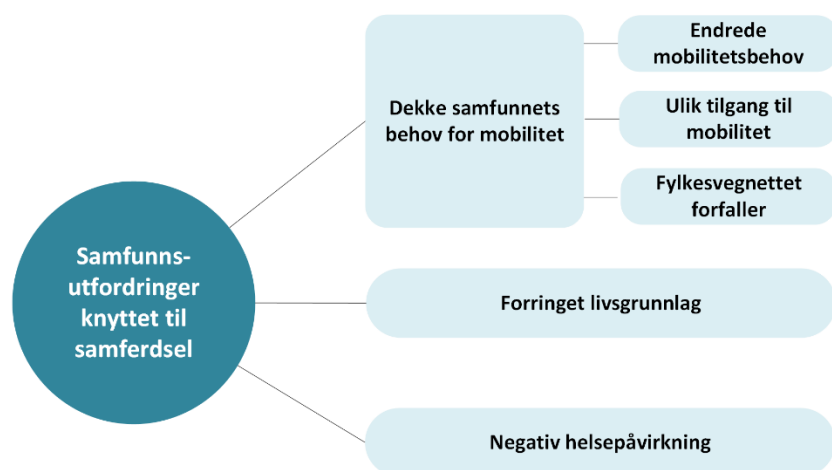
Fylkeskommunen skal velge seriøse virksomheter til å utføre bygge- og anleggsarbeider, prosjektering og andre tjenester. Fylkeskommunen skal sørge for at de som arbeider i eller for disse virksomhetene har anstendige arbeidsforhold.

2.5.3 Fylkeskommunens ansvar for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø

Som byggherre har fylkeskommunen ansvar for å verne arbeidstakerne som utfører arbeid i våre kontrakter mot farer. Dette innebærer at vi skal ta hensyn til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø gjennom hele prosessen, fra planlegging og prosjektering til utførelse av bygge- og anleggsarbeidene.

3 Samfunnsutfordringer knyttet til samferdsel

Hvilke samfunnsbehov er det samferdsel skal dekke og hvilke samfunnsutfordringer skal vi bidra til å løse? Kapittelet handler om utfordringer knyttet til å dekke samfunnets etterspørsel etter mobilitet og samtidig redusere eller unngå negative konsekvenser for klima, natur, sosiale forhold og folkehelse.



Figur 3.1 Ulike typer samfunnsutfordringer

3.1 Endrede mobilitetsbehov

Samfunnet utvikles på en måte som gir økende etterspørsel etter transport

Tiden vi aksepterer å bruke på å reise har vist seg å være ganske konstant, men en utvikling mot raskere transport og stadig større bo- og arbeidsmarkeder gjør at flere nå reiser over lengre avstander. Som en sideeffekt av denne utviklingen sentraliseres arbeidsplasser, skoler, fritidstjenester og servicefunksjoner som gir lengre daglige reiser.

Byene våre har utviklet seg fra små og tette byer hvor befolkningen kunne bevege seg med sykkel og til fots de fleste steder, via utvikling langs definerte kollektivakser, til en bilbasert utvikling og byspredning. Utviklingen gir økende behov for transport i byområdene, hvor både vei og jernbane har begrenset kapasitet. Bilen er et foretrukket transportmiddel på mange reiser. Ulempene er at den er lite plasseffektiv når arealet er begrenset og den har negativ påvirkning på miljø og helse.

En stor økning i antall fritidsboliger i distriktene gir periodevis stor trafikk på et veinett som ikke er egnet for å håndtere dette. Der man tidligere hadde stor utfartstrafikk ved ferier og enkelthelger, er det nå mer utfartstrafikk og i større deler av året. Flere fritidsboliger og endret bruk av dem, gir trafikale konsekvenser også for nærliggende tettsteder. Det er også flere som ønsker å ta i bruk fritidsboligen som helårsbolig. Det utløser helt andre forventninger og krav til kollektive løsninger, tilrettelagt transport og skoleskyss.

Det er mange grunner til at behovene endrer seg. Viktige drivere er befolkningsstørrelse og alderssammensetning, endrede preferanser og ny teknologi. Aktuelle eksempler er:

- Raske endringer innenfor varehandel, som mer netthandel og begrenset lager i butikk, påvirker både godsmengder og omfang av varelevering.
- Lokale endringer i behovet for arbeidskraft, kan gi tilhørende raske endringer i lokale transportbehov.
- Plassering av lade- og energiinfrastruktur påvirker rutevalg og tettstedsutvikling.
- Innføring av ekstra lange vogntog for å effektivisere godstransporten, gir økt påkjenning på fylkesveiene og stedvis fremkommelighetsutfordringer.
- Ved å benytte lengre busser øker busskapasiteten, men det krever tilpasset infrastruktur.
- Inntog av elsparkesykler og elsykler gjør sykkelene mer relevant som transportmiddel. Ny teknologi har åpnet for delingsmobilitet i en form vi ikke har sett tidligere. Samtidig gjør større, tyngre og raskere sykler det enda mer problematisk å avvikle fotgjenger- og sykkeltrafikk på samme areal.
- Økende mengder data fra reisende, kjøretøy og veiutstyr vil sammen med teknologisk utvikling innenfor blant annet autonomi og kunstig intelligens, påvirke mobilitetsbehovet på måter vi ikke klarer å forutse.

3.2 Ulik tilgang til mobilitet

Samfunnets behov for mobilitet løses på måter som bidrar til utenforskap

Mobilitet er et samfunnsgode som er ujevnt fordelt på måter som kan forsterke sosiale ulikheter. For eksempel ser vi store forskjeller i tilrettelegging for ulike transportmåter.

De som kan kjøre bil kommer seg fram de fleste steder i Buskerud. Det gjenspeiles i at Buskerud har en god del flere bilreiser per person enn landsgjennomsnittet og ca. halvparten så mange kollektivreiser. Men ikke alle har tilgang på bil og ikke alle kan kjøre bil. Det siste gjelder barn og unge under 18 år og 10 prosent av den voksne befolkningen som av ulike grunner ikke har førerkort.

For kollektivreisende er det store forskjeller i tilbud avhengig av hvor og når du reiser. Lovfestet skoleskyss er tilgjengelig i hele fylket, men i store deler av fylket er det øvrige kollektivtilbudet begrenset eller ikke eksisterende. Dette forsterker sosial ulikhet for de som ikke har bil. Det kan også være utfordrende for mange å orientere seg i det tilbudet som finnes. Digitale brukergrensesnitt kan oppleves utilgjengelig eller begrensende. Dagens pris- og sonestruktur gjør noen reiser uforholdsmessig dyre.

For de som på grunn av varige funksjonsnedsettelse ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet, er det offentlige tilbudet begrenset til et søknadsbasert økonomisk tilskudd til drosjetransport. Selv om ordningen ikke er lovpålagt, opplever fylkeskommunen økt etterspørsel og dermed press på de økonomiske rammene.

Gående mangler tilrettelegging mange steder, særlig i randsonene til byer og tettsteder. Dette er områder hvor mange barn har sin skolevei. Praktiske utfordringer i vinterdriften gir tidvis redusert fremkommelighet. Utfordringene er knyttet til værhendelser, hindringer for driftskjøretøy, mangel på snøopplag og også det at det er mange aktører involvert i driften. Redusert fremkommelighet rammer trafikanter med spesielle behov særlig negativt.

Tilretteleggingen for syklende varierer betydelig i kvalitet, og syklende utsettes for høy risiko i trafikken. Mange sentrale veilenker mangler nødvendig tilrettelegging. Syklende har stedvis svært dårlig fremkommelighet i vintersesongen.

3.3 Fylkesveinettet forfaller

Infrastrukturen vedlikeholdes ikke på en måte som ivaretar funksjon og verdi

De aller fleste som reiser i Buskerud er innom fylkesveinettet i starten, underveis eller på slutten av sin reise. Fylkesveinettet utgjør, med sine 1750 km, om lag halvparten av det offentlige veinettet i fylket og er over fem ganger så langt som riksveinettet. Veinettet har stor variasjon i standard og funksjon, fra lavtrafikkerte fylkesveier til trafikkerte bygater og regionale hovedårer. Det er store verdier som er investert i denne infrastrukturen. Hvordan fylkeskommunen forvalter disse verdiene er avgjørende for utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket og for alle trafikantgrupper.

Det er en godt kjent utfordring at fylkesveinettet forfaller. Over tid gir økt forfall redusert fremkommelighet for alle trafikantgrupper, flere ulykker, redusert verdiskapning for næringslivet og dårlig arbeidsmiljø for yrkessjåfører. Konkrete konsekvenser kan for eksempel være:

- Redusert bæreevne og vektrestriksjoner for tunge kjøretøy.
- Stengte veier og bruer grunnet uforsvarlig tilstand eller redusert robusthet mot naturhendelser. Stengte veier er en ulempe for alle berørte, men særlig kritisk for nødetatene, kommunens hjemmetjeneste og enkelte typer godstransport.
- Oppmerking og veiutstyr som rekkverk og trafikkskilt, vil over tid ikke fylle sin funksjon.
- Mer nedetid for veilys og andre elektriske anlegg.
- Dårligere tilstand på vei og fortau med økt omfang av skader som sprekker og hull, skader på kantstein, setninger og sporutvikling.
- Ujevne dekker gir sekundære konsekvenser som økt nedbryting av veikroppen, vannansamlinger og redusert effekt av blant annet snørydding.

Når forfallet pågår over lang tid, eskalerer kostnadene og investeringene går gradvis tapt.

3.4 Forringet livsgrunnlag

Dagens behov for mobilitet løses på måter som hindrer kommende generasjoners muligheter for å få dekket sine behov.

3.4.1 Klimaendringer

Klimagassutslipp fra veitrafikken i Buskerud er redusert med 25 prosent de siste 10 årene. Trenden er tydeligst for personbiler, men også utslipp fra busser har gått ned. Tunge kjøretøy og varebiler hadde nedadgående trend frem til 2017, men viser deretter økende tendens.

Klimagassutslipp fra veitrafikken utgjør 56 prosent av de totale klimagassutslippene i Buskerud. I tillegg kommer utslipp fra aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og anlegg. Utbygging av veianlegg kan føre til at naturtyper og jordsmonn med evne til å ta opp og binde karbon reduseres eller forringes.

Klimaendringer resulterer i hyppigere flom i vassdrag, økning i ras og skred, og også utfordringer med håndtering av overvann når det kommer store nedbørsmengder på kort tid. I sum øker sårbarhet og risiko for redusert mobilitet, store ødeleggelser av infrastruktur og økte kostnader.

3.4.2 Tap og forringelse av natur

Bygging av vei kan medføre nedbygging av natur, med ødeleggelse av naturlandskap eller negative konsekvenser for plante- og dyreliv som konsekvens. Det øker også risiko for spredning av fremmede arter.

Når antall veier, eller trafikkmengden på eksisterende veier øker, øker også forstyrrelsen og oppdelingen av dyrs leveområder. Veiene blir barrierer for mange arter og leveområdene kan bli så små og isolerte at enkelte arter forsvinner.

Flere typer utslipp oppstår som konsekvens av veitrafikken, både partikkelutslipp, salt og andre kjemiske stoffer påvirker vannmiljø. Veitrafikk er også den største kilden til utslipp av mikroplast. Andelen er på 42 prosent, og 85 prosent av dette kommer fra bildekk. Utslippene transporteres i naturen via luft- og vannmasser, og vi har bare begynnende kunnskap om ringvirkningene for helse og miljø.

3.4.3 Tap og forringelse av kulturlandskap

Gjennom arealinngrep endres gradvis det historiske landskapet, bygninger og byrom. Utbedring og bygging av vei kan gi sår som bryter med det historiske landskapet både i by og distrikt.

3.5 Negativ helsepåvirkning

Samfunnets behov for mobilitet løses på måter som påvirker befolkningens helse negativt.

3.5.1 Ulykker med personskade

I gjennomsnitt er det de siste 10 årene registrert 9 drepte og 240 skadde i Buskerudtrafikken hvert år. Tallene er basert på offisiell statistikk for trafikkulykker som vi vet har store mørketall. I realiteten er det under en av fem rapporteringspliktige skader som registreres. Om vi korrejerer for underreporteringen, kan det reelle antall skadde personer anslås til ca. 1400 årlig og 100 av disse er hardt skadde. De årlige samfunnsøkonomiske kostnadene tilsvarer nærmere 2,4 milliarder kroner, og de menneskelige omkostningene er enorme.

En særlig utfordring er at ulykkene med gående og syklende i byområdene ikke reduseres i samme grad som for bilførere og bilpassasjerer. Tvert imot viser de en tendens til å øke. Ulykker der fotgjengere faller og skader seg, for eksempel på glatt føre, er ikke inkludert i statistikken. Slike skadetilfeller kommer i tillegg til det som vanligvis omtales som trafikkulykker.

3.5.2 Inaktivitet

Befolkningen bruker mer tid på stillesittende aktiviteter, og manglende fysisk aktivitet bidrar til helseutfordringer og livsstilssykdommer. Økt bruk av passiv transport i stedet for aktiv transport, for eksempel som følge av store avstander og et bilbasert transportsystem, bidrar til denne inaktiviteten.

Veier med høy biltrafikk og høy fart er generelt lite attraktive å gå og sykle langs. De kan også utgjøre barrierer som gir lange omveier for gående, eller begrenser tilgjengelighet til offentlige uterom og friluftsområder.

Det er færre nå enn tidligere som går og sykler til skolen. I Buskerud opplever 40 prosent av barneskoleelevene skoleveien som utrygg. Tett trafikk, høy hastighet, manglende tilrettelegging og dårlig brøyting oppgis som viktige årsaker til at skoleveien oppleves som utrygg.

Hvordan omgivelsen er utformet påvirker vår lyst til å gå og oppholde oss ute. Lite tiltalende og monotone omgivelser demper lysten til å gå eller sykle, mens attraktive og varierte ferdselsårer gjør at folk går mer og lenger. Møteplasser, aktiviteter og plasser for hvile er en del av tilretteleggingen for mer aktiv transport.

3.5.3 Forurensning

Støy er den negative miljøfaktoren som rammer flest nordmenn og kan gi flere negative helseeffekter. På landsbasis er over to millioner mennesker utsatt for støy over anbefalte grenseverdier ved sin bolig. Veitrafikk er den klart største støykilden, målt i antall støyutsatte personer. Økende urbanisering, befolkningsvekst og trafikkvekst bidrar til at flere enn før utsettes for støy. Selv om elektrifisering av bilparken bidrar til redusert motorstøy, er det dekkstøy som er dominerende støykilden fra personbiltrafikken når kjørefarten overskrider 30 km/t.

Veitrafikk er en betydelig kilde til lokal luftforurensning, både gjennom eksosutslipp og slitasjepartikler fra bremses og dekk. I områder med høy trafikk kan dette påvirke befolkningens helse negativt. Luftforurensning kan forverre luftveissykdommer og hjerte- og karsykdommer, og langvarig eksponering øker risikoen for alvorlige helseproblemer. I Buskerud er det Drammen kommune som har de største utfordringene med luftforurensning og spesielt svevestøv.

Både anleggsvirksomhet og veidrift kan gi utslipp som reduserer kvaliteten på drikkevannskilder midlertidig eller permanent.

4 Mål

Dette kapittelet presenterer de fire strategiske virksomhetsmålene vedtatt for Buskerud fylkeskommune. Med utgangspunkt i disse målene, samt rammebetingelsene og hovedutfordringene som er beskrevet i kapittel 2 og 3, er det formulert fem resultatmål for samferdsel. Målene skal gi retning for ressursbruk og prioriteringer i den fireårige handlingsprogramperioden. Målene er vedtatt i fylkeskommunens økonomiplan for perioden 2025–2028.

4.1 Virksomhetsmål for Buskerud fylkeskommune

Mål 1 For samfunn	Vi samarbeider om å løse viktige samfunnsoppdrag og utfordrer våre rammebetingelser. Vår samlede innsats skal gi positive effekter for satsingene på verdiskaping,
Mål 2 For tjenestene	Vi leverer tjenester av høy kvalitet og forstår brukernes behov
Mål 3 For organisasjon	Vi viser tverrfaglig gjennomføringskraft og finner bedre løsninger for individ, organisasjon og samfunn
Mål 4 For menneskene	Vi realiserer potensial i hverandre ved å satse på kompetanse, kreativitet, vilje og inkludering

4.2 Resultatmål for samferdsel

Mål 1 Utvikle et helhetlig mobilitetstilbud i samarbeid med kommuner og stat.	Mål 2 Oppnå forutsigbar og sikker fremkommelighet for alle trafikantgrupper.	Mål 3 Vedlikeholde og utvikle fylkesveiene som allerede finnes, fremfor å bygge nye.	Mål 4 Fremme miljøvennlige reisevaner og redusere ulempene fra trafikk i byområdene.	Mål 5 Forvalte areal-, natur- og kulturressurser i et generasjonsperspektiv.
---	--	--	--	--

4.2.1 Hva innebærer disse målene for fylkeskommunen?

Kapittel 5 til 10 utgjør handlingsdelen i handlingsprogrammet. I disse kapitlene beskrives satsingsområdene og tiltakene fylkeskommunen vil prioritere for å nå resultatmålene. Nedenfor oppsummeres de viktigste virkemidlene og prioriteringene for hvert resultatmål. Innovasjon, ny teknologi og hvordan fylkeskommunen kan oppnå mer med tilgjengelige ressurser, er sentrale temaer i handlingsdelen og relevante for alle målene.

Mål 1 - Utvikle et helhetlig mobilitetstilbud i samarbeid med kommuner og stat

Utfordringene knyttet til samferdsel er store og komplekse. Virkemidlene er fordelt på flere aktører og forvaltningsnivåer, og det økonomiske handlingsrommet er begrenset. Disse faktorene understreker behovet for å samarbeide om et helhetlig mobilitetstilbud.

Fylkeskommunen vil i handlingsprogramperioden prioritere rollen som regional samordner og vektlegge samarbeid med stat, kommuneregioner og enkeltkommuner. Samordning er avgjørende for å oppnå gode resultater innen både regional utvikling, samfunnssikkerhet og beredskap, næringstransport, kollektivtilbud, trafikkisikkerhet, byutvikling, innovasjon og finansiering. Fylkeskommunalt samarbeid på tvers, både gjennom Kommunenes sentralforbund og andre formelle samarbeid, og i enkeltprosjekter er også viktig. Dette øker fylkeskommunens påvirkningskraft og kapasitet til å drive utviklingsarbeid.

I handlingsprogrammet beskrives formelle samarbeid og prosesser, samt initiativ som fylkeskommunen vil ta i perioden.

Mål 2 - Oppnå forutsigbar og sikker fremkommelighet for alle trafikantgrupper

Målet innebærer å holde fylkesveinettet åpent og farbart, og opprettholde veinettets sikkerhetsstandard. Det innebærer også at vi søker å forbedre sikkerhetsstandarden med tilgjengelige virkemidler og at sikkerhetskritiske driftsoppgaver prioriteres. Fylkeskommunen vil i tillegg fokusere på klimatilpasning for å redusere konsekvensene av ekstremvær, og styrke beredskapen for å håndtere alvorlige hendelser som kan true fremkommeligheten.

Som omtalt i kapittel 3, har gående og syklende variert fremkommelighet og høy risiko i trafikken. Målet inkluderer derfor et særlig fokus på bedre tilrettelegging, forutsigbarhet og sikkerhet for disse gruppene. Utenfor byområdene prioriteres barn og unges mobilitet, blant annet gjennom tiltak i tilknytning til skoler og idrettsanlegg, og ved å sikre tilgjengelighet til holdeplasser.

For kollektivtrafikken innebærer målet å levere et forutsigbart tilbud med god punktlighet og tydelig informasjon ved avvik og endringer.

Mål 3 - Vedlikeholde og utvikle fylkesveiene som allerede finnes, fremfor å bygge nye

Med begrenset økonomisk handlingsrom vil fylkeskommunen prioritere å opprettholde og gjenopprette veifunksjon langs dagens veinett, fremfor å bygge nye fylkesveier og bruer. Det prioriteres investeringstiltak som forbedrer tilbudet til gående og syklende, trafikkisikkerheten og fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Det prioriteres også noen forbedringer av fremkommelighet for tunge kjøretøy, der dette er viktig for næring og beredskap.

En del av investeringsbudsjettet vil også brukes til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Handlingsprogrammet oppsummerer resultatene fra forfallskartleggingen som ble gjennomført i 2024, og de strategiske prioriteringene basert på funnene. En vedlikeholdsplan for fylkesveinettet vil utarbeides i handlingsprogramperioden.

Mål 4 - Fremme miljøvennlige reisevaner og redusere ulempene fra trafikk i byområdene

For å nå dette målet er fylkeskommunens viktigste langsiktige virkemidler knyttet til samordnet areal- og mobilitetsplanlegging. Lokalisering av boliger og arbeidsplasser i forhold til sentrum, tjenestetilbud og kollektivsystem er avgjørende for utvikling av mobilitetsbehov og reisevaner.

For å få flere til å velge miljøvennlige reisealternativer, må disse fremstå som attraktive og effektive. Fylkeskommunen vil prioritere kollektivtransport der det er potensiale for å konkurrere med bil, sikre hyppige avganger på sentrale linjer i rushtid og styrke bussens fremkommelighet gjennom forvaltning

og infrastrukturutvikling. Det vil også være nødvendig å rette oppmerksomhet mot hele reisekjeder, og støtte utviklingen av nye mobilitetsformer og digitale løsninger som forbedrer reiseopplevelsen.

Målet innebærer også å prioritere et sammenhengende nettverk av attraktive og sikre forbindelser for gående og syklende. For gående er egne arealer, kort gangtid, tiltalende omgivelser og universell utforming viktige kvaliteter. Tilrettelegging for gående er også avgjørende for kollektivtransport, siden mange reisende tilbringer en betydelig del av reisen til fots, enten på vei til eller fra buss og tog.

For syklende er det fortsatt betydelig potensial for å utvikle et sammenhengende hovedsykkelnett. Et godt utbygd hovednett legger til rette for rask og direkte sykling, er enkelt å orientere seg i og oppleves som trygt. Siden mange sentrale strekninger fortsatt mangler tilrettelegging, vil fylkeskommunen prioritere gode og sammenhengende forbindelser til sentrum, knutepunkter, arbeidsplasskonsentrasjoner og skoler. Som hovedregel prioriteres de mest sentrale lenkene først. I tilfeller der anbefalt løsning ligger langt frem i tid, vil fylkeskommunen vurdere trinnvise forbedringer, med raske og enkle tiltak som første steg, samtidig som mer omfattende utbedringer planlegges.

Tiltak for å redusere ulempene fra biltrafikk inkluderer oppfyllelse av lovkrav om støy og luftforurensning, samt trafikkregulering og -styring. Biltrafikken bør i størst mulig grad kanaliseres til hovedveinettet.

Mål 5 - Forvalte areal-, natur- og kulturressurser i et generasjonsperspektiv

En stor del av fylkeskommunens arbeid for å forvalte naturressurser og redusere klimagassutslipp, handler om å følge opp lovpålagte forpliktelser på en god måte. Gode kunnskapsgrunnlag er en forutsetning for dette, og vil videreutvikles i handlingsprogramperioden.

Bærekraftig utvikling for fylkeskommunen handler også om at det er en miljømessig fordel å ivareta og videreutvikle eksisterende infrastruktur fremfor å bygge nytt. Dette reduserer både arealinngrep og utslipp fra veibygging. Når noe skal bygges om eller bygges nytt, er både stedstilpasning og fokus på gjenbruk og materialvalg med redusert klimaavtrykk en del av fylkeskommunens prioritering.

Arealbruk, overgang til nullutslippsteknologi og alternativer til biltransport er viktige stikkord. Buskerud er et stort og variert fylke, og virkemiddelbruken må tilpasses ulike lokale behov.

5 Samarbeid og utvikling

5.1 Fylkeskommunen som regional pådriver

Fylkeskommune har en rolle som samordner og pådriver ved å koordinere og påvirke utviklingen utenfor fylkeskommunens eget ansvarsområde. Dette gjøres via faste samarbeidsorganer, faglige nettverk, høringer og gjennom initiativ i ulike saker. Fylkeskommunen gir også innspill til togtilbudet, se omtale i kapittel 6.9.

5.1.1 Nasjonal transportplan

En viktig del av pådriverrollen skjer inn mot Nasjonal transportplan (NTP). Viken fylkesting avga høringssvar i juni 2023 etter involvering og dialog med kommunene. Temaer som ble løftet frem var blant annet tilstand og finansiering av vedlikehold på fylkesveiene, finansieringen av fylkeskommunal kollektivtrafikk, situasjonen i byområdene, nullvisjonen for trafiksikkerhet og mangelfull statlig samordning. De viktigste prioriteringer, inkludert prosjekter på vei og jernbane i Buskerud, ble spilt inn til Samferdselsdepartementet på nytt i februar 2024.

Basert på dette, er arbeid framover å være pådriver for gjennomføring av Buskeruds interesser i vedtatt NTP (Stortingets behandling av Meld St. 14 (2023-2024) i juni 2024). Dette gjøres også i samarbeid med kommuner og andre samarbeider som Østlandssamarbeidet og Kommunenes sentralforbund.

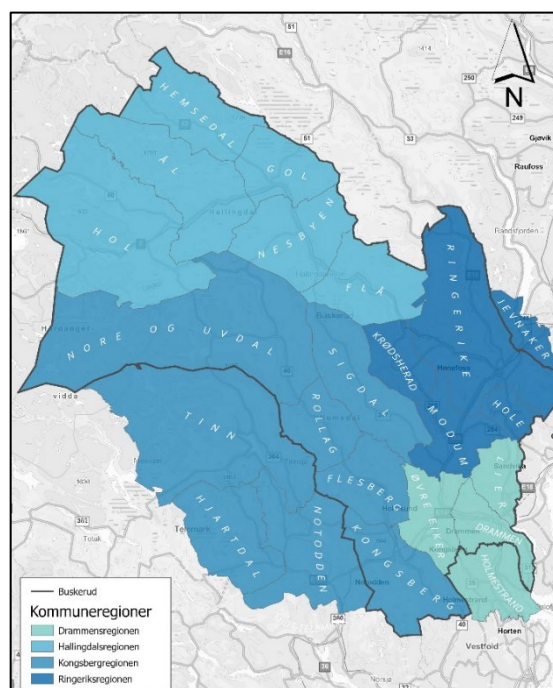
I handlingsprogramperioden vil arbeidet med revidering av NTP starte. Her vil fylkeskommunen legge til rette for en prosess med god medvirkning av kommuner og organisasjoner i Buskerud.

5.2 Samarbeid med kommunene

Regionrådene er kommuneregionenes egen politiske arena. Transport og mobilitet strekker seg over kommunegrensene og binder kommuner og regioner sammen. Kommuneregionene med regionrådene er derfor en egnet arena for dialog og samordning.

Fylkeskommunen ønsker regelmessige møteplasser med regionrådene, både fysisk og digitalt, enten samlet eller hver for seg. Fylkeskommunen vil i handlingsprogramperioden invitere til regelmessige møter. Regionrådene oppfordres til å invitere fylkeskommunen for å drøfte aktuelle temaer.

Fylkeskommunen viderefører praksisen med å involvere kommunene og kommuneregionene ved større nasjonale prosesser som innspillsprosessen til NTP og ved fylkeskommunens egne større samferdselsplaner.



Figur 5.2 Kommuneregioner i Buskerud

Fylkeskommunen inngår i både formelle og uformelle samarbeider med enkeltkommuner eller flere samarbeidende kommuner. Disse har ulike formål og etableres ved behov. Ofte er Statens vegvesen og andre statlige aktører part i samarbeidene. Fylkeskommunens deltagelse og forpliktelse i disse samarbeidene følger det som legges til grunn for samarbeidet. Dette følger egne prosesser og kan endres i løpet av handlingsprogramperioden.

5.3 Samarbeid med næringsliv og organisasjoner

Næringslivet og arbeidslivets aktører og interesseorganisasjoner bidrar til å adressere sentrale problemstillinger på fylkesveinettet, som bæreevne og flaskehalser, trafikkavvikling i byområder og kollektivtilbud for arbeidstakere og publikum.

I likhet med kommunene vil disse involveres i generelle planarbeider i perioden som f.eks. NTP. Det er i tillegg behov for dialog og samarbeid med enkelte bransjer. Eksempler på dette er tungtransportens behov på fylkesveinettet, behov for spesialtransport til Statkraft i Numedal, og omfattende utbygging av arbeidsplasser i Kongsberg Næringspark.

5.4 Byområder

Byområder har komplekse utfordringer som krever samarbeid på tvers av virksomheter og forvaltningsnivå for å nå overordnede mål. Buskerudbyen er Norges femte største byregion med 160.000 innbyggere. Buskerudbyområdet inkluderer Drammen tettsted med 125 000 innbyggere og Kongsberg tettsted med 24 000. Den tredje største byen i Buskerud er Hønefoss, med om lag 17 000 innbyggere.



Figur 5.2 De største byene i Buskerud

5.4.1 Buskerudbyen

Buskerudbyen er et offentlig, formalisert samarbeid for å løse felles utfordringer innen by og tettstedsutvikling knyttet til mobilitet, arealbruk, miljø og klima. Kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet deltar. Statsforvalteren er observatør. Nullvekstmålet er en premiss for samarbeidet.

Buskerud fylkeskommune vil prioritere å videreføre samarbeidet. Fylkeskommunen vil, sammen med de involverte partene, søke å komme i posisjon til å forhandle om en byvekstavtale og derved et større økonomisk handlingsrom. Fylkeskommunen er villig til å forplikte seg til et nivå på egeninnsats, men en slik avtale kan tidligst komme på plass mot slutten av perioden. I mellomtiden vil fylkeskommunen arbeide for en videreføring av avtale om statlige belønningsmidler, se kapittel 2.2.1 «Statlig tilskudd til byområdene». Fylkeskommunene vil også prioritere en målrettet egeninnsats mot bedre tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport i byområdet. Fylkeskommunen vil basere sine prioriteringer på det faglige grunnlaget som ble vedtatt i 2022 og dialog med kommunene. Fylkeskommunens innsats knyttet til kollektivtransport og påvirkning av togtilbudet er omtalt i kapittel 6 «Kollektiv transport».

5.4.2 Hønefoss

Hønefoss har også trafikkutfordringer, samt manglende sammenheng og kvalitet i infrastruktur for gående og syklende. Fylkeskommunen har ambisjon om å styrke samarbeidet med kommunen og relevante aktører om en helhetlig og effektiv virkemiddelbruk. Fylkeskommunen ser behov for å samarbeide om kunnskapsgrunnlag og prioriteringer, inkludert en trinnvis innsats mot bedre tilrettelegging for gående og syklende i byområdet. Fylkeskommunens innsats knyttet til kollektivtransport og påvirkning av togtilbudet er omtalt i kapittel 6 «Kollektiv transport».

5.5 Mobilitetsnettverket

Buskerud fylkeskommune samarbeider med fylkeskommunene Akershus og Østfold om et fagnettverk for mobilitet. Nettverket er en arena for formidling av nyheter innen forskning, innovasjon og regelverk, samtidig som det er en møteplass for å utveksle erfaringer, dele kompetanse og knytte kontakter på tvers av fagmiljøer. Målgruppen er ansatte i kommuner, fylkeskommuner og organisasjoner. Trafikksikkerhet, sykkel og gange er sentrale tema. Nettverket består av omtrent 150 medlemmer fra kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen og organisasjoner.

Mobilitetsnettverket arrangerer en årlig mobilitetskonferanse i tillegg til tre til fem åpne digitale møter. Buskerud fylkeskommune anser nettverket som et viktig bidrag til økt kunnskap, styrket samarbeid, mobilisering og utvikling av bedre mobilitetsløsninger. Arbeidet vil bli videreført og videreutviklet i handlingsprogramperioden.

5.6 Samordning av trafikksikkerhetsarbeidet

Årsakssammenhengene bak enhver trafikkulykke og skadetilfelle er komplekse og berører mange sektorer. Aktuelle trafikksikkerhetstiltak kan være tekniske, regulerende eller pedagogiske, og kan rettes mot fysiske omgivelser, trafikantene eller kjøretøy. Både Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, politiet, kommunene og interesseorganisasjoner sitter med mange og viktige virkemidler i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. For å nå målsettingene om færre skadde og drepte i trafikken, må virkemidlene sees i sammenheng, på tvers av aktører og forvaltningsnivå.

5.6.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Nasjonale ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet presenteres i Nasjonal transportplan (NTP). Gjennom NTP er Statens vegvesen gitt mandat til å lede arbeidet med «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei». Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Planen rulleres hvert fjerde år og neste plan vil gjelde fra 2026. Buskerud fylkeskommune er positive til dette planarbeidet. Fylkeskommunen prioriterer administrativ deltakelse i den nasjonale styringsgruppen og vil forplikte seg til å gjennomføre egne tiltak innenfor tilgjengelig handlingsrom.

5.6.2 Trafikksikkerhetsforum i Buskerud

«Den norske samarbeidsmodellen» er en av suksessfaktorene bak den store reduksjonen i trafikkulykker de siste 30 årene. Den innebærer at det pågår et ustrukturerbart tverrsektorielt samarbeid om trafikksikkerhet mellom ulike aktører og på tvers av forvaltningsnivåene. Fylkeskommunen har et lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Buskerud er ansvaret for samordningen lagt til «Trafikksikkerhetsforumet i Buskerud». Forumet består av tre medlemmer fra fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel, politisk ledelse fra kommuneregionene, og rådgivere fra Statens vegvesen, fylkeskommunens administrasjon, Sør-Østpolitidistrikt, Utrykningspolitiet og Trygg Trafikk.

Forumet skal være et rådgivende organ som bidrar til kunnskapsdeling og koordinering av innsatsområder i Buskerud. Forumet skal samordne innsatsen, skape arenaer for deling av informasjon og erfaring, øke kompetansen på tvers av sektorer og knytte kommunene tettere til det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Forumets arbeid skal bygge på den nasjonale tiltaksplanen.

5.6.3 Samarbeidstiltak

Buskerud fylkeskommune har samarbeidsavtale med Trygg Trafikk og samarbeider med de som en faginstans for organisatorisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid.

Statens vegvesen og Trygg Trafikk legger betydelig innsats i målrettede kampanjeaktiviteter. Fylkeskommunen vil støtte opp under nasjonale kampanjer og være pådriver for at disse utnyttes i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Bidrag til regionalt kampanjearbeid skjer gjennom tilskudd til Trygg Trafikk Buskerud og via «Handlingsplan for Buskerudbysamarbeidet».

«Hjertesone» er et samarbeidstiltak for tryggere nærmiljø rundt skoler gjennom å begrense biltrafikk og fremme aktive reisemåter. Eierskapet ligger vanligvis hos den enkelte skole og foreldregruppe, med offentlige virksomheter og Trygg Trafikk som støttespillere. Fylkeskommunen vil, i samarbeid med kommunene, støtte opp om lokale initiativ. Fylkeskommunen vil bidra med relevant kunnskapsgrunnlag, som for eksempel reisevaneundersøkelser for skolebarn.

Nasjonal transportplan 2025-2036 prioriterer 500 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak for barn og unge gjennom en statlig støtteordning. Midlene skal støtte lokale tiltak for tryggere skoleveier og nærmiljø, med mål om at 80 prosent skal gå eller sykler til skolen. Fylkeskommunene er bedt om å bistå Statens vegvesen med koordinering av ordningen.

Godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune» er et samarbeid mellom Trygg Trafikk og fylkeskommunene som skal bidra til et systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Fylkeskommunen vil fortsette å støtte opp om arbeidet og oppfordrer kommunene til godkjenning. Buskerud fylkeskommune følger også opp i egen virksomhet og har som ambisjon å bli godkjent som «Trafikksikker fylkeskommune» i løpet av handlingsprogramperioden.

5.7 Innovasjon

Utviklingen i samfunnet og i transportsektoren går raskt. Vi må tilpasse oss dette gjennom utvikling og innovasjon i egne ansvarsområder, til det beste for Buskerudsamfunnet. Gjennom å bygge kunnskap og kompetanse i egen organisasjon vil vi kunne utnytte ressursene på en bedre måte.

5.7.1 Utvikling og trender

Endringene innen teknologi, systemer, forretningsmodeller og arbeidsmåter kan bidra til en bærekraftig utvikling. Det kan være miljømessig bærekraft, sosial bærekraft med vekt på fordeling, samt økonomisk bærekraft med ressursbruk og langsiktig perspektiv.

I ulike fagrapporter og utredninger blir de teknologiske endringene som vil prege transportsektoren fremover gjerne gruppert i fire hovedtrender:

1. Automatisering og autonomi
2. Delingsmobilitet
3. Samhandlende intelligente transportsystemer
4. Elektrifisering og nullutslippsmobilitet

I framtiden vil den fysiske veien i større grad enn i dag bli supplert med digitalt utstyr, utnyttelse av innsamlet data og styring med kunstig intelligens (KI). Dette åpner for smartere trafikkstyring, optimalisere trafikkflyt, redusere ulykker, tilpassing av ruter i sanntid, endret kollektivtransport, redusert drivstoffbruk og utslipp. Innen saksbehandling og beslutningsstøtte vil KI effektivisere prosesser, analysere store datamengder og støtte beslutningstakere i å gjøre mer informerte valg. Samtidig vil cybersikkerhet være avgjørende for å sikre trygge og effektive transportsystemer.

5.7.2 Egen tjenesteutvikling

Innovasjon og utvikling innen samferdsel i Buskerud fylkeskommune foregår hovedsakelig som en del av det ordinære arbeidet. Det vil være rom for store og små forbedringer og endringer den daglige driften, men også prosjekter med større ressursinnsats ved behov. Konkrete aktiviteter og prosjekter omtales i kapittel 6 til 10 om fylkeskommunens ansvarsområder

I handlingsprogram perioden videreutvikles innsatsen for innovasjon og utvikling ved å bygge kultur, metodikk og strukturer for innovasjon.

5.7.3 Samarbeidsprosjekter

Fylkeskommunen har ambisjoner om å bidra til samfunnsutvikling og forskning i Buskerud gjennom samarbeid med academia, kommuner, næringsliv og andre organisasjoner. Det vil gi bedre samfunnsutvikling, jobbskaping og ressursbruk i Buskerud. I tillegg gir det tilgang på kompetanse, andres erfaringer, nettverk og inspirasjon som trengs i utviklingen av egne ansvarsområder. Deltagelse i ulike former for samarbeider og prosjekter er en lite ressurskrevende og enkel måte for fylkeskommunen å tilføre egen organisasjon nødvendig kompetanse på.

For å utnytte kapasitet og ressurser best mulig, videreføres engasjementet i de prosjektene hvor Buskerud fylkeskommune allerede er part. Fylkeskommunen får ofte invitasjon til å delta i prosjekter, men kan også selv som tar initiativer til samarbeider. Deltakelse i nye prosjekter og samarbeider tilpasses de økonomiske rammene og ressursene. Hvilke fagfelt som prioriteres følger prioriteringene i handlingsprogrammet.

6 Kollektiv transport

Et godt prioritert og utviklet fylkeskommunalt kollektivtilbud og tilrettelagt transport kan bidra til å nå målene som framgår av kapittel 4. Med begrensede ressurser er det nødvendig å prioritere tilbud som gir best mulig utnyttelse av ressursene. Når økonomiske rammer skaleres opp eller ned, vil prinsippene sikre at rutetilbudet dimensjoneres slik at målene nås.

Det fylkeskommunale tilbudet er skoleskyss, buss i rute, bestillingstransport, samt øvrige mobilitetstilbud som utvikles eller innlemmes i kollektivtilbudet. I tillegg har Buskerud fylkeskommune en ordning for tilrettelagt transport. Skoleskyssen er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen.

6.1 Busstilbud i rute

Behovet for kollektivtilbud varierer mellom de ulike områdene av fylket. Disse områdene kalles markeder, og har egne kjennetegn og andeler kollektivreiser. Kollektivmarkedet i Buskerud kan deles i tre markeder, hovedsakelig etter hvor tett folk bor, samt deres behov for reiser i by, i regionen og lokalt i distriktene. Prinsippene for hvordan tilbudet prioriteres, utformes og dimensjoneres tar utgangspunkt i tre markedene.

Planleggingen av kollektivtilbudet i Buskerud tar utgangspunkt i behov for systemkapasitet og markedet som skal betjenes. Systemkapasiteten sier noe om hvor mange som kan fraktes på samme tid, og om det passer til lokale eller regionale formål. Bilen har lav systemkapasitet, men kan benyttes både på korte og lange strekninger. Toget kan frakte mange passasjerer, kjører på lengre strekninger og kan ofte konkurrere med bil på reisetid. Buss i rute har lavere kapasitet enn toget, men kan betjene lokale og regionale markeder i Buskerud bedre enn dagens toglinjer. På lange strekninger vil bussreiser ofte gi lengre reisetid enn bil og tog, og konkurranseforholdet for bussen svekkes.

Ved utvikling av rutetilbudet legger Buskerud fylkeskommunene til grunn prinsippene om markedsbasert ruteutvikling. Rutetilbudet er basert på analyser og kunnskap om kollektivmarkedet. Det legges vekt på enkelhet (lett å kjenne igjen, enkelt å forstå), gode knutepunkter, entydige traseer og rett linje (unngå omveier). Dette gir grunnlag for hva som trengs av infrastruktur som holdeplasser, fremkommelighetstiltak og knutepunkt. Tilbudet og infrastrukturbehovene tilpasses den økonomiske situasjonen. Det kan være formålstjenlig å ha et rutetilbud som lett kan skaleres ved endring av frekvens.

6.1.1 Prinsipper for prioritering av rutetilbud

Tilbudet i Buskerud utvikles med prinsippene for tilbudet i tre ulike markeder for kollektivtrafikken:

By:

Tett bymessig arealbruk, med store bolig- og sentrumsområder

Prioriteringer:

- Utvikle og styrke stamlinjer med høy frekvens også utenfor rushtid i de tettest befolkede områdene i fylket.
- Høy frekvens på bekostning av flatedekning.
- Kollektivnett som er lett å orientere seg i.

For rutetilbudet i by legges det vekt på å etablere høyfrekvente stamlinjer som kjører i områder med tilstrekkelig markedsgrunnlag. Disse stamlinjene kjører ofte, gjerne hvert 10. - 15. minutt. Stamlinjene suppleres av linjer med godt markedsgrunnlag og med en frekvens som i by bør være minimum hver halvtime. Linjer med høy frekvens vil normalt være så attraktive at kundene aksepterer noe lengre gangtid til holdeplass, enn til linjer med dårlig tilbud. I et tilbud i by vil det generelt være en prioritering å kjøre ofte langs de høytrafikkerte strekningene, fremfor å spre ressursene tynt utover.

Nullvekstmålet ligger til grunn for planlegging av kollektivtilbudet i Buskerudbyen. Statlige belønningssmidler utgjør en betydelig finansieringskilde, og er vesentlig for kollektivtilbudet i Buskerudbyområdet. En forutsetning for tilskuddet er at nullvekstmålet nås i byområdet hvor de høyfrekvente stamlinjene er. For å oppnå dette må kollektivtilbudet være så godt og attraktivt at bilen velges bort. Ved en reduksjon i frekvens på stamlinjer med et godt markedsgrunnlag, vil et eventuelt bortfall av kollektivreiser svekke muligheten til at nullvekstmålet nås. Et eksempel kan være en endring fra 10 minutters frekvens til 20 minutters frekvens på linje 3 i Drammen. Med i overkant 2 millioner reisende i året, kan en slik endring gi et bortfall for denne linjen på i størrelsesorden 250 000 reiser i året.

Regionale reiser:

Reiser mellom byer og tettsteder. Typisk reiser som varer lenger enn 30- 45 minutter.

Prioriteringer:

- Jernbanen er bærebjelken for reiser mot Oslo og Akershus, og internt i fylket der det er et togtilbud.
- Fylkeskommunalt busstilbud mater til toget tidligst mulig i reisen for å begrense tilskuddsbehovet.
- Fylkeskommunalt busstilbud har timesfrekvens der det er tilstrekkelig befolkningstetthet eller andre trafikkskapende aktiviteter.
- Miljøeffekt og tilskuddsbehov er forhold som vurderes ved et busstilbud.
- Andre aktører kan etablere rutetransport uten behovsprøving jfr. yrkestransportlova § 6.
- På aktuelle strekninger hvor det ikke er et godt nok tilbud med fylkeskommunale ruter kan det vurderes et billett- og taktsamarbeid med ekspressbussruter som går gjennom fylket.

Mellom byområdene og langs naturlige pendlingsakser må det være et tilbud med tilfredsstillende frekvens som gjør det mulig å reise kollektivt både for arbeids- og skolareiser. Der hvor det ligger til rette for det, og togtilbudet har god frekvens, mater buss til tog tidligst mulig på reisen.

Lokale reiser i tynt befolkede områder og distrikt:

Spredt boligbygging og få innbyggere per kvadratkilometer.

Prioriteringer:

- Betjenes i hovedsak av skolebusser som kan benyttes av alle.
- For formål som ikke kan tilpasses skolebussen suppleres tilbudet med bestillingslinjer som bestilles av kunden enten til fastsatt rutetid, eller til en fleksibel rutetid (Brakar Fleks).
- I spredtbygde områder er det ønskelig å utvikle fleksible tilbud for å dekke lokale behov. Med begrenset økonomisk ramme må det sees på nye måter å samordne og utnytte ressursene på.

Utenom byområdene er skoleskyssen minimumstilbud for rutetilbudet. Ved stort markedsbehov kan ytterligere rutetilbud vurderes. Her legges også vekt på enkelhet, gode knutepunkt, entydige traseer og rett linje.

6.1.2 Bestillingstransport

Brakar har ulike former for bestillingstransport. Dette er en felles betegnelse for en rekke ulike tjenester og kan gjennomføres med drosje eller buss. Bestillingstransport i Buskerud i offentlig regi kan være:

- Ruter med faste stoppesteder kjørt av drosje eller buss som kjøres kun når det er bestilt tur.
- Ruter som har dynamisk ruteplanlegging i sanntid som kjører uten fast trase, men prioriterer samkjøring.
- Tilrettelagt transport (TT) til personer som av ulike årsaker ikke kan benytte ordinære kollektive transportmidler.
- Pasientreise dersom man av helsemessige eller trafikale årsaker ikke kan reise med offentlig transport, kjøre selv eller bli kjørt.
- Samkjøring med privatbil hvor det er offentlig finansierte insentiver for å ta i bruk en slik tjeneste.

Nye digitale tjenester kan gi mulighet for bedre koordinerte transporter og høyere grad av samordning og samkjøring. Bestillingstransport er ikke nødvendigvis rimeligere å produsere enn tilbud i rute og etablering av nye bestillingsløsninger i nye områder vil medføre et finansieringsbehov. Samtidig er det potensial for mer samordning mellom ulike bestillere (TT-transport, pasientreiser, skoleskyss og kommunale transporter) for å redusere de offentlige utgiftene til denne type transport. Framover vil det bli gjort kontinuerlige vurderinger av hvordan man kan utvikle smarte og effektive løsninger for transport som ikke egner seg for ordinære rutegående tilbud.

6.1.3 Pris- og sonestruktur

Den forrige endringen i pris- og sonestruktur i Buskerud ligger ti år tilbake i tid og et arbeid er startet for å vurdere om prisingen av reiser skal endres for å tilpasses ny teknologi og endringer i samfunnet. I 2024 er det utredet ulike alternativ for prising av kollektivreiser i Buskerud. Utredningen har belyst alternative soner (færre eller flere soner), om avstandsbasert prising kan erstatte sonebasert prising, samt nye modeller for rabattordninger.

Videre arbeid vil pågå inn i handlingsprogramperioden med utprøving og kvalitetssikring av alternativene. Det legges opp til bred medvirkning før valg av løsning.

6.1.4 Busstilbud finansiert av kommune

Kommunene kan sette opp egne busstilbud. Forutsetningen er at tilbudene er på tidspunkt med ledig busskapasitet og at det er tilgang på sjåførere. Disse tilbudene finansieres av kommunene.

Kommunene setter opp busstilbud i dialog med Brakar og benytter seg av Brakars avtaler. Brakar vil sørge for at tilbudene blir lagt inn i rutetabeller og søkemotorer.

6.2 Skoleskyss

Retten til gratis skoleskyss er hjemlet i opplæringsloven. Fylkeskommunen har ansvar for skyss for elever med lang skolevei, og for elever med nedsatt funksjonsevne, midlertidig skade eller sykdom.

Tabell 6.1 Avstander som utløser rett til skoleskyss for ulike elevgrupper

Elevgruppe	Grunnskole 1. trinn	Grunnskole 2.-10. trinn	Videregående skole
Avstandskrav	2 km	4 km	6 km

6.2.1 Kartlegging av kostnader

Økte kostnader i anbudskontrakter for drosje og buss, justering av skolekretser i grunnskolene, fritt skolevalg i videregående skole, nedgang i antall elever, økt behov for individuelt tilrettelagt skoletransport og endringer av boliger fra fritidsbolig til helårsbolig, er endringer som kan påvirke skoleskysskostnadene for fylkeskommunen.

I handlingsprogramperioden vil fylkeskommunen kartlegge hva som påvirker kostnadene, og eventuelt vurdere tiltak som kan redusere kostnadene til skoleskyss.

6.2.2 Særlig farlig eller vanskelig skolevei

Barn og ungdom i grunnskolen kan ha en skolevei som vurderes som særlig farlig eller vanskelig på hele eller deler av strekningen mellom hjem og skole. For elever i grunnskolen som bor nærmere skolen enn avstandskravene i tabell 6.1 er kommunen ansvarlig for å vurdere og fatte vedtak om retten til skoleskyss grunnet særlig farlig eller vanskelig skolevei. Kommunen bærer det økonomiske ansvaret for denne skoleskyssen. For elever i grunnskolen som har rett til skyss grunnet avstand, men som har en farlig skolevei mellom bosted og holdeplass, er det fylkeskommunen som bærer kostnadene.

Fylkeskommunen vil i planperioden gjøre en kartlegging av kommunale og fylkeskommunale vedtak om særlig farlig eller vanskelig skolevei på veiene i Buskerud.

6.2.3 Dispensasjon fra retten til skoleskyss i videregående skole

I de deler av fylket hvor det er et godt kollektivtilbud, har Buskerud fylkeskommune fått innvilget dispensasjon fra kravet om fri skoleskyss til elever som har rett til videregående opplæring. Disse elevene må kjøpe en ungdomsbillett som gir fri reise i 30 dager på alle busser i Buskerud, samt på lokaltog mellom Kongsberg og Lier. I ny opplæringslov fra august 2024 er det nå krav om at fylkeskommuner som ønsker en ordning med ungdomsbillett istedenfor fri skoleskyss til og fra skolen årlig, skal utarbeide en lokal forskrift.

6.3 Ferge

Brakar tok fra 1. januar 2020 over driften av fergesambandet mellom Svelvik (Buskerud) og Verket (Akershus). Bastø Fosen er operatør. Fergen er elektrisk og har plass til 30 personbiler, alternativt tre vogntog på 19,5 meter og noen personbiler. Passasjerkapasiteten er på 99 personer, og det er

sitteplass til 60 innendørs. Overfarten tar ca. 5 minutter. Fergen er universelt utformet i samarbeid med Norges Handikapforbund og Blindeforbundet. Etter oppdelingen av Viken fylkeskommune er det fortsatt Brakar som drifter fergesambandet.

6.4 Sømløse kollektivreiser

Buskerud fylkeskommune har gjennom mange år arbeidet for å bedre sømløsheten for kollektivreiser, inkludert å se på muligheter for å etablere en avtale med togoperatør, slik at Brakars priser og billetter kan benyttes på både tog og buss. Det ble i perioden 2020-2023 vurdert ulike modeller for hvordan et pris- og billettsamarbeid kunne se ut, og funnene kan være et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med billettsamarbeid med toget.

Det første steget i den anbefalte løsningen er å etablere fri start- og landingssone for overgang til buss for reisende med togbillett. Utredningen av fri start- og landingssone i Viken estimerte kostnadene for tiltaket til å være 56 millioner kroner for Oslo, Akershus, Østfold og Buskerud i 2023, hvor Buskerud sin andel utgjorde 11 millioner kroner. Videre arbeid med dette krever finansiering, samt at andre fylker og staten prioriterer dette samtidig. Siden dette er tiltak som først og fremst kommer togreisende til gode, er det gode argumenter for at det finansieres av staten. Fylkeskommunen må i handlingsprogramperioden arbeide videre med Jernbanedirektoratet om finansieringsmodeller som sikrer gratis overgang ved starten og slutten av en togreise.

6.5 Samarbeid for digital tjenesteutvikling i kollektivtransporten

Sømløse reiser og gode digitale kundetjenester gjør det enkelt for den reisende å velge kollektivreiser, enten det er med tog, buss, bane, båt, bestillingstransport, bysykler, elsparkesykler, bildeling eller andre tjenester. Digitalisering er vesentlig for å forbedre selve driften av kollektivsystemene, for å kunne styre trafikk i sanntid, effektivt håndtere avvik, og gi fortløpende informasjon til den reisende underveis, samt at den reisende kan kjøpe og betale for reisen fra start til slutt i én operasjon.

Hittil har investeringer i og utviklingen av de kostnadskrevene digitale tjenestene blitt gjennomført av mange ulike statlige, fylkeskommunale og private aktører og/eller samarbeider. Det er nå etablert en felles ambisjon og ett forpliktende samarbeid for digital tjenesteutvikling i kollektiv-Norge for å ha en mer samordnet utvikling.

I første del av handlingsprogram perioden skal Buskerud fylkeskommune ta stilling til videre utvikling og samarbeid innenfor dette feltet.

6.6 Innovasjon

Nye kollektivtilbud og mobilitetsformer drives frem av både samfunnsmessige behov (miljø, klima, urbanisering, endret demografi), økte forventninger fra brukerne (individualisering), ny teknologi og digitalisering. Det er en framvekst av delingsløsninger for biler og sykler, dør-til-dør bestillingstjenester for kollektivtransport, utvikling av selvkjørende kjøretøy og lette elektriske kjøretøy. Samtidig etableres nye forretningsmodeller og samarbeid om sømløse reiser. I Buskerud er det flere tiltak som enten er gjennomført og avsluttet, satt i drift eller er under planlegging. Det er fortsatt behov for utprøving av tilbud og løsninger som kan supplere både kollektivtilbud og egen bil. Hvilke marked som skal dekkes av private tilbydere og hvilken rolle det offentlige har, er avhengig av modenhet i markedet, risikovilje og potensialet for måloppnåelse.

Buskerud fylkeskommune skal fortsette utviklingen gjennom å:

- Legge til rette for samkjøring der man i størst grad henter reiser fra bil, eller fra kollektivtilbud med få passasjerer og lite tilbud kveld, helg og ferier.
- Bidra til sømløshet mellom ulike mobilitetsformer ved bestilling og betaling.
- Fortsette å utvikle og teste bestillingsløsninger som kan erstattes med selvkjørende teknologi nå denne er klar.
- Utvikle og teste ut selvkjørende teknologi som har kundenytt i Fjordbyen (Lierstranda).
- Organisere kommunalt finansiert mobilitetstilbud rettet mot eldre. Alle kommuner i Buskerud vil fra 2028 ha flere innbyggere over 65 år enn under 19 år.
- Være positive til utvikling av utslippsfritt ferjetilbud på Drammensfjorden.

6.7 Tilrettelagt transport (TT)

TT-tjenesten er et transporttilbud til personer som av ulike årsaker er ute av stand til å benytte det ordinære kollektivtilbudet. Ordningen er ikke lovpålagt og forvaltes av fylkeskommunen etter en egen TT-forskrift. TT-kort tildeles etter søknad bestående av egenerklæring og legeerklæring. TT-brukerne inndeles i ulike kategorier ut fra fastsatte kriterier, og tildeles et beløp som benyttes i drosje.

I tillegg til egen ordning søker fylkeskommunen årlig Samferdselsdepartementet om midler under såkalt «utvidet ordning». Denne er etter retningslinjene er forbeholdt blinde, svaksynte og rullestolbrukere. Ordningen er under revidering med mål om at ordningen skal tilfalle flere brukergrupper. Revidert utvidet ordning vil innebære at hele TT-ordningen i Buskerud må gjennomgås på nytt. Dette vil gjennomføres tidlig i handlingsprogramperioden.

6.8 Drosje

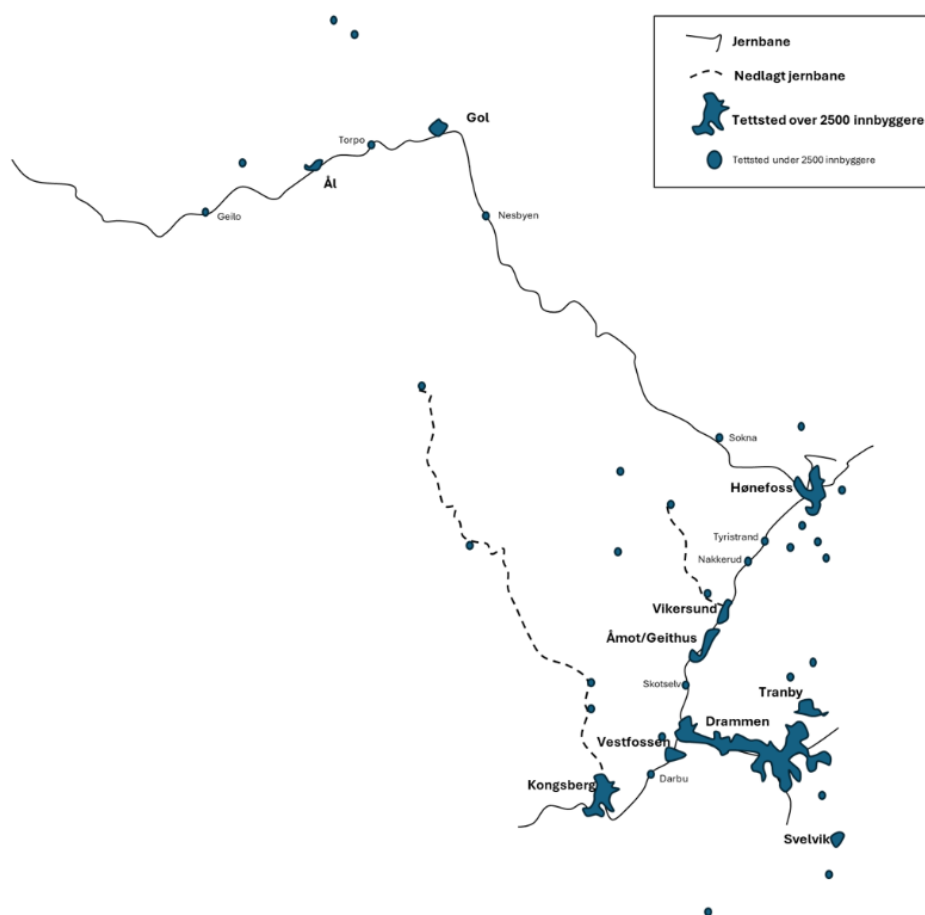
Fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjeløyver. Fylkeskommunen har ansvar for tildeling av drosjeløyver til kvalifiserte søkere, tilbakekalling av drosjeløyve ved brudd på løyvevilkår, godkjenning av drosjesentraler, innføring av enerettsordninger for å sikre et drosjetilbud der det ikke er fungerende konkurranse og myndighet til å pålegge drosjene andre vilkår så som utslippsrestriksjoner for drosjebil. Fylkeskommunen vurderer løpende bruk av enerettsordninger for å sikre et drosjetilbud, hvor status og justeringer legges fram for politisk behandling årlig.

Fylkeskommunen vil fra starten av 2025 få økt ansvar knyttet til godkjenning av drosjesentraler og oppfølging av sentralens plikter. Dette vil være en prioritert oppgave for å bidra til et sikrere og mer seriøst tilbud for brukerne.

6.9 Innspill til togtilbudet

Fylkeskommunen har ikke ansvaret for togtilbudet, men skal koordinere og bidra til utvikling av tilbudet. Vi skal også bidra til at det totale kollektivtilbudet oppleves som sømløst og integrert. Fylkeskommunenes rolle er å koordinere innspill fra kommuner til Jernbanedirektoratet og andre om framtidig togtilbud både på kort og lengre sikt. Det er fylkeskommunens oppgave å prioritere innspill som kan være av motstridende art, samt sørge for at innspill som gis videre til direktoratet har regional betydning. Buskerud fylkeskommune ønsker å ta en større rolle for hvilke stasjoner vi mener bør utvikles, hvilke stasjoner vi ønsker å bygge eget kollektivtilbud rundt for å skape gode knutepunkt, og hvor det er muligheter for innfartsparkering.

Ni av de ti største tettstedene i Buskerud ligger langs jernbanen. Til sammen har disse tettstedene over 187 000 innbyggere, eller 85 prosent av alle som bor i et tettsted. Dette tilsier at jernbanen kan utgjøre bærebjelken i kollektivtilbudet og dekke lengre reiser mellom tettsteder spredt utover hele fylket. Byområdet mellom Lier og Hokksund er fylkets største med 125 000 innbyggere, og har hele sju jernbanestasjoner i tettstedet. Mellom Drammen og Kongsberg er det en utfordring at togtilbudet kun har en avgang per time i grunnrute, og togets potensial for en kapasitetssterk transportåre er ikke fullt utnyttet.



Figur 1 Tettsteder i tilknytning til jernbane i Buskerud

Buskerud fylkeskommune skal være pådriver overfor Jernbanedirektoratet for at togtilbudet i Buskerud styrkes slik at en utnytter de fortrinn som jernbanen har. Toget konkurrerer på reisetid på svært mange strekninger.

Buskerud fylkeskommune skal blant annet arbeide for:

- Tilstrekkelig/økt frekvens på Brakerøya stasjon til nytt sykehus og framtidig fjordby.
- Langsiktig mål om to tog i timen til Kongsberg, med trinnvis utvikling for økt frekvens på strekningen Drammen – Kongsberg.
- Morgenavgang fra Geilo til Oslo, med retur om kvelden.

7 Forvaltning av fylkesvei

Fylkesveiene binder Buskerudsamfunnet sammen, og er av stor betydning for innbyggere, næringsliv og besøkende. Fylkesveiene varierer mye både i standard og trafikkmengde. Fylkeskommunens forvaltningsansvar er knyttet til myndighetsutøvelse innenfor veiområdet gjelder saker etter plan- og bygningsloven, vegloven og andre særlover og retningslinjer. Gjennom forvaltningen skal vi ta vare på veikapitalen og sikre et fremkommelig og trafikksikkert veinett.

7.1 Funksjonsinndeling av fylkesveinettet

Fylkesveiene i Buskerud har varierende funksjon. Mens noen av veiene fungerer som regionale hovedveier, benyttes andre primært til korte og lokale reiser. For strategiske og operative formål er det hensiktsmessig å dele inn veinettet etter hvilken funksjon det har. Det gjelder både prioriteringer innenfor beredskap, drift og utvikling av veinettet og som et konkret verktøy i forvaltningssaker. Riks- og fylkesveinettet i Buskerud er klassifisert etter et felles nasjonalt system for funksjonsklasser:

A. Nasjonale hovedveier

Alle riksveier inkludert europaveier.

B. Regionale hovedveier

Veier som enten har høy årsdøgntrafikk (ÅDT), er hovedåre mellom byer eller større tettsteder og/eller som har en funksjon som viktig omkjøringsvei for riksveinettet.

C. Lokale hovedveier

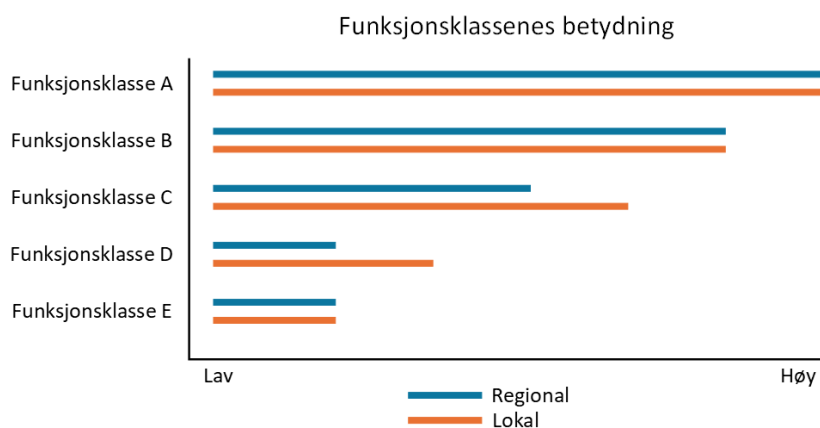
Veier som er viktige lokalt, men som ikke har noen større regional funksjon. Dette er ofte veier med høy trafikk og/eller er omkjøringsvei.

D. Lokale samleveier

Veier som nesten ikke har noen regional funksjon, men fortsatt en lokal funksjon. Ofte veier som binder adkomstveier til hovedveinettet og/eller er omkjøringsvei.

E. Lokale adkomstveier

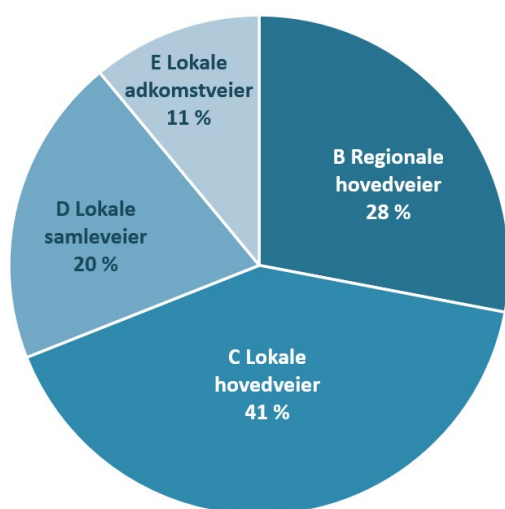
Veier uten regional funksjon med en mindre viktig lokal funksjon. Dette kan eksempelvis være lavtrafikkerte adkomstveier.



Figur 7.1 Sammenheng mellom funksjonsklasse og funksjon

Ved fastsettelse av funksjonsklasse vurderer fylkeskommunen veiens:

- betydning for forbindelse mellom kommuneregioner og supplering av riksvei.
- betydning for og tilknytning til administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter, skoler og bysentrum.
- betydning for arbeidspendlere og tilknytning til kollektivterminaler, pendlerparkering og viktige bussruter.
- betydning for næringstrafikk.
- beredskaps- og omkjøringsfunksjon.
- trafikkmengde, herunder variasjoner over sesong, uke og døgn.



Den til enhver tid gjeldende funksjonsinndelingen finnes i Nasjonal vegdatabank (www.vegkart.no).

Figuren til venstre viser hvordan fylkesveinettet er fordelt mellom ulike funksjonsklasser. Inndelingen er dynamisk og vil være gjenstand for dialog med kommunene.

7.2 Fordeling på funksjonsklasser

7.1.1 Utviklingsbehov for gående og syklende

Funksjonsinndelingen for fylkesveinettet fokuserer på veinettets betydning og funksjon for motoriserte kjøretøy. Veinettets betydning og funksjon for gående og syklende kan se ganske annerledes ut. For eksempel går både riksveiruter og andre regionale hovedruter for sykkel på tvers av det ordinære veihierarkiet. Det er derfor behov for å videreutvikle eller supplere dagens funksjonsklasseinndeling med informasjon om veinettets betydning og funksjon for gående og for syklende. Dette utgjør et viktig grunnlag for all drift og utvikling av veinettet. Arbeidet vil omfatte utvikling av nødvendig kunnskapsgrunnlag i samarbeid med Statens vegvesen og kommunene. Fylkeskommunen vil prioritere dette i handlingsprogramperioden.

7.2 Eieforhold og omklassifisering

Det offentlige veinettet er fordelt mellom tre forvaltningsnivåer; stat, fylke og kommune. Vegloven fastslår at veieier bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av eget veinett.

Omklassifisering av veinett innebærer å endre klassifiseringen av eksisterende veier, for eksempel fra riksvei til fylkesvei. Vegloven beskriver hvem som har myndighet til å fatte vedtak om omklassifisering.

7.2.1 Omklassifisering av riksvei

Utbygging av riksveinettet utløser behov for å omklassifisere tidligere riksvei til fylkesvei. Disse veiene ligger ofte parallelt med ny riksvei, og fyller ikke nødvendigvis en regional funksjon. Det er derfor viktig at fylkeskommunen avgir høringssvar i slike saker. Ved omklassifisering skal retningslinjer i NA-RUNDSKRIV 97/13 «Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres», følges.

7.2.2 Omklassifisering av fylkesvei

I hovedsak fattes vedtak om omklassifisering i forbindelse med reguleringsplaner. I noen tilfeller har det blitt bygget nye veier eller en vei eller gates funksjon er gradvis endret over tid, uten at klassifiseringen er vurdert på nytt. Fylkeskommunen eier flere veier uten en klar regional funksjon. Fylkeskommunen vil i løpet av handlingsprogramperioden vurdere, i samarbeid med kommunene, om det er aktuelt å omklassifisere enkelte veistrekninger.

7.2.3 Eierforhold for gang- og sykkelveier

I dag følger Buskerud en gammel praksis fra før forvaltningsreformen i 2010. Langs veier som var fylkesveier også før 2010, eier kommunen flere gang- og sykkelveier langs fylkesvei. Dette har en historisk forklaring fra lang tid tilbake, hvor kommunene finansierte gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet, der slike tiltak ellers ikke ble prioritert. Resultatet i dag er kompliserte eierforhold som er vanskelig å forholde seg til for eksterne aktører og publikum. Fylkeskommunen vil i perioden skaffe oversikt over omfang og problemstillinger, men har ingen ambisjon om å ta over alle kommunale gangs- og sykkelveier langs fylkesvei, slik det ble gjort med veilys i foregående periode. For alle nye gang- og sykkelveier som bygges langs fylkesvei, vil fylkeskommunen stå som eier.

7.3 Planforvaltning

Planforvaltning refererer til forvaltning av planer etter plan- og bygningsloven (PBL) og inkluderer alle trinn fra utarbeidelse av planen, offentlig ettersyn, saksbehandling, vedtak og arkivering.

Fylkeskommunen har ansvar for å veilede og bistå kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer. Veiledning kan gis både i forbindelse med de formelle stegene i planprosessen, som varsel om oppstart og offentlig ettersyn, og gjennom dialog og møter for å gjøre avklaringer underveis, i tillegg til mer generell veiledning om planarbeid.

Fylkeskommunen har også ansvar for å holde regionalt planforum. Regionalt planforum er en formell arena der aktuelle saker meldes inn, og hvor berørte regionale og statlige myndigheter og kommuner skal delta. Hensikten med planforum er at statlige, regionale og kommunale interesser klarlegges og søkes samordnet i arbeidet med regionale og kommunale planer.

Fylkeskommunen skal også ivareta sin rolle som veieier og forvalter av fylkesveinettet og ansvarlig for kollektivtransport. Det innebærer:

- Å ivareta bestemte faglige og tematiske interesser. Disse kan være forankret i nasjonale eller regionale føringer. Det gjelder for eksempel trafiksikkerhet.
- Å ivareta fylkeskommunens eierinteresser knyttet til fylkesveier og kollektivtrafikk.
- Å ivareta generell samfunnsutvikling innenfor mobilitet og samferdsel.

7.3.1 Forutsigbar og effektiv saksbehandling

Fylkeskommunen vil prioritere tidlig og god dialog med kommunene, samt bidra til forutsigbare og effektive prosesser. For å møte økt behov for samhandling og veiledende møter, vil fylkeskommunen fortsette å satse på digitale møter og verktøy som støtter digital samhandling. For å forenkle og effektivisere saksbehandlingsprosesser, vil fylkeskommunen i handlingsprogramperioden vurdere hvordan kunstig intelligens (KI) og andre digitale verktøy kan nyttes som hjelpemiddel i saksbehandlingen.

Fylkeskommunen vil i perioden sørge for tidlig og god informasjon om hva som kreves, blant annet gjennom fylkeskommunale nettsider. Samtidig vil fylkeskommunen være tydeligere på at ufullstendig planmateriale vil medføre forsinkelser og eventuell stans i den fylkeskommunale saksbehandlingen.

7.3.2 Rekkefølgekrav og muligheter for ekstern finansiering

I reguleringsplaner kan det fastsettes rekkefølgekrav for å sikre at utbygging av et område ikke kan finne sted før nødvendig infrastruktur er etablert. Plan- og bygningsloven inneholder også bestemmelser om utbyggingsavtaler mellom kommunen og en utbygger, som regulerer hvordan en planlagt utbygging skal gjennomføres. Disse avtalene kan inkludere privat finansiering av fylkeskommunal infrastruktur.

Rekkefølgekrav bygger på nødvendighetskrav i plan- og bygningsloven, som innebærer at det må være et konkret behov for tiltaket, samt en tydelig sammenheng mellom utbyggingen og rekkefølgekravet. Eksempler på dette kan være krav om bygging av gang- og sykkelvei langs fylkesvei i forbindelse med boligutbygging, eller krav om utbedring av kryss ved næringsutbygging

Fylkeskommunen skal bidra til en positiv utvikling i kommunene i Buskerud. Private og kommunale planer kan medføre behov for infrastrukturtiltak for å ivareta trafikksikkerhet og fylkesveienes funksjon. Fylkeskommunen vil samarbeide med kommunene om å stille rekkefølgekrav til utbyggere i arealplaner.

Eksterne utbyggere viser ofte vilje til å bidra til infrastruktur. Dette er et område fylkeskommunen vil prioritere i handlingsprogramperioden, både for å øke kunnskapsnivået og for å utforske potensialet som ennå ikke er utnyttet.

7.3.3 Samordnet areal- og mobilitetsplanlegging

Samordnet areal- og mobilitetsplanlegging er ofte tema i større planer. Dette er tett koplet mot viktige samfunnsutfordringer omtalt i kapittel 3. For eksempel har lokalisering av boliger, skoler og idrettsanlegg store konsekvenser for trafikksikkerhet og barn og unges livskvalitet. Lokalisering av boliger og arbeidsplasser i forhold til sentrum, tjenestetilbud og kollektivsystem er avgjørende for utvikling av mobilitetsbehov, hvor godt det kan løses og hva det vil koste for samfunnet. Arealplaner innebærer ofte interessekonflikter mellom ulike samfunnshensyn, og det kreves nøye avveininger mellom nasjonale, regionale og lokale hensyn. De nye rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging gir nå rom for en mer differensiert arealbruk i distriktene.

Som beskrevet i kapittel 2.5, «Regionale planer», er det planlagt at de to mest relevante planene vil bli erstattet i handlingsprogramperioden. Inntil dette skjer, vil vedtatte planer fortsatt gjelde.

7.3.4 Håndtere utfordringer med økt nedbør

Klimaendringene har ført til økt nedbør, noe som skaper større utfordringer med overvann. Selv om dette ofte er et tema i reguleringsplaner, så mangler planforvaltningen et verktøy for å sikre god veiledning og godt funderte uttalelser til planer. Derfor er det behov for en veileder som spesifikt tar for seg håndtering av overvann på fylkesveinettet. Fylkeskommunen vil prioritere arbeidet med en slik veileder i perioden og vurdere mulighet for samarbeid med andre fylkeskommuner om dette.

7.4 Veiforvaltning

Vegloven har bestemmelser om byggegrenser langs vei, og setter krav til avstand mellom og utforming av avkjørsler. Som veieier behandler vi derfor mange søknader om dispensasjon fra byggegrense langs fylkesvei og søknader om avkjøringstillatelse til fylkesveier. Veiledning av søkere er en viktig del av arbeidet.

I handlingsprogramperioden skal det utarbeides retningslinjer for avkjørsler og byggegrenser tilpasset fylkeskommunens ansvar for utviklingen av fylkesveinettet i Buskerud, inkludert å følge opp politiske føringer for tilrettelegging for gående og syklende. Retningslinjene skal være et verktøy for utvikling og styring av fylkesveinettet i Buskerud, og gi kommunene en større forutsigbarhet i deres planarbeid. Arbeidet vil involvere Statens vegvesen og alle kommuner i Buskerud.

Forvaltning handler også om dialog med brukere av veinettet. Fylkeskommunen mottar jevnlig henvendelser fra privatpersoner, kommuner, næringsliv og organisasjoner med ønske om ulike tiltak og oppfølging av drift av fylkesveinettet. Større tiltak som privatpersoner, næringsliv og organisasjoner ønsker, må eventuelt prioriteres av kommunene.

7.5 Gjennomføringsavtaler

Fylkeskommunen inngår avtaler med private og offentlige aktører som ønsker å gjennomføre tiltak som berører fylkesvei. Det kan baseres på rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan, se kapittel 7.3.2 eller andre politiske vedtak i kommunene. Gjennomføringsavtalen er en privatrettslig avtale. Avtalen inngås mellom Buskerud fylkeskommune og utbygger etter godkjenning av byggeplan for tiltaket. Den skal ivareta fylkeskommunens interesser med hensyn til kvalitet og garanti/reklamasjon. Fylkeskommunen stiller samme krav til ekstern byggeplan som til byggeplan i egen regi.

Tiltak skal bekostes i sin helhet av utbygger. Fylkeskommunen ønsker å unngå avtaler om anleggsbidrag til eksterne utbyggere på grunn av regelverk om refusjon av merverdiavgift og lovverk knyttet til offentlige anskaffelser.

Behandling og oppfølging av gjennomføringsavtaler er ressurskrevende. Som et ledd i å effektivisere søknads- og godkjenningsprosessen vil fylkeskommunen utvikle et digitalt søknadsskjema på fylkeskommunens nettsider rettet mot eksterne utbyggere, og jobbe mot en smidigere tverrfaglig saksbehandling.

7.6 Trafikksikkerhet på fylkesvei

Trafikksikkerhet skal være en grunnleggende prioritet fylkeskommunens arbeid med å ivareta og utvikle fylkesveinettet. Gjennom bred innsats og utnyttelse av teknologisk utvikling, vil Buskerud fylkeskommune arbeide for å redusere antallet hardt skadde og drept i trafikken.

På landsbasis er gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy-km nær 90 prosent høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Dette henger sammen med at fylkesveinettet består av veldig mange kilometer vei med lav sikkerhetsstandard i forhold til fartsnivå.

I 2024 gjennomførte fylkeskommunen i samarbeid med Transportøkonomisk institutt (TØI) en analyse av ulykkesstatistikk i Buskerud for perioden 2014-2023. Analysen viser at 43 prosent av ulykker med personskade i Buskerud skjedde på fylkesveinettet. Ulykkene skjer spredt over store deler av veinettet, og de fleste alvorlige ulykkene skjer utenfor tettsted. Hovedvekten av ulykkene er utforkjøringsulykker og møteulykker. I tettsted skjer mange av ulykkene i kryss.

I Buskerud har antall alvorlige trafikkulykker med personer som blir drept eller hardt skadd gått betydelig ned de siste tiårene. Selv om det fortsatt er flest bilister involvert i de alvorligste ulykkene, er førere og passasjerer i bil den trafikantgruppen som hittil har hatt størst effekt av trafikksikkerhetsarbeidet, med en stor reduksjon i skaderisiko. Fylkeskommunens innsats på fylkesveinettet skal bidra til at den gode utviklingen fortsetter.

Gående og syklende har ikke hatt samme risikoreduksjon. Med nasjonale målsetninger om at vesentlig flere reiser skal foregå til fots og på sykkel, se omtale i kapittel 2.3.5, må sikkerheten for disse forbedres. I perioden vil Buskerud fylkeskommune vektlegge bedre sikkerhet for gående og syklende tungt. Dette gjelder både innen forvaltning, drift, vedlikehold og investeringstiltak.

Forbedring av sikkerhetsstandarden på fylkesveinettet vil primært skje som en integrert del av vedlikeholds- og investeringstiltak. Det vil også gjennomføres målrettede trafikksikkerhetsforbedringer innenfor mindre investeringstiltak som omtalt i kapittel 9.2.1.

For prioritering av trafikksikkerhetstiltak legges følgende prinsipper til grunn:

- Tiltak skal ha en dokumentert ulykkes- eller skadereduserende effekt.
- Strekninger eller punkter med høy risiko for alvorlige ulykker prioriteres.
- Det gjøres trafikksikkerhetsinspeksjon og -revisjon på aktuelle strekninger før vedlikeholds- eller investeringsprosjekter igangsettes.
- Utprøving av nye tiltak eller teknologi skal være trafikksikkerhetsfaglig forankret.

Manglende rapportering og kunnskap om ulykker kan føre til at ulykkespunkter ikke oppdages, og at tiltak ikke prioriteres der behovet er størst. Buskerud fylkeskommune vil fortsette med å prioritere utviklingsarbeid som bidrar til å avdekke kunnskapshull og styrke kunnskapsgrunnlaget.

Fartsgrenser og andre trafikkregulerende skilt vurderes kontinuerlig som en del av ordinære forvaltningsprosesser. I løpet av handlingsprogramperioden vil fylkeskommunen kartlegge fartsgrenser langs fylkesveinettet, med fokus på blant annet skoleveier. I tillegg pågår det nasjonal utvikling med revidering av kriteriene for fartsgrenser, som fylkeskommunen vil følge opp.

7.7 Klima og miljø

Fylkeskommunen skal, som veieier og grunneier av veiens sideterreng, etterleve et omfattende lovverk knyttet til forurensning, folkehelse, klima og biologisk mangfold. Som veieier har fylkeskommunen ansvar for å kvalitetssikre både eksternt og internt klima- og miljøarbeid. Dette inkluderer blant annet kvalitetssikring av miljørisikoanalyser og miljøplaner, som massehåndteringsplaner, planer for ytre miljø, miljøoppfølgingsplaner og matjordplaner. Videre skal fylkeskommunen gjennomføre og kvalitetssikre kartlegginger av miljø- og naturverdier, som truede naturtyper og arter, fremmede arter, hydrologi og overvann.

Fylkeskommunen skal også følge opp ulike regionale tiltaksplaner, som for eksempel regjeringens tiltaksplan for Oslofjorden (Klima- og miljødepartementet, 2021) og gjennomføre lovpålagte miljøundersøkelser knyttet til forurensning av jord, luft, vann og støy.

De viktigste føringer for fylkeskommunens klima- og miljøarbeid:

- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag
- Forskrift om miljørettet helsevern
- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
- Lov om offentlige anskaffelser
- Forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- Forskrift om fremmede organismer

7.7.1 Støyforurensning

Fylkesveinettet er en betydelig kilde til støyforurensning.

Ved planlegging av nye og omregulering av eksisterende veier skal planretningslinje T-1442/2021 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» legges til grunn.

Støy fra *eksisterende veier* er regulert i forurensningsforskriften. Fylkeskommunen er som veieier forpliktet til å gjennomføre tiltak hvis tiltaksgrensen for innendørs støy overskrides.

Fylkeskommunen har etter forvaltningsreformen i 2020 ikke tilstrekkelig oversikt over hvilke støytiltak som er gjennomført på enkeltadresser og vil prioritere arbeid for å få dette på plass.

7.7.2 Luftkvalitet

Fylkesveinettet er en kilde til luftforurensning og spesielt svevestøy. I Buskerud er det Drammen som har de største utfordringene knyttet til dårlig luftkvalitet og hvor forurensningsforskriftens vurderingsterskler for overvåking overskrides.

Som veieier er fylkeskommunen forpliktet til å bidra til overvåking av luftkvalitet og iverksette avbøtende tiltak ved fare for overskridelse av grenseverdiene. Fylkeskommunen må også bidra ved utarbeidelsen og oppfølging av handlingsplan for bedre luftkvalitet i Drammen. Arbeidet med overvåking og utarbeidelse av handlingsplan skjer i samarbeid med Drammen kommune og Statens vegvesen. Arbeidet ledes av Drammen kommune som forurensningsmyndighet.

I henhold til handlingsplanen iverksettes økt rengjøring ved fare for overskridelser. Handlingsplanen forplikter også fylket å vurdere redusert fartsgrense i områder hvor grenseverdiene overskrides. Fylkeskommunen vil følge opp dette i handlingsprogramperioden.

En skjerping av grenseverdiene gitt i forurensingsforskriften er forestående, og det er forventet årlige overskridelser og mer fokus på avbøtende tiltak de kommende årene.

7.7.3 Klimagassutslipp og klimatilpasning

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning legger føringer for fylkeskommunens klimaarbeid. Fylkeskommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

Gjennom verktøy som klimagassregnskap, vil fylkeskommunen redusere klimagassutslipp i alle faser av egne prosjekter.

Fylkeskommunen vil i perioden fortsette arbeidet med å kartlegge fylkesveinettet og vurdere behov for tiltak som konsekvens av et klima som er i endring.

Overvannshåndtering er en sentral del av klimatilpasningen av fylkesveinettet. I arbeidet med nye tiltak og prosjekter skal det planlegges for 200-års flom. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger som våtmarker og naturlige bekker eller kunstige bekker og basseng, vurderes når tekniske løsninger utformes.

7.7.4 Biologisk mangfold

Fylkeskommunen skal redusere belastningen av miljøverdier langs fylkesveinettet og legge til rette for bevaring av biologisk mangfold i et generasjonsperspektiv. Dette følges blant annet opp gjennom miljørisikoanalyser, planer for ytre miljø og bruk av eksisterende miljødata. Eksempler på miljødata kan være data om fremmede arter, artsrik veikant, faunapassasjer og påvirkning av vannforekomster.

For å ivareta lovpålagte oppgaver vil fylkeskommunen i handlingsprogramperioden:

- Øke kompetanse om oppfølging av ytre miljø i prosjektene.
- Videreutvikle rutiner for klima- og miljøarbeid.
- Forbedrede miljødata som grunnlag for driftskontrakter, samt interne og eksterne plan- og utbyggingsprosjekt.
- Dele miljødata gjennom Nasjonal vegdatabank.

7.8 Geomatikk

Geomatikk er et samlebegrep for fagområder som kombinerer geografisk informasjon med informasjonsteknologi. Det omfatter hele prosessen fra innsamling av data til visualisering og praktisk bruk. Geografisk informasjon, ofte omtalt som geodata, er stedfestet informasjon om objekter eller fenomener. God og effektiv tilgang til offentlig geodata er viktig for både privat og offentlig sektor. Økende datamengder og muligheter for å koble sammen data innebærer flere bruksområder og økt nytteverdi. Fylkeskommunen er produsent, forvalter og storbruker av offentlig geodata.

7.8.1 Nasjonalt samarbeid om infrastruktur for geografisk informasjon

Nasjonal infrastruktur for geografisk informasjon består av ulike fellesløsninger for forvaltning, distribusjon og bruk. I Norge er arbeidet regulert gjennom geodataloven. Det ledes nasjonalt gjennom *Norge digitalt* og fylkeskommunene er forpliktet til å delta.

Norge digitalt er et avtalefestet samarbeid mellom kommunale, regionale og nasjonale virksomheter som har ansvar for å produsere eller er store brukere av geodata. Norge digitalt er en paraplyorganisasjon med flere undergrupper og forum. Fylkeskommunen er engasjert i:

- *Fylkesgeodatautvalget* i Oslo, Østfold, Akershus og Buskerud med undergrupper. Utvalget er øverste organ for regional samordning og vedtar årlig geodataplan.
- *Geovekstsamarbeidet* er et praktisk rettet samarbeid om å forvalte og utvikle nasjonale, detaljerte kartdata, ofte omtalt som Felles kartdatabase (FKB). Det samarbeides om finansiering, innsamling, forvaltning, deling og bruk av kartdata, ortofoto og laserdata.

Gjennom deltakelse i Geovekstsamarbeidet kan fylkeskommunen oppfylle våre forpliktelser på en effektiv måte.

7.8.2 Nasjonal vegdatabank

Vegloven forplikter fylkeskommunen til å hente inn og vedlikeholde data for Nasjonal vegdatabank (NVDB). NVDB er en database forvaltet av Statens vegvesen. Den inneholder detaljerte data om topologi, geometri og veiutstyr, samt informasjon om for eksempel drenering, fartsgrenser og trafikkmengder. Databasen har mange bruksområder innenfor blant annet:

- Navigasjon
- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Forvaltning, planlegging og bygging
- Drift og vedlikehold

Informasjon om veinett og tilhørende objekter danner grunnlag for fylkeskommunens driftskontrakter med entreprenører og inngår som grunnlaget ved fastsettelsen av statlige overføringer til fylkeskommunen. Feil i grunnlaget kan få økonomiske konsekvenser. Fylkeskommunen vil prioritere fortløpende utvikling av datasett og rutiner, for å oppnå nødvendig kvalitet.

7.8.3 Utviklingsbehov

Geomatikk er et område i rask utvikling, med økende krav til både leveranser og kvalitet. Fylkeskommunen er forpliktet til å levere data i henhold til vegdataforskriften, ledningsregistreringsforskriften, luftfartshinderforskriften og bredbåndsutbyggingsloven. I perioden vil fylkeskommunen fokusere på å styrke både kompetanse og kapasitet for å møte de økte kravene, samt utnytte potensialet i tilgjengelige data.

Samferdselsfeltet er en storbruker av digitale data, men relevante datasett er i dag fordelt på mange ulike plattformer. Dette gjør det tungvint å hente inn, sammenstille og visualisere data, samtidig som det er utfordrende å få oversikt over hvilke datasett som finnes og deres kvalitet. Rask tilgang til nødvendige data er spesielt viktig innenfor beredskap, men bedre løsninger på dette området vil også kunne heve effektiviteten og kvaliteten i mange andre ansvarsområder. I perioden vil fylkeskommunen vurdere mulige løsninger og samarbeid for å utvikle skreddersydde kartløsninger som både kan styrke egen virksomhet og potensielt være nyttige for kommuner, publikum og andre aktører.

8 Drift og vedlikehold av fylkesvei

Drift og vedlikehold av fylkesvei skal sikre at veinettet er egnet til bruk for trafikantene og at veinettet opprettholder sin funksjon, samt at infrastrukturen blir tatt vare på. Drift og vedlikehold gjennomføres etter fastlagt strategi. Rammer og definisjoner er beskrevet i kapittel 2.1.

8.1 Kontraktstrategi

Fylkeskommunen vil i perioden endre kontraktstrategi og innkjøpsordning for drift og vedlikehold av fylkesvei til kontrakter med mer byggherreinvolvering. Dette innebærer at fylkeskommunen som byggherre i større grad styrer og gjør prioriteringer. Endringen innføres gradvis i takt med nye driftskontrakter.

8.1.1 Økt grad av byggherreinvolvering

Økt grad av byggherreinvolvering i driftskontraktene er et grep som vil gi bedre kunnskap om veinettet og derigjennom muligheter for mer målrettede tiltak for å forhindre eller redusere forfallet på veinettet.

Økt byggherreinvolvering medfører at flere oppgaver endrer ansvar og oppgjørsform. Dette vil redusere entreprenørenes risiko og kan føre til lavere priser på kontraktene. Mer byggherreinvolvering kan gjennomføres på ulike måter ut fra kontraktenes art og oppbygging. En dreining til mer byggherreinvolvering gjennomføres ved utlysning av nye kontrakter.

Varianter av byggherreinvolvering som kan være aktuelle for Buskerud er:

- Byggeledelsen i fylkeskommunen gjennomfører de systematiske registreringene av tilstand som tidligere har blitt bestilt fra entreprenørene. Dette gjelder blant annet registrering av tilstand på grøfter, stikkrenner, kummer, torvkant og sprekkdannelser i asfaltdekket.
- Byggeledelsen i fylkeskommunen ivaretar all regelmessig inspeksjon av veinettet. Dette inkluderer systematiske registreringer og den daglige oppfølgingen av veinettet.

En større grad av byggherreinvolvering vil kreve økte byggherreressurser. I tillegg vil det ses på mulige oppgjørsformer som kan påvirke kostnadene. Byggherreinvolvering og oppgjørsform velges ut fra kontraktenes størrelse og kompleksitet, og anbefalingen legges frem for politisk behandling i forkant av utlysning av nye kontrakter.

8.1.2 Kontraktområder og varighet

Kontraktenes geografiske områder og varighet må vurderes for alle kontraktstyper, for å sikre forutsigbare kontrakter for entreprenørene og forutsigbar økonomi for fylkeskommunen. Vurderingen må også gjøres med bakgrunn i markedssituasjonen i de aktuelle kontraktsområdene. Dette vil gjøres i forkant av fornyelsen av alle drift- og vedlikeholdskontraktene.

Kontraktinnretning:

- Asfaltkontraktene fornyes hvert år. Hvorvidt det skal lyses ut en eller flere asfaltkontrakter vurderes.
- Veioppmerkingskontrakten fornyes hvert annet år. Kontrakten dekker hele fylket.

- Driftskontraktene for vei og elektro er femårige kontrakter med mulighet for inntil fire års opsjonsperiode. Ved fornying av kontraktene skal det vurderes oppdeling eller sammenslåing av kontraktsområder.
- Bruvedlikeholdskontraktene er toårige kontrakter med utlysning hvert år for å sikre overlapp og tilstedeværelse av entreprenør av beredskapshensyn. Lengre kontraktsperiode vurderes ved kontraktsfornyelse.

8.1.3 Nye metoder og tilgjengelig teknologi

Fylkeskommunen vil være en aktiv deltaker for å få til utvikling og innovasjon innenfor driftsområdet uten å selv være utvikleren, men etterspørre løsninger som kan utvikles for å øke kvaliteten og effektiviteten. Det må baseres på et nært samarbeid med øvrige fylkeskommuner gjennom KS, kommunene i fylket og med Statens vegvesen. Særlig vil det kunne være aktuelt å vurdere datainnsamling og -bearbeiding som vil kunne øke innsikten om tilstanden på og langs fylkesveinettet.

I driftskontraktene vil det legges til rette for å ta i bruk ny teknologi for å øke kvaliteten og effektiviteten på oppfølging og kunnskapen om tilstanden på veinettet. Særlig aktuelt vil det være å vurdere hvordan data om veinettet og veibildene fra registreringsbilene kan benyttes bedre.

8.2 Driftskontrakter

Driftskontraktene bygger på veinormalen i Statens vegvesens håndbok R610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger». Standardkravene er innarbeidet i de ulike kontraktene og skal føre til en mer rasjonell og effektiv oppfølging. Kontraktsmalen revideres etter hvert som kontraktene fornyes. Kontraktene omfatter drift og mindre vedlikeholdsoppgaver knyttet til fagområdene.

Med bakgrunn i håndboken fastsettes driftsstandarden for det enkelte område. Standarden fastlegges ut fra veiens viktighet, trafikkmengde, klima og miljø. I handlingsprogramperioden vil det bli arbeidet med utvikling av en enhetlig driftsstandard for fylkesveiene i Buskerud basert på Statens vegvesens håndbok R610 og med en tilpasning til fylkesveinettet i Buskerud. En slik standard vil danne grunnlaget for drift og ordinært vedlikehold på veinettet.

Forutsatt at veksten i personbiltrafikken i byområder og tettsteder skal tas med sykkel, gange og kollektiv, må også drift og vedlikehold bygge opp om dette. Det betyr at tilrettelegging for gående og syklende må ha høy prioritet i driftskontraktene, og det samme gjelder for drift av kollektivtraseer. Det skal være et høyt fokus på oppfølging av krav stilt i driftskontraktene. En mulig framskyndelse av vårfeieing vurderes fortløpende. Vinterdriften skal tilrettelegges for lik behandling av kjørevei og tilrettelagt tilbud for gående og syklende. Drift av fylkesveinettet gjøres på bakgrunn målinger og faglige vurderinger i henhold til gjeldende krav i veinormalene. Aktive kontrakter ved inngang til handlingsprogramperioden fremgår av tabellen under.

Tabell 6.1 Oversikt over aktive driftskontrakter ved inngangen handlingsprogramperioden 2026 – 29

Driftskontrakter i Buskerud				
Kontraksnummer	Område	Varighet	Kontraktsperiode	Entreprenør
0601	Numedal	8 år	2018-2026	NRS
33-301	Hallingdal nord	5 år	2025-2030	
33-302	Hallingdal sør	5 år	2025-2030	
30-303	Ringerike	5 år	2023-2028	Veidekke AS
30-302	Kongsberg og Drammen	7 år	2022-2029	Vaktmesterkompaniet AS
E33-303	Elektro og veilys	5 år	2025-2030	

I tillegg driftes veinettet i Lier av driftskontrakt Asker og Bærum i Akershus fylkeskommune (2022-2027), og fjellovergangen på fylkesvei 50 mellom Myrland og Vestland grense driftes av Vestland fylkeskommune (2022-2027). Hvorvidt denne ordningen skal videreføres eller om veinettet skal innlemmes i Buskerudkontrakter må vurderes som en del av prosessen med kontraktsfornyingen.

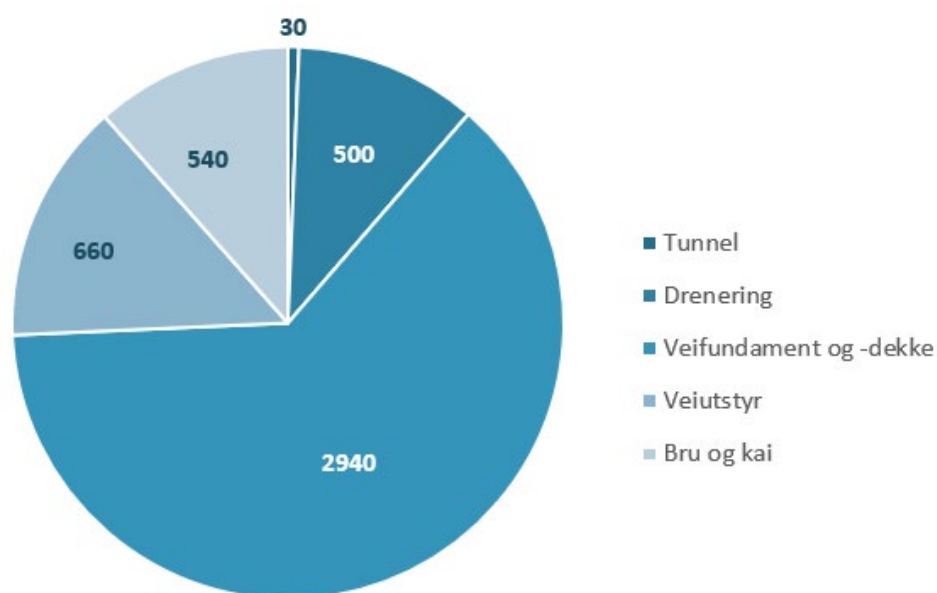
I tillegg er det årlige vedlikeholdskontrakter for asfalt og toårige kontrakter for bruvedlikehold og veioppmerking

8.3 Kartlegging av vedlikeholdsetterslep

Når bevilgninger til vedlikehold ikke holder tritt med forfallsutviklingen, oppstår vedlikeholdsetterslep. Utfordringene med økt forfall er beskrevet i kapittel 3.3.

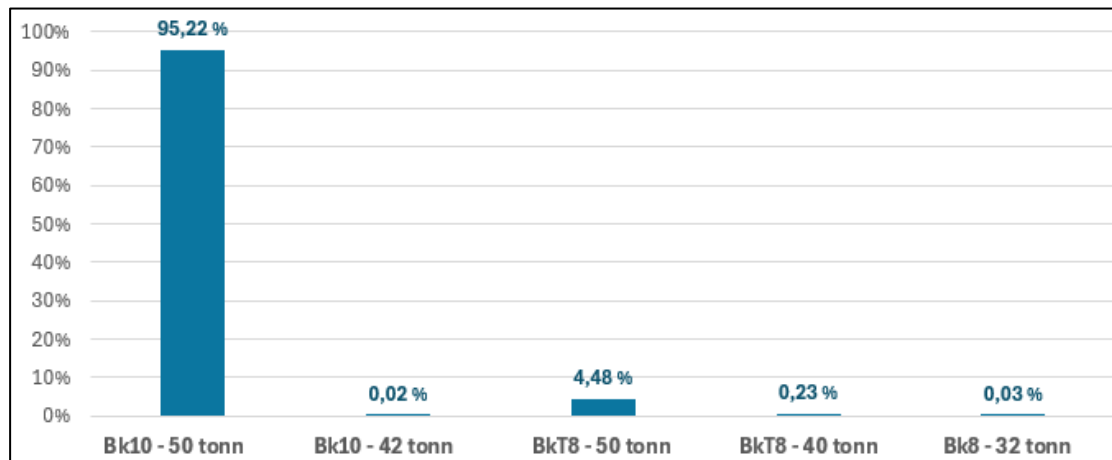
Buskerud fylkeskommune har ansvaret for 1754 km fylkesvei, herav 27 km grusvei og 131 km gang- og sykkelveier, samt holdeplasser og terminaler. Herunder 537 bruer - hvorav 386 veibruer, 5 tunneler - hvorav Bragernestunnelen og Geiteryggstunnelen begge er over 3 km. Fylkeskommunen har også ansvaret for samt kaianlegget for fergestrekningen mellom Svelvik i Buskerud fylke og Verket i Akershus fylke.

I 2024 ble det gjennomført en kartlegging av forfall på ulike kategorier hvor vedlikeholdsetterslepet for fylkesveiene ble estimert til om lag 4,7 milliarder kroner. Kartleggingen viser at det er størst behov for utbedring av veifundament og veidekke 2,9 milliarder kroner, veiutstyr med 0,6 milliarder kroner, bru og kai med 0,5 milliarder kroner, samt drenering med 0,5 milliarder kroner.



Figur 8.1 Vedlikeholdsetterslep i millioner kr fordelt på veielement

Veinettet er inndelt i bruksklasser som angir tillatt aksellast og totalvekt på veiene. Fordelingen går frem av figuren under.



Figur 8.2 Fordeling av fylkesveinettet på bruksklasse (Bk)

8.3.1 Veifundament og dekkelegging

Det kan være stor variasjon mellom høy- og lavtrafikkert veinett. Levetiden på asfaltdekket kan gi en indikasjon på veiens bæreevne. Mange av fylkesveiene er gamle veier som har «blitt til» over mange år, og det finnes i liten grad oversikt over hvordan disse veiene er bygget og hvilken bæreevne de har. I de tilfeller der dekkelevetiden er under ti år, bør det prioriteres å gjøre forsterkning i veifundamentet før neste asfaltering. Fortau er en del av veien, og er ikke særskilt kartlagt, men det kan være stor variasjon i tilstanden mellom veibanen og fortauet. På enkelte strekninger er forfallet så omfattende at fortauet har mistet sin funksjon.

8.3.2 Grusveier

Det er ikke framkommet vesentlige utfordringer med grusveiene, og det prioriteres ikke spesielle tiltak på denne delen av veinettet.

8.3.3 Drenering

For å unngå forfall på veinettet, er noen av de viktigste tiltakene å drenere vann vekk fra veien og hindre at vannet trenger inn i veikroppen. Grøfter, stikkrenner, kummer, drens- og overvannsledninger er viktige elementer for å hindre dette. All innsats rettet mot drenering vil være en innsats for å hindre at skader oppstår som følge av ekstremvær som flom, ras, snøsmelting, styrtregn og lignende.

8.3.4 Tunnel

Det er fem tunneler langs fylkesveinettet i Buskerud, hvorav to er lengre enn 500 meter og omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. Begge disse tunnelene er oppgradert i løpet av de ti siste årene etter kravene i tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesvei. De tre øvrige tunnelene er også oppgradert i senere tid, og beregnet forfall innenfor tunnel er foreløpig beskjedent. Etterslepsberegningen er basert på alder i forhold til beregnet levetid på teknisk utstyr, tatt i betraktning at det er et krevende driftsmiljø for tekniske installasjoner i tunnel.

8.3.5 Bru

I Buskerud er det 537 bruer, hvorav 386 veibruer. Bruer er definert som bruer og bærende konstruksjoner og omfatter også kulverter og rør med et tverrsnitt på over 2,5 meter. Om lag 60 prosent av bruene er eldre enn 50 år og bruer bygget før 1990-tallet har en beregnet brukstid på 50-60 år. Bruene har et stort vedlikeholdsbehov og i noe grad et standardetterslep i forhold til dagens krav. På bakgrunn av alder må man forvente at uforutsette forhold kan oppstå, og at fylkeskommunen på relativt kort varsel kan bli tvunget til å gjennomføre akutte tiltak. Det registreres utfordringer knyttet til ekstremvær med tanke på manglende vannføringskapasitet, massetransport og økt risiko for erosjonsskader. Det blir etter hvert behov for å utbedre eller skifte ut de eldre bruene, da det ikke lenger vil være tilstrekkelig med normale vedlikeholdstiltak. Bruer bygd etter 1990-tallet er dimensjonert for 100 års brukstid.

Veibruene klassifiseres i bruksklasser som angir tillatt aksellast og totalvekt på kjøretøy. Veibruene i Buskerud er i hovedsak klassifisert i bruksklasse Bk10/60, under 7 prosent av veibruene har lavere klassifisering og det er knyttet til den eldre delen av bruene og ligger på lavtrafikkert veinett. Utfordringen med smale bruer (*bruer med under 7 meter bredde*) kan i noen tilfeller gi begrenset framkommelighet, men utgjør i liten grad vesentlige forsinkelser i trafikkavviklingen.

8.3.6 Ras- og skredsikring

Det er mange fjellskjæringer langs fylkesveinettet. Med jevne mellomrom må disse renskes for løs stein. Noen partier har behov for omfattende sikring med bolter og nett for å hindre steinsprang ut på veien. Langs veiene er det også enkelte punkter eller partier langs en strekning som er utsatt for skred. Jordras som følge av nedbør og erosjon langs veiene er en risiko og må følges opp med tiltak etter hendelser. Likeså er flere steder utsatt for leire eller kvikkleire, og disse punktene blir etter kartlegging holdt under observasjon.

8.3.7 Veiutstyr

Veiutstyr er et område som omfatter all infrastruktur i og rundt veianleggene.

Det er et relativt stort vedlikeholdsetterslep innen kvalitetssikring og oppdatering av trafikkskilt langs fylkesveiene.

Veilysanleggene langs både vei og gang- og sykkelvei er relativt godt utbedret, samt at det er skiftet armatur til LED-lys teknologi. Det som imidlertid representerer et vesentlig etterslep, ligger i kablingen mellom anleggene og etablering av måling for umålte el-anlegg. Dette som følge av at fylkeskommunen overtok veilysanleggene fra kommunene langs gang- og sykkelveiene i fylket.

Rekkverk er et viktig element i trafiksikkerhetsarbeidet, og det er et stort vedlikeholdsetterslep på strekninger med behov for utskifting av gammelt og utdatert rekkverk, samt rekkverksavslutninger som trenger oppgradering til mer trafiksikker utforming.

8.4 Strategi for vedlikehold av fylkesveier

For å sikre at levetiden til veiobjektene opprettholdes, må veinettet vedlikeholdes med gitte frekvenser. Hvis frekvensen for vedlikehold blir for lav, enten som følge av forsømt vedlikehold eller manglende bevilgninger til vedlikehold, vil forfallet øke og kostnadene med å bringe veinettet til dagens standard bli høyere enn ved ordinært vedlikehold.

Veinettet i Buskerud har over tid pådratt seg et vesentlig vedlikeholdsetterslep som er kartlagt og beregnet til om lag 4,7 milliarder kroner. Med lave økonomiske rammer vil det meste av innsatsen til vedlikehold gå med til å reparere akutte skader, eller skader som har fått utvikle seg over tid på grunn av manglende vedlikehold og som har blitt kritiske.

For å komme over i en fase hvor vi kan begynne å redusere det totale vedlikeholdsetterslepet, er man avhengig av at rammene først dekker det faktiske behovet til drift og årlig løpende vedlikehold (periodisk vedlikehold). Deretter vil bevilgningene begynne å være med på å redusere etterslepet. Ved bevilgninger som ikke dekker det faktiske behovet, vil det totale etterslepet øke, selv om etterslepet på enkeltstrekninger reduseres.

Kontraktstrategien for driftskontraktene legger opp til større grad av byggherreinvolvering, tilpasning av krav til et mer lavtrafikkert veinett og gjennom dette en reduksjon av risiko for entreprenørene. Erfaring fra andre fylker som har gjort denne endringen, har resultert i lavere kostnader til drift. Lavere driftskostnader vil gjøre at en større andel av de bevilgede midlene kan anvendes til vedlikehold.

Kriterier for prioritering av strekninger for vedlikehold:

- Strekninger i høy funksjonsklasse med et stort etterslep.
- Strekninger i lave funksjonsklasser hvor forfallet er kommet svært langt, for å sikre fremkommelighet på disse veiene.
- Trafikksikkerhet.

Det vises til tidligere omtale av funksjonsinndelingen av veinettet i kapittel 7.1.

8.4.1 Strategi og prioriteringer for periodisk vedlikehold

Periodisk vedlikehold er årlige vedlikeholdstiltak innenfor de økonomiske rammene til drift og vedlikehold. Når det periodiske vedlikeholdet skal prioriteres, gjøres en helhetlig vurdering av behovet på strekningen slik at det sikres best mulig utnyttelse av midlene.

Prioriteringer med utgangspunkt i funksjonsinndeling og forfall

Veinettet er inndelt i funksjonsklasser som benyttes sammen med forfallskartleggingen til å prioritere strekninger eller objekter.

Prioriteringer med utgangspunkt i asfaltbehov

Når vi legger asfaltprogrammet til grunn for planlagt vedlikehold så sikrer vi at de strekningene som asfalteres kan få de beste forutsetningene for økt levetid. Det vil si at vi før asfaltering gjennomgår strekningene, og blant annet vurderer behov for forsterkningstiltak (utbedring av veifundamentet), utbedring av drenering og utbedring av rekkverk.

8.4.2 Strategi og prioriteringer for innhenting av vedlikeholdsetterslep

Prioriteringer med utgangspunkt i funksjonsinndeling og forfallskartlegging.

Veinettet er inndelt i funksjonsklasser som benyttes sammen med forfallskartleggingen til å prioritere strekninger eller objekter.

Prioriteringer på tema.

Innhenting av etterslep på spesifikke objekter kan gjøres for å utbedre og lukke etterslepet per objektskategori ut fra tilstand og behov. For eksempel veilyskabel, trafikkskilt, rekkverk, bru, drenering og veiens frie rom.

8.5 Vedlikeholdsplan for fylkesveier

Innhenting av vedlikeholdsetterslep vil være en prioritert oppgave i handlingsprogramperioden. Fylkeskommunen vil utarbeide en vedlikeholdsplan som skal danne grunnlag for prioritering innenfor periodisk vedlikehold og tiltak til innhenting av vedlikeholdsetterslep. Planen tar utgangspunkt i, og bygger videre på, den grunnleggende kartleggingen av status på vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Vedlikeholdsplanen skal beskrive hvordan det systematisk planlegges å arbeide med periodisk vedlikehold og innhenting av vedlikeholdsetterslepet. Deretter vil det innrettes til å følge tidsintervallet for handlingsprogrammene innenfor en periode på de kommende 20 årene.

8.5.1 Plan for periodisk vedlikehold

I det periodiske vedlikeholdet inngår i hovedsak bruvedlikehold, forarbeider før asfaltering, samt asfaltering og oppmerking.

Prioriteringene innenfor bruvedlikehold styres av gjennomførte inspeksjoner på bruporteføljen. Inspeksjonene gjøres på ulike årsintervaller for hovedinspeksjon og ordinær bruinspeksjon. Det skal legges til rette for planmessig å forebygge forfall enn å reparere. Levetiden på gamle bruer kan forlenges med jevn innsats på vedlikehold.

Årlige spor- og jevnhetsmålinger styrer i hovedsak syklusen for reasfaltering av veinettet. På det lavtrafikkerte veinettet gjøres en skjønnsmessig vurdering på dekketilstand ut fra slitasje og alder. Det er et mål å kunne utføre forarbeider før asfaltering året før det legges ny asfalt. Dette vil bli innarbeidet i vedlikeholdsplanen.

Veioppmerking prioriteres etter syklusen for reasfaltering av veinettet. I tillegg prioriteres remerking på steder og strekninger som har fått stor slitasje og oppmerkingen kan bidra til å forvirre trafikantene.

8.5.2 Plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep

Vedlikeholdsplanen vil gi en prioritert oversikt over hvordan det systematisk skal arbeides med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet langs konkrete strekninger og innenfor nærmere definerte tema. Planen skal omfatte alle veikategorier, herunder kjørevei inkludert fortau, gang- og sykkelveier, bruer og tunneler.

9 Investering i fylkesvei

Fylkeskommunen gjør mange typer investeringstiltak på veinettet. Vi bygger nytt, eller vi bygger om for å tilpasse til ny funksjon eller prioritering. Definisjon av investeringstiltak, samt økonomiske rammer er omtalt i kapittel 2.1.

Planlegging og bygging har en lang tidshorisont. Det tar normalt flere år fra et prosjekt startes opp til det er ferdig bygget.



Figur 9.1 Livsløpet til et investeringsprosjekt

Handlingsprogrammet gir oversikt over prioriterte prosjekter i fireårsperioden, i det videre omtalt som investeringsporteføljen. I alle plan- og byggeprosjekter oppstår det noe uforutsett. Porteføljestyling er et verktøy for å planlegge, prioritere og forvalte en samling av prosjekter for å oppnå strategiske mål, balansere ressurser og håndtere risiko. Porteføljestyling skal gi fleksibilitet til å tilpasse aktiviteten, og redusere risikoen for at forsinkelse eller kostnadsendringer i ett prosjekt fører til underforbruk og forsinkelse for hele porteføljen. Dette innebærer at investeringsprosjektene sees i sammenheng over flere år, og at oppstart og framdrift i det enkelte prosjekt kan justeres ut fra måloppnåelse, prosjektsikkerhet, planstatus, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer i handlingsprogramperioden.

Fylkeskommunen tilstreber en nøktern tilnærming i prosjektene. Hva er mulig å realisere og hva er godt nok? For alle prosjekttinnspill vurderes det om:

- Målene kan nås med andre virkemidler eller om det finnes andre kilder til finansiering.
- Behovene kan dekkes med tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy. For eksempel knyttet til rutevalg, trafikkregulering, trafikkstyring og prioritering av trafikkareal.
- Behovene kan dekkes gjennom begrensede ombyggings- og utbyggingstiltak, eller om slike tiltak kan inngå i en trinnvis utbedringsprosess hvis anbefalt løsning ligger langt frem i tid.

9.1 Prioriteringer

Fylkeskommunen har som mål å videreutvikle det eksisterende fylkesveinettet fremfor å bygge nye veier. Med en forventet stram økonomi i handlingsprogramperioden, er det et betydelig gap mellom behov og økonomisk handlingsrom. Dette er tydeliggjort gjennom innspillene til handlingsprogrammet. Det har kommet mange ønsker om tilrettelegging for gående og syklende, totalt rundt 100 km. Det har også kommet flere innspill som medfører kostbare investeringer i nye bruer. Det gjelder både i og utenfor tettbygds strøk og for ulike trafikantgrupper.

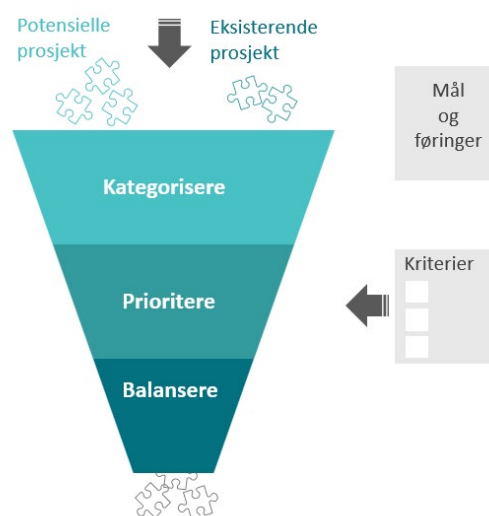
Fylkeskommunen vil i handlingsprogramperioden prioritere:

- Tiltak som forbedrer tilbud til gående og syklende
- Tiltak som bedrer trafiksikkerheten
- Tiltak som bedrer fremkommelighet for kollektivtrafikk
- Tiltak som reduserer vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet

Av hensyn til næringsvirksomhet og beredskap, prioriteres også tiltak som øker fremkommeligheten for tunge kjøretøy og spesialtransport på enkelte bruer.

Aktuelle prosjekter er vurdert basert på måloppnåelse for ett eller flere resultatmål, samt hvordan nytten står i forhold til kostnadene. Det er lagt vekt på fylkesveiens funksjon, tiltakets betydning for sammenhengende transportnett og mulighet for samordning av investering og vedlikehold. Videre er det undersøkt hvordan prosjektet er forankret i overordnede planer eller strategier, og om det er realistisk å gjennomføre prosjektet i innværende eller neste handlingsprogramperiode.

For å sikre en robust portefølje er den balansert slik at det inngår prosjekter med ulik modenhet, ulik gjennomføringsrisiko og varierende størrelse. Det er også ivarettatt en viss geografisk spredning og at det utvikles prosjekter som er relevante for finansiering gjennom Buskerudbysamarbeidet.



Figur 9.2. Prosess for å sette sammen en portefølje

9.2 Investeringsportefølje

Hvilke prosjekter som inngår i investeringsporteføljen, går frem av tabell 9.1 og 9.2. Prosjektene har ulik modenhet ved inngang til handlingsprogramperioden:

- **Avklaringsfase.** Prosjekter som krever avklaring, utforskning og vurdering. I de fleste tilfeller i form av et forprosjekt.
- **Planleggingsfase.** Prosjekter som krever regulerings- eller detaljplanlegging som grunnlag for utbygging.
- **Utbyggingsfase.** Prosjekter med vedtatt reguleringsplan eller tilsvarende detaljert plan som grunnlag for igangsetting av byggeplanlegging og bygging.

Tabell 9.1 viser prosjekter som er planlagt for bygging eller oppstart byggefase i handlingsprogramperioden, og som er innenfor de økonomiske rammene til investering. Prosjektene finansieres gjennom årlige prioriteringer og synliggjøres i økonomiplan/budsjett. Enkelte av prosjektene i tabellen er omtalt med en binding. Dette betyr at det er inngått kontraktsforpliktelser eller avtaler om finansiering. Prosjektene i planfase er prosjekter som pågår, og hvor det er avsatt ressurser. De skal sikre kontinuitet gjennom perioden, slik at det til enhver tid er nye byggeprosjekter klare.

Tabell 9.2 viser i all hovedsak nye prosjekter til avklaring, og som kan være aktuelle for bygging i neste handlingsprogramperiode. Enkelte prosjekter har reguleringsplan utført av andre enn fylkeskommunen og behov for kvalitetssikring av grunnlag.

Tabell 9.1 Prosjekter som er planlagt for bygging eller oppstart byggefase i handlingsprogramperioden.

Prosjektnavn	Kommune	Behov	Fase
Fv. 2722 Konnerudgata, Hallermoveien N - Hallermoveien S ¹	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående inkl. overgang til buss.	Utbygging
Fv. 40 Grettefoss bru ¹	Flesberg	Fremkommelighet tunge kjøretøy inkl. spesialtransport. Redusere vedlikeholdsetterslep	Utbygging
Fv. 35/68 Vestfossen sentrum ^{1,3}	Øvre Eiker	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Utbygging
Fv. 7514 Nøsteveien Tilskudd til Lier kommune ^{1,2}	Lier	Samfinansiering med kommunalt vann- og avløpsprosjekt.	Utbygging
Fv. 290 Osloveien x kv. 3700 Bredalsveien. Tilskudd til Ringerike kommune ^{1,2}	Ringerike	Samfinansiering med kommunalt veiprojekt.	Utbygging
Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien ³	Lier	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående	Utbygging
Fv. 2728 Doktor Hansteinsgate, Gydenløves plass - Ryddinggangen ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Utbygging
Samleprosjekt mindre investeringstiltak ³	Buskerud	Se omtale kapittel 9.2.1.	Utbygging
Fv. 2840 Bjørnetangen bru og Sysle bruk	Modum	Fremkommelighet tunge kjøretøy inkl. spesialtransport.	Utbygging
Fv.280 Lien 1 bru	Modum	Fremkommelighet tunge kjøretøy inkl. spesialtransport.	Utbygging
Fv. 40 Aslefet	Flesberg	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for veitransport. Opprettholde veifunksjon og redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging
Fv. 319 Havnegata, Rundtom-Hans Tordsens gate og kryss fv. 2940 Skippergata ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep	Planlegging
Fv. 287 Nedre Eggedal-Eggedal	Sigdal	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for veitransport. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging
Fv. 2757 Lurdalsveien, Eikerveien – Drammensveien ³	Kongsberg	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående inkl. overgang til buss.	Planlegging
Fv. 2732 Drammensveien, fv. 2708 – Arbeidergata ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging
Fv. 2731 Buskerudveien, Landfalløybrua – Vinnes ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging
Fv. 51 Valdresvegen ved Hesla bru	Gol	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående.	Planlegging
Fv. 2722 Konnerudgata, nedre del ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående, inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging
Fv. 2818 Vestsidveien, Kolsrud bru - Velstad bru	Sigdal	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for veitransport. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Planlegging

¹⁾ Kontraktsbundet prosjekt.

²⁾ Avtaler med Lier og Ringerike kommune inngått før 2024.

³⁾ Aktuelt for delfinansiering med statlige belønningsmidler gjennom Buskerudbysamarbeidet.

Tabell 9.2 Prosjekter til avklaring i handlingsprogramperioden.

Prosjektnavn	Kommune	Behov	Fase
Fv. 2934 Myrovegen, Stavin - Sundrevegen	Ål	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående. Trafiksikkerhet for bil.	Avklaring
Fv. 290 Osloveien, Osloveien 1 - Dronning Åstas gate	Ringerike	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående, inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Avklaring
Fv. 290 Osloveien, Dronning Åstas gate-Hvervenkastet ⁴	Ringerike	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.	Avklaring
Fv. 40 Mykstu bru	Rollag	Fremkommelighet tunge kjøretøy inkl. spesialtransport.	Avklaring
Fv. 2722 Stubberudveien, Grubegata-Slaggveien	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående inkl. overgang til buss.	Avklaring
Fv. 2704 Engene/ Tomineborgveien, Fayegata - gsv mot Lier ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.	Avklaring
Fv. 2708 Øvre Eiker vei, Rødskoggata – Stormoen ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående, inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslep.	Avklaring
Fv. 1436 Drammensveien, Lierskogen - Asker Grense ^{3,4}	Lier	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.	Avklaring
Fv. 2732 Loesdalveien, rundkjøring Langebru ³	Øvre Eiker	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.	Avklaring
Fv. 2842 Refsalveien, Brantenborgveien - Nordbråtagata ⁴	Modum	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående inkl. overgang til buss.	Avklaring
Fv. 283 Vinnes bru ³	Drammen	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående. Opprettholde veifunksjon.	Avklaring

³⁾ Aktuelt for delfinansiering med statlige belønningsmidler gjennom Buskerudbysamarbeidet.

⁴⁾ Har ekstern vedtatt reguleringsplan og skal kvalitetssikres

9.2.1 Samleprosjekt mindre investeringstiltak

Salmeprojekt for mindre forbedringer av infrastruktur som finansieres over investeringsbudsjettet og som kan gjennomføres raskt og uten behov for ny reguleringsplan. Fylkeskommunen identifiserer løpende behov for mindre infrastrukturtiltak basert på innmeldinger fra kommuner og egne kartlegginger. Årlige bevilgninger til mindre investeringstiltak sikrer løpende gjennomføring av mange små, men målrettede og kostnadseffektive forbedringstiltak.

Tabell 9.2 Samleprosjekt mindre investeringstiltak:

Prosjektnavn	Behov
Trafiksikkerhet bil og mc	Mindre tiltak med dokumentert risikoreduserende effekt. F.eks. sikring av sideterreng, bedring av sikt eller forsterket oppmerking. Midlene kan nyttes i vedlikeholdsprosjekter for å heve sikkerhetsstandarden.
Trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende ²	Mindre tiltak for å bedre sikkerhet og/eller fremkommelighet for myke trafikanter. F.eks. fartsdempende tiltak, nye eller utbedrede gangfelt, rødt dekke i sykkelanlegg eller mindre ombygginger som bedrer sammenheng, kvalitet eller vinterdrift.
Fremkommelighetstiltak kollektiv ²	Mindre tiltak for å bedre fremkommelighet for kollektiv. F.eks. flytting eller ombygging av holdeplasser, tilpasninger i kryss eller forbedret trafikkstyring.

²⁾ Aktuelt for delfinansiering med statlige belønningsmidler gjennom Buskerudbysamarbeidet.

9.3 Prosjektutvikling og gjennomføring

Prioriterte prosjekter skal være forankret i konkrete behov og målsettinger som forventes oppnådd for brukere og omgivelser. I alle prosjekter:

- Vurderes kostnader i et livsløpsperspektiv som inkluderer drift og vedlikehold.
- Baseres løsningene på felles visjon om null drepte og hardt skadde i veitrafikken.
- Vektlegges løsninger som bidrar til redusert klimaavtrykk fra transport og samferdselsinfrastruktur og som tar vare på naturverdier.
- Tilpasses løsningene til klimaendringer med mer flom og ekstremvær.
- Legges veinormalene til grunn, med mulighet for å fravike der det er i tråd med mål og behov.

9.3.1 Kvalitetssystemets betydning

Alle prosjekter gjennomføres i samsvar med fylkeskommunens kvalitetssystem. Planlegging og bygging av offentlig infrastruktur er en kompleks prosess som krever samhandling og er regulert av et rammeverk av lover, forskrifter og standarder. Kvalitetssystemet fastsetter nødvendige prosesser, gir oversikt rutiner og dokumenter, og beskriver systemer for håndtering av risiko og avvik. Fylkeskommunen vil fortløpende utvikle kvalitetssystemet, slik at det er oppdatert og relevant.

9.3.2 Planlegging av infrastrukturtiltak

Planleggingsmidler skal dekke nødvendig planlegging av prosjekter i investeringsporteføljen. Som hovedregel skal prosjektene planlegges i fylkeskommunal regi, enten i egenregi, gjennom innkjøp av plan- og prosjekteringstjenester, eller en kombinasjon av begge. Buskerud fylkeskommune har felles rammeavtale med Østfold og Akershus fylkeskommuner for plan- og prosjekteringstjenester. Dette strategiske valget gir økt verdi på avtalen, bedre timepriser og gjør den mer attraktiv for flere leverandører. For å kunne ha god bestillerkompetanse og kompetanse til å kvalitetssikre planer, er det viktig å opprettholde noe egenproduksjon av planer. Dette sikrer at vi er oppdaterte faglig og kan lever planer med god kvalitet.

Alle planer som utarbeides som grunnlag for regulering av fylkesvei, enten de er laget av fylket, kommunene eller private, må følge Statens vegvesens håndbok R110 Modellgrunnlag (tidligere R700 Tekniske tegninger). Eventuelle avvik fra veinormalene må dokumenteres. Planene skal inkludere alle nødvendige tekniske tegninger og beskrivelser for å dokumentere at tiltaket er gjennomførbart, og at det er avsatt tilstrekkelig areal i reguleringsplanen.

Planprosesser er tidkrevende og binder opp ressurser. Idet planer igangsettes, skapes det forventninger eksternt om at tiltaket skal gjennomføres og vedtatte planer båndlegger areal. Dette tilsier at planer er «ferskvare» og at det bør være en sammenheng mellom planer som fremmes og mulighet for finansiering.

9.3.3 Modellbasert prosjektgjennomføring (BIM)

BIM (Bygningsinformasjonsmodell) er en digital modell av en konstruksjon eller veiprosjekt, og som fungerer som hovedkilden til prosjektinformasjon gjennom hele livsløpet. Modellen gir god mulighet for visualisering av tiltak og alternativer, og øker felles forståelse av problemstillinger og konsekvenser.

Modellbasert prosjektgjennomføring effektiviserer planlegging og prosjektering ved å redusere dobbeltarbeid, forenkle kvalitetskontroll, og gir bedre oversikt over mengder og kostnader. Dette reduserer feil, endringsordrer og byggekostnader. BIM kan også forbedre oppfølging i driftsfase.

Buskerud fylkeskommune ønsker å utnytte fordelene ved BIM. Gjennom deltakelse i fylkeskommunalt fagnettverk er det utviklet en BIM-manual tilpasset fylkenes behov. For å styrke kompetansen som oppdragsgiver og fagansvarlig, vil fylkeskommunen prioritere videre utviklingsarbeid og teste BIM i ulike prosjektfaser.

9.3.4 Kontraktstrategi utbygging

Investeringsporteføljen består hovedsakelig av gang- og sykkelveier, samt oppgradering av bruer, veier og gater. Kontraktstørrelsen varierer typisk mellom 25 og 150 millioner kroner. De fleste prosjektene dekker lange strekninger og bygger på eksisterende infrastruktur. Selv om kompleksiteten generelt er lav, er det risiko forbundet med uforutsette hindringer i grunnen og varierende grunnforhold.

To kontraktsformer er aktuelle:

<i>Totalentreprise:</i>	Byggherre utarbeider funksjonsbeskrivelse som grunnlag for utlysning. Entreprenør prosjekterer og bygger prosjektet.
<i>Enhetspriskontrakt:</i>	Byggherre utarbeider byggeplan som grunnlag for utlysning. Entreprenør bygger prosjektet.

Fylkeskommunen vil i hovedsak benytte enhetspriskontrakter. Det vil sikre en kompetent byggherreorganisasjon. Enhetspriskontrakter fremmer i langt større grad enn totalentrepriser kompetanseutvikling i egen organisasjonen og erfaringsutveksling mellom prosjekter. Det gir byggherre kontroll over detaljene i prosjektet, og gjør det mulig å opprettholde intern kompetanse på teknisk utførelse og løsninger. Dette er viktig for en mindre byggherreorganisasjon som fylkeskommunen, og er en kontraktsform som fylkeskommunen har lang erfaring med.

Fylkeskommunen ønsker å legge til rette for at små og mellomstore lokale entreprenører kan bidra til offentlig tjenesteproduksjon. Siden totalentrepriser stiller høye krav til entreprenør, vil enhetspriskontrakter åpne for et bredere spekter av tilbydere. Av samme grunn vil fylkeskommunen i handlingsprogramperioden vurdere om porteføljen gir grunnlag for å inngå rammeavtaler eller samlekontrakter for mindre anleggsarbeider.

Totalentreprise vil bli vurdert for prosjekter som har begrenset geografisk utstrekning, lav risiko knyttet til grunnforhold, og der funksjonsbeskrivelsen kan defineres tydelig.

Mindre investeringstiltak vil i noen tilfeller tildeles driftsentreprenør. Dette er en effektiv måte å gjennomføre enkle tiltak som krever lite prosjektering. Det gir også fylkeskommunen mulighet til å overholde kontraktsforpliktelsene i driftskontraktene når driftsbudsjettet er redusert.

9.3.5 Grunnerverv

Ved investeringstiltak eller vedlikehold kan det være nødvendig å erverve grunn, enten permanent eller midlertidig i anleggsfasen. Grunnerverv gjennomføres i henhold til fylkeskommunens rutiner og gjeldende lovverk. Fylkeskommunen søker å minimere berøringen av private grunneiere og vil, der det er mulig, gjennomføre tiltak på egen grunn. Fylkeskommunen jobber for å inngå minnelige avtaler med berørte grunneiere.

9.3.6 Samarbeidskontrakter med kommune

Fylkeskommunen er positiv til bruk av samarbeidskontrakter med kommunene når dette bidrar til å redusere samlede offentlige investeringskostnader eller gir andre fordeler, uten å påføre fylkeskommunen vesentlige ulemper. En vanlig situasjon er at behov for tiltak på fylkeskommunal vei sammenfaller med kommunens behov for oppgradering av vann- og avløpsnett. I slike tilfeller vil

fylkeskommunen påta seg rollen som byggherre, mens kommunen er økonomisk ansvarlig og bærer risikoen for sin avgrensede del av prosjektet.

10 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet er definert som samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner, og setter liv og helse i fare.

Fylkeskommunen har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesveinettet. Ansvaret er beskrevet i vegloven §10. Dette inkluderer ansvar for transportevne og framkommelighet på fylkesveinettet.

Fylkeskommunen har også et særskilt ansvar for sivil transportberedskap. Ansvaret er beskrevet i vegloven § 3, og utdypet i forskrift for sivil transportberedskap. Fylkeskommunene har ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap i fylket, og skal samarbeide med statsforvalter, politiet, transportnæringen og andre sivile og militære myndigheter for en best mulig koordinert transportberedskap

Beredskapsarbeidet i Buskerud fylkeskommune bygger på de nasjonale prinsippene for ansvar, likhet, nærhet og samvirke slik de er definert i stortingsmeldingen om samfunnssikkerhet. Meld.St.29 (2011-2012).

Fylkeskommunens ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap gjelder i fred, krise og krig.

For å ivareta samfunnssikkerhet og beredskapsansvaret har fylkeskommunen følgende planverk:

- Overordnet beredskapsplan for Buskerud fylkeskommune
- Beredskapsplan – Beredskap og hendelseshåndtering på fylkesveinettet
- Sivil transportberedskapsplan – Buskerud fylkeskommune

Beredskapsplanene er grunnlag for å håndtere alvorlige hendelser. Dette kan være ulykker, naturkatastrofer eller andre uventede hendelser som fører til at fylkesveiene må ta imot mer trafikk enn vanlig, eller stenges for kortere eller lengre perioder.

Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Buskerud fylkeskommune (69/2024) gir en felles forståelse av risikobildet, og er kunnskapsgrunnlaget for samferdsel i det videre arbeidet med risikovurderinger og beredskapsplanlegging.

Fylkeskommunen har jevnlig dialogmøter og deltar i øvelser med de regionale aktørene i beredskapsarbeidet.

Buskerud fylkeskommune har som mål å være en profesjonell, synlig og tydelig aktør innenfor vårt ansvarsområde for samfunnssikkerhet og beredskap for transportsektoren. Fylkeskommunen skal tidlig i handlingsprogramperioden opprette et beredskapsnettverk innenfor transportsektoren med deltagelse fra offentlige og private aktører.

Fylkeskommunen vil planlegge, gjennomføre og delta i beredskapsøvelser internt og eksternt. Beredskapshendelser skal håndteres på en måte som gir minst mulig ulempe for Buskerudsamfunnet.

Det er behov for å tydeliggjøre fylkeskommunens beredskapsplikt i lovverket, herunder det fylkeskommunale ansvaret i forskriften om sivil transportberedskap. Buskerud fylkeskommune skal sammen med de andre fylkeskommunene ta dette opp med Samferdselsdepartementet på politisk nivå.

De senere årene har mer ekstremvær skapt utfordringer for transportnettet. Fylkeskommunen arbeider med forebygging for ekstremvær på fylkesveiene. Preventive tiltak for ekstremvær skal gjennomføres i handlingsprogramperioden. Beredskapsansvaret i driftskontraktene for fylkesveiene skal gjennomgås og tydeliggjøres overfor entreprenørene. Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse vil avdekke sårbarhet og konsekvenser ved alternative omkjøringsveier.

Fylkeskommunen vil tidlig i handlingsprogramperioden utarbeide en felles beredskapsplan for beredskap på fylkesveinettet og for sivil transportberedskap. Som en del av dette arbeidet vil det bli gjennomført ROS-analyse for samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesveinettet og sivil transportberedskap. Den felles beredskapsplanen skal blant annet ivareta forsvarets behov for transportinfrastruktur.

11 Kilder

Berglund, G. & Fjeldstad, K. (2023). *Gangavstandssoner rundt grunnskoler i Viken. Kvantitativ analyse av befolkning og målpunkt*. (Rapport 638955-02). Asplan Viak.

Drammen kommune. (2023). *Handlingsplan for bedre lokal luftkvalitet i Drammen 2023-2030*. <https://www.drammen.kommune.no/politikk-samfunn/planer/handlingsplan-for-bedre-lokal-luftkvalitet-i-drammen-2023-2030/>

Ellis, I. O., Brunstad, Ø. L., Nordbakke, S. & Throndsen, T. S. (2023). *Skolereiser blant ungdom i Viken*. (Rapport 2006/2023). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77040>. [Datasett i PowerBI - Skoleveiundersøkelsen ungdom i Viken 2023](https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77040)

Folkehelseinstituttet & Miljødirektoratet. (2017). *Luftforurensning: Svevestøv* (Faktaark nr. M-829/2017). <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m829/m829.pdf>

Høye, A. K. (2024). *Kunnskapsgrunnlag for trafiksikkerhet i Buskerud fylkeskommune*. (Rapport 2031/2024). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=78485>

Årsbudsjett 2025 og økonomiplan 2025-2028. Buskerud fylkeskommune.

Klima- og miljødepartementet. (2023). *Naturavtalen*. <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/naturmangfold/innsiktsartikler-naturmangfold/naturavtalen/id2987476/>

Kollektivtrafikkforeningen. (2024). *En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling*. [Utredning]. <https://kollektivtrafikk.no/app/uploads/2024/06/Utredning-stegvis-tilnaerming-til-digitalt-samarbeid-endelig.pdf>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom – en idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder* (rapport H-2386, 12/2016). https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2018). *Alt skjer et sted. Nasjonal geodatastrategi fram mot 2025* (rapport H-2431, 11/2018). https://www.regjeringen.no/contentassets/6e470654c95d411e8b1925849ec4918d/kmd_alt_skjer_et_sted_geodatastrategi.pdf

Lange, T. & Nielsen, G. (2015). *79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene*. Civitas. https://www.regjeringen.no/contentassets/e59526c16e4841cda9bd2b618fab900e/79_rad_og_vink.pdf

Letnes, M. W. (2022). *Samferdsel og naturpåvirkning*. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/artikler/samferdsel-og-naturpavirkning>

Meld. St. 14 (2023-2024). *Nasjonal transportplan 2025-2036*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/>

Miljødirektoratet. (2021). *Norske landbaserte kilder til mikroplast*. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/april-2021/norske-landbaserte-kilder-til-mikroplast/>

Miljødirektoratet. (2024). *Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker*.
<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=11022§or=-2>

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

Nystad, W., m.fl. (2023). *Fysisk aktivitet i Norge*. Folkehelseinstituttet.
<https://www.fhi.no/he/folkehelse rapporten/levevaner/fysisk-aktivitet/?term=#hovedpunkter>

Opinion. (2022). *Skolevei i Viken. Kartlegging av reisevaner blant barneskoleelever i Viken*. [Datsett i PowerBI - Resultater fra Viken fylkeskommune skoleveiundersøkelse 2022](#)

Klima- og miljødepartementet. (2023) <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/naturmangfold/innsiktsartikler-naturmangfold/naturavtalen/id2987476/>

Klima- og miljødepartementet. (2024) *Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv*. <https://www.regjeringen.no/contentassets/7e80a758716344cbbb97adc5c7c27f18/t-1571b.pdf>

Statens vegvesen. (2023). *NTP 2025-2036 – Vedlegg til utredningsoppdraget – Trafikksikkerhet*.
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2025-2036/statens-vegvesen-trafikksikkerhet.pdf>

Statistisk sentralbyrå. (2024). *Areal og befolkning i tettsteder 2000–2024*. [Online datasett].
<https://www.ssb.no/statbank/table/04859>

Stiftelsen Lovdata. www.lovdata.no

Syklistforeningen & Lysio Research. (2024). *Sykkelundersøkelsen 2024 – delrapporter for Drammen, Kongsberg og Flesberg*.
<https://syklistforeningen.no/aktiviteter/sykkelundersokelsen/#:~:text=Syklistforeningen%20gjennomf%C3%B8rer%20annethvert%20%C3%A5r%20Den,vi%20har%20gjort%20siden%202008.>

Transportøkonomisk institutt. *Tiltakskatalog for transport og miljø*. www.tiltak.no

Transportøkonomisk institutt. *Trafikksikkerhetshåndboken*. www.tshandbok.no

Utdanningsdirektoratet. (2024). *Rundskriv om skyss*.
<https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/udir-2-2019-retten-til-skyss1/>

12 Definisjoner og ordforklaringer

Akutt vedlikehold: vedlikeholdsarbeid som skyldes uforutsette påkjenninger ut over vanlig slitasje, som for eksempel uvær, ras eller hærverk og som må gjennomføres for å opprettholde veiens funksjon.

Automatisering: en prosess med formål om at systemer i større eller mindre grad styrer seg selv med liten eller ingen hjelp fra mennesker.

Autonomi: å være uavhengig. Autonome systemer opererer på egen hånd, uten hjelp fra mennesker.

Belønningsavtale: gjensidig forpliktende (2-4-årige) avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Avtalen angir mål og tilskuddsbeløp (belønningsmidler), samt rammer for bruk av midlene. Belønningsavtalen inkluderer tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Belønningsordningen: et statlig virkemiddel som skal bidra til å nå nullvekstmålet. Ordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil.

Bestillingstransport: offentlig åpen transportløsning som kan bestilles av brukeren ved behov i områder der dette er etablert som et kollektivtilbud.

Brukerfinansiering: en direkte form for hel- eller delbetaling for offentlige tjenester, som for eksempel bompenger eller kjøp av bussbilletter, i motsetning til indirekte betaling gjennom skatter og avgifter.

Bruksklasse (Bk): opplysninger om veiens tillatte bruksklasse sommer og vinter, tillatt totalvekt og vogntoglengde samt veigrupper for spesialtransporter. Bruksklasse er trafikklast som tillates kjørt fritt uten dispensasjon på det offentlige veinettet. Bk 10/50 betegner eksempelvis bruksklasse med maksimal aksellast på 10 tonn (100 kN) og maksimal totalvekt på 50 tonn (500 kN).

Byggherre: oppdragsgiveren som får utført et bygge- eller anleggsarbeid.

Bygningsinformasjonsmodellering (BIM): et digitalt verktøy som kan bidra til bedre samhandling på tvers mellom oppdragsgiver, entreprenør og andre involverte innenfor planlegging og bygging av anlegg. Et sentralt element ved verktøyet er en digital modell av hele eller deler av et fysisk anlegg som flere brukere har tilgang til.

Bypakke: en samlet plan og finansieringsmodell for gjennomføring av forskjellige samferdselstiltak i byområder. Den har som mål å bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Byrom: offentlig tilgjengelig uterom avgrenset av bygg eller andre fysiske avgrensninger som gater, plasser og torg, parker, løkker og blågrønne områder.

Byvekstavtale: gjensidig forpliktende (10-årige) avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Byvekstavtalene er statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet. Partene forplikter seg til en målrettet arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og investeringene i transportsystemet, bidrar med finansiering av tiltak og prosjekter for å nå nullvekstmålet og innfører restriktive tiltak for bil om nødvendig. Som del av avtalene er det en bypakke.

Bæreevne: uttrykker veiens tilstand og tålegrense for trafikkbelastninger i form av totalvekt på kjøretøy, aksellaster og dekktrykk.

Delingsmobilitet: et samlebegrep for ulike tjenester der brukeren deler transportmiddel med andre, for eksempel bildeling, leie av el-sparkesykler eller samkjøring.

Drift: alle tiltak for å opprettholde veiens funksjonelle kvalitet, at veien virker som den skal for trafikantene. Vanlige driftstiltak er vinter- og sommerdrift inkl. tunneldrift og renhold, opprydding etter ras og flom, drift av grøntarealer, rekkverk, signalanlegg og veibelysning, trafikkberedskap og bruforvaltning.

Enerett: en eksklusiv rett for innehaver av drosjeløyve til å tilby drosjeturer i kontantmarkedet innenfor et bestemt geografisk område (enerettsområde). Kontantmarkedet gjelder som hovedregel private kjøp av drosjeturer for enkeltpersoner eller næringsliv, som ikke er avtalebaseret transport eller offentlig anbud.

Enhetspris: er pris på en viss kvantitativ enhet av en vare.

Enhetspriskontrakt: er en avtale hvor timepriser og enhetspris for materialer er avtalt, men mengder er anslått.

Entreprenør: er en bedrift som påtar seg bygge- og anleggsarbeid og er en av partene i en entreprise.

Entreprise: er en avtale om utførelse av bygge- eller anleggsarbeid.

Faunapassasje: planskilt kryss for dyr over eller under en vei.

Forsterket veioppmerking: veioppmerking som er forsterket med fresing i asfaltdekket. Hensikten med fresingen er å gi vibrasjon i kjøretøyet.

Fremkommelighetstiltak: samlebegrep for ulike tiltak som skal bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk. For eksempel oppgradering av holdeplasser, kollektivfelt, lysregulering m.fl.

Generasjonsperspektiv: en tilnærming som tar hensyn til forskjellige generasjoner og deres perspektiver i forhold til et bestemt emne eller problem.

Geodata: samlebegrep for data med stedfestet informasjon. Geodata inneholder informasjon om objekter som veier eller bygg, hendelser som trafikkulykker, viltkryssing eller utslipp, eller forhold som temperatur, skredfare eller lignende. En vesentlig del av informasjonen er hvor objektet eller hendelsen ligger eller har funnet sted.

Geografisk infrastruktur: samlebegrep for systemer som gjør det mulig å dele og bruke geografiske data effektivt. Det inkluderer regler, organisasjoner, teknologi, standarder og tjenester som støtter innsamling, lagring og deling av stedfestet informasjon.

Geomatikk: samlebegrep for fagområder som kombinerer tradisjonelle kartfag med informasjonsteknologi. Det omfatter hele prosessen fra innsamling av geografiske data til visualisering og praktisk bruk.

Grunnerverv: anskaffelse (erverv) av rettighet til arealer som blir midlertidig eller permanent beslaglagt til bygging eller utvidelse av vei.

Innovasjon: samlebegrep for prosesser der nye ideer, metoder, produkter eller tjenester utvikles og implementeres for å skape verdi. Inkluderer forbedringer av eksisterende løsninger og tjenester, eller utvikling av helt nye konsepter eller produkter som løser utfordringer på en mer effektiv eller original måte. Innovasjon kan også handle om å implementere innovative tjenester eller løsninger som er utviklet av andre inn i egen organisasjon og virksomhet.

Innsigelse: verktøy for å håndtere konflikter mellom hensyn av nasjonal eller vesentlig regional betydning og kommunale planer i planprosesser.

Intelligente transportsystemer: samlebegrep for ny teknologi som bidrar til samhandling mellom systemer eller samler inn data i transportsektoren, for eksempel sanntidsinformasjon for kollektivtrafikk, automatiserte transportløsninger eller digitale systemer som snakker sammen.

Investeringstiltak: omfatter etablering av ny infrastruktur eller vesentlig påkostning av eksisterende infrastruktur slik at kapasitet økes eller funksjon forbedres. Investerings- og på egne anlegg regnes med utgangspunkt i 40 års levetid, med et minstekrav om tre års levetid og minimumsverdi kr 100 000.

Knutepunkt: et område der flere kollektivlinjer (f.eks. buss eller tog) krysser og det skjer omstigning mellom kollektivlinjer.

Kommunal deflator: en indeks utarbeidet av Finansdepartementet som forsøker å representere den årlige pris- og lønnsveksten i kommunesektoren.

Mikromobilitet: et samlebegrep for små elektriske motorvogner som hovedsakelig brukes på kortere reiser, for eksempel el-sparkesykkel.

Mobilitet: forflytning av mennesker eller varer fra ett sted til et annet.

Målpunkter: de viktigste stedene folk oppholder seg på eller oppsøker i hverdagen. For eksempel bolig, skole, arbeid, barnehage, butikker, offentlige og private virksomheter og attraksjoner.

Nullvekstmålet: klimagassutslipp, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Periodisk vedlikehold: planlagt og regelmessig utført arbeid for å hindre forfall som følge av normal slitasje eller bruk.

Planskilt kryss: et kryss som skiller trafikanter fra hverandre, der minst en av veiene (hovedveiene) ikke har kryssende trafikkstrømmer på samme nivå. For eksempel undergang, bru eller tunell over eller under en vei.

Portefølje: en samling av prosjekter eller tiltak som velges ut for gjennomføring basert på tilgjengelige ressurser og vedtatte mål.

Porteføljestyling: Prosessen med å planlegge, prioritere og forvalte en samling av prosjekter for å oppnå strategiske mål, balansere ressurser og håndtere risiko.

Prosjektering: å planlegge, utforme, detaljtegne og beskrive et byggeprosjekt.

Rekkefølgekrav: bestemmelser om hvilke tiltak som må være gjennomført i ulike stadier i en utbyggingsprosess.

Rundsum: er en på forhånd avtalt pris (alt inkludert) for en definert arbeidsoppgave.

Samlet vedlikeholdsbehov: beskriver hvilke rammer som må til for at veikapitalen skal opprettholde sin opprinnelige funksjonalitet, tilstand og kvalitet.

Stamlinje: refererer vanligvis til hovedlinjene eller hovedrutene som forbinder større områder eller knutepunkter i kollektivtransporten. Disse linjene er ofte de mest trafikkerte og er nøkkelen til kollektivsystemets funksjon, siden de binder sammen de viktigste delene av et transportnettverk.

Sømløs reise: betalingsløsninger der brukeren ikke behøver å kjøpe billett i flere omganger på en enkeltreise, selv med bytte av transportmiddel eller mellom fylker.

Totalentreprisekontrakt: avtale hvor entreprenør både prosjekterer og utfører bygge- eller anleggsarbeidet. Prosjekteringen er en del av tilbudet i konkurransen.

Trafikk: strøm av personer eller kjøretøy i bevegelse.

Trafikksikker: fravær av personskader.

Trafikksikkerhetstiltak: målrettede tiltak med en dokumentert og forventet ulykkes- eller skadereducerende effekt.

Transportevne: Evne til å opprettholde funksjonalitet i anlegg og systemer som er nødvendig for å ivareta samfunnets behov for transport.

Trinnvis utbedring: trinnvis utbyggingsstrategi som innebærer å starte med tiltak som er raske og enkle å gjennomføre, ofte innenfor dagens regulering og veiareal, samtidig som man planlegger mer omfattende forbedringer. Begrepet stammer fra sykkelsatsingen i Oslo og omtales også som «Oslomodellen».

Varige driftsmidler: fysiske eiendeler som fast eiendom, maskiner, inventar og transportmidler som er til varig eie eller bruk. Driftsmidler er «varige» hvis de skal vare mer enn 3 år, og har en verdi over 30 000 kroner.

Vedlikehold: alle tiltak som bidrar til å opprettholde verdien av investert kapital. Utgifter til vedlikehold av varige driftsmidler regnes som utgifter til drift. Med vedlikehold menes tiltak for å holde veianlegget i stand med en relativ standard som da veien ble etablert, tilpasset dagens standard. Utgifter til vedlikeholdstiltak skal føres på drift, selv om vedlikeholdet er ekstraordinært eller om vedlikeholdet er som følge av at det er utelatt eller utsatt.

Vedlikeholdsetterslep: beskriver ikke utført vedlikehold. Det vil si vedlikehold som burde vært gjennomført i henhold til fastsatte krav, som for eksempel i en vedlikeholdsstandard, men som ikke er blitt gjort.

Veifunksjon: Rollen eller formålet en vei har i transportsystemet

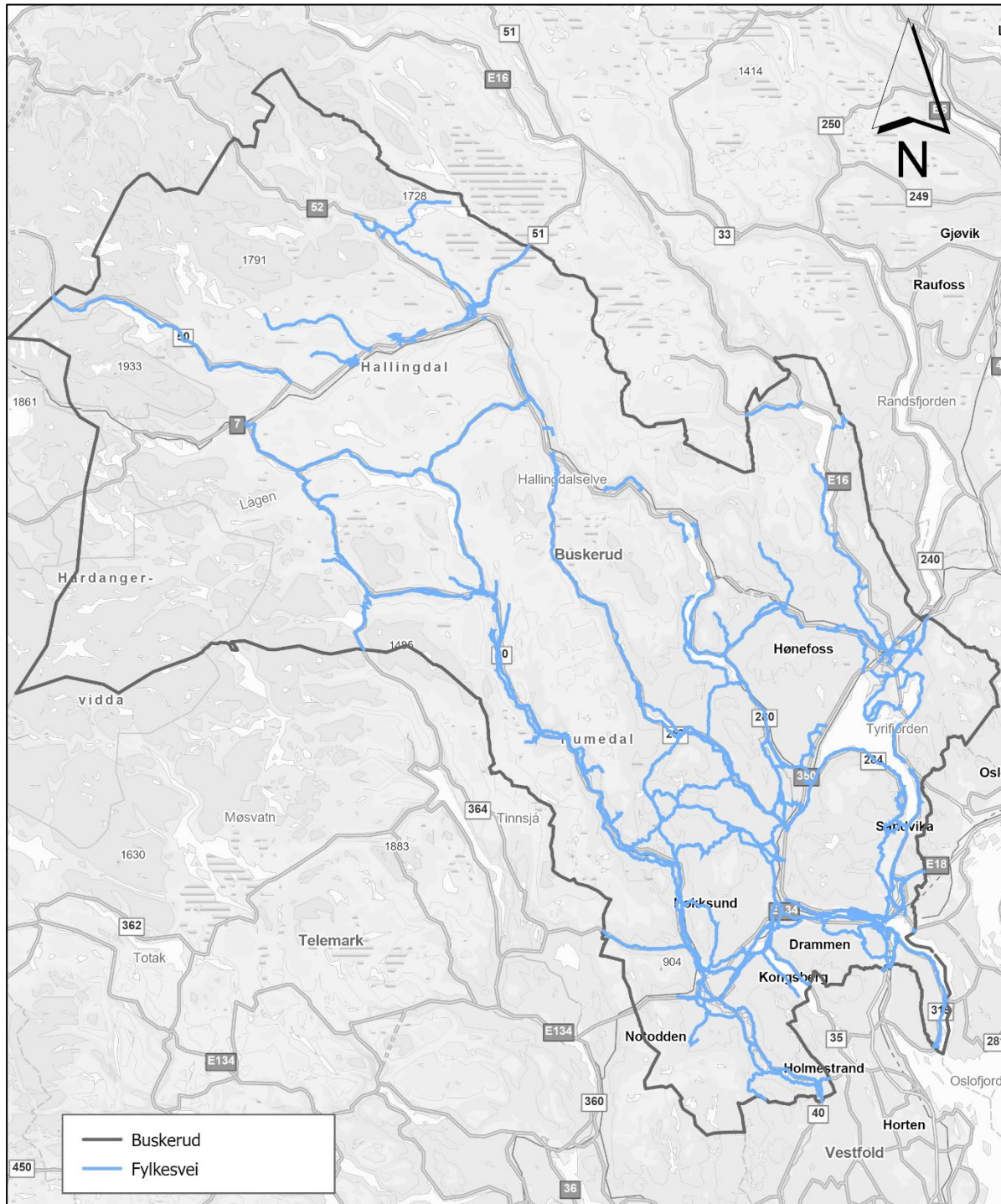
Veikapital: uttrykk for veiens verdi og summen av de enkelte lag som veien består av med fratrek av verditapet skader representerer. Et fall eller en reduksjon i veikapitalen er et uttrykk for at det slites mer enn det investeres i vedlikeholdelse av veinettet.

Veinormal: et sett med standarder og krav som brukes i planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av veier. Veinormaler fastsettes av Vegdirektoratet med hjemmel i vegloven, vegtrafikkloven/skiltforskriften eller bruforskrift for fylkesveg.

Årsdøgntrafikk (ÅDT): summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en veistrekning (begge retninger sammenlagt) gjennom året, delt på 365 dager.

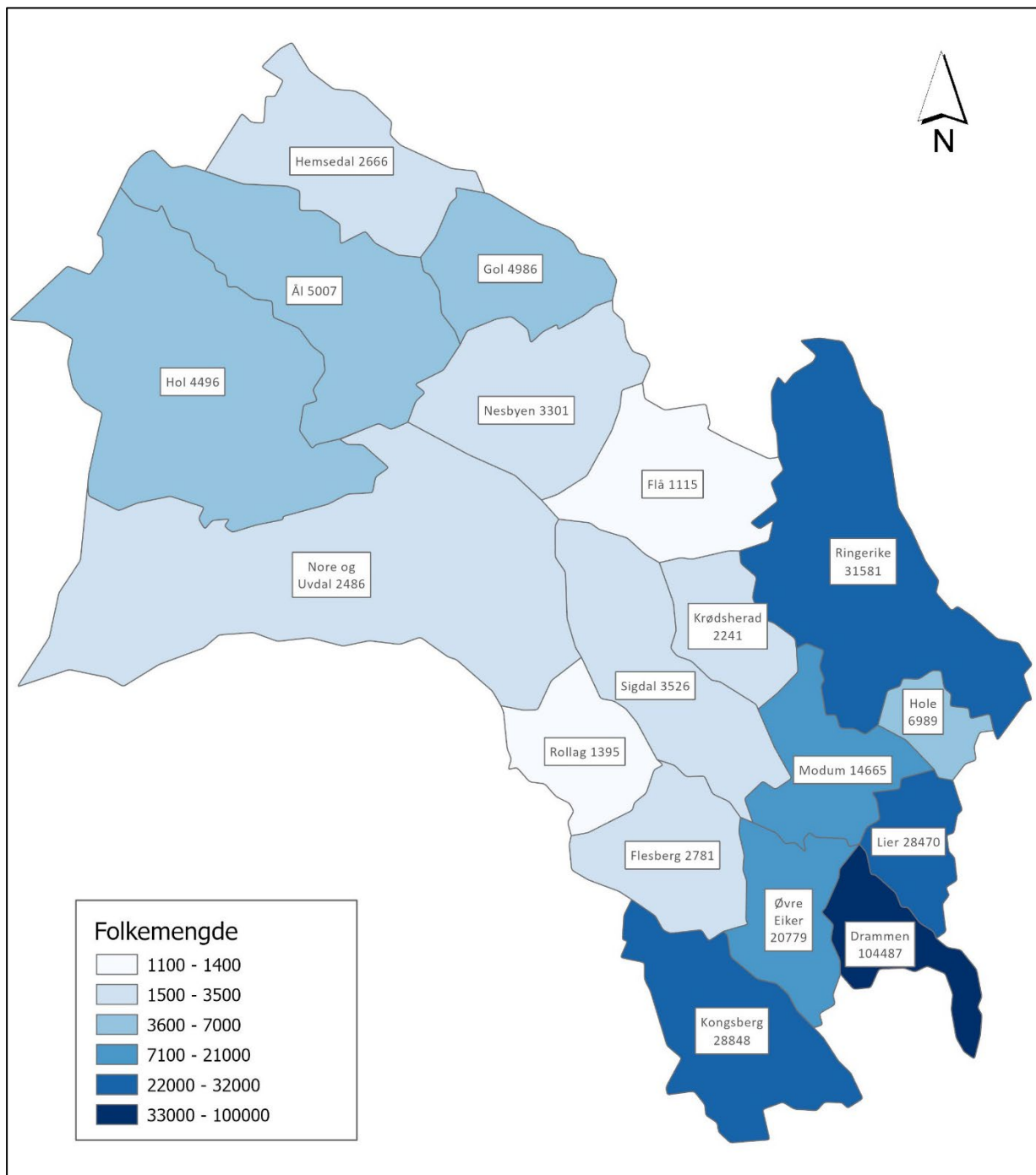
13 Vedlegg

13.1 Fylkesveinettet i Buskerud



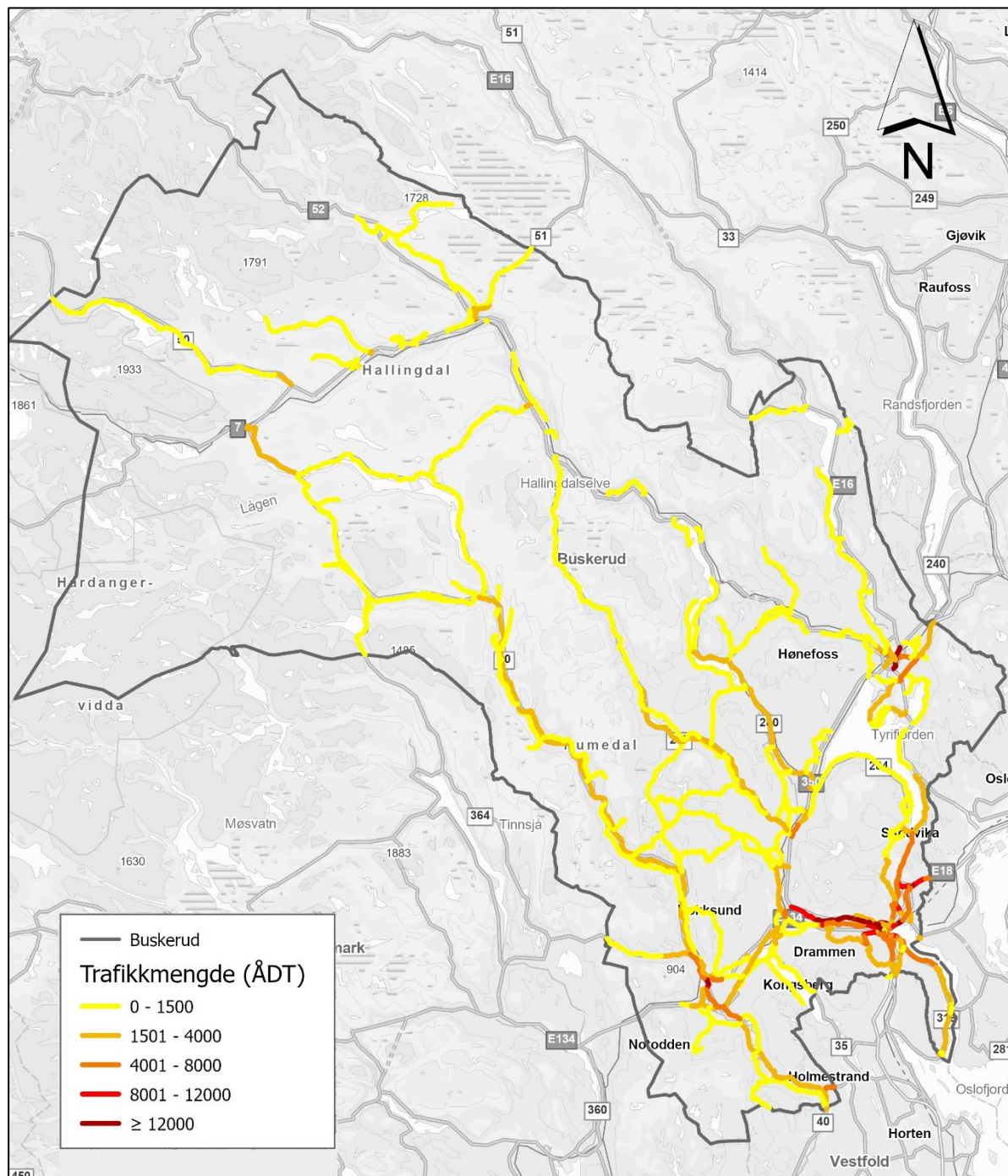
Kilde: Nasjonal vegdatabank, januar 2025

13.2 Befolkning i Buskerud fordelt på kommuner



Kilde: Statistisk sentralbyrå, desember 2024

13.3 Trafikkmengder på fylkesveinettet



Kilde: Nasjonal vegdatabank, januar 2025

Buskerud fylkeskommune

Postboks 3563
3007 Drammen

Besøksadresse

Haugesgate 89
3019 Drammen

Telefon

32 80 85 00

E-post

post@bfk.no

bfk.no