

Fagrappport fylkesvei, statlig og privat infrastruktur



Innhold

Fagrapport fylkesvei, statlig og privat infrastruktur	0
1. Innledning.....	2
2. Føringer for arbeidet	4
2.1. Nasjonale føringer	4
2.2. Regionale føringer	5
2.3. Roller, ansvar og samarbeid	6
3. Dagens situasjon og utfordringsbilde	8
3.1. Fylkesveinettets omfang og funksjon	8
3.2. Drift, vedlikehold og teknisk veiforvaltning av fylkesveinettet	27
3.3. Trafikksikkerhet og nullvisjonen	41
3.4. Fremtidens trafikkbilde	45
3.5. Grønn mobilitet	47
3.6. Næringslivets behov	50
3.7. Samfunnssikkerhet og beredskap	57
3.8. Økonomiske rammebetingelser	62
3.9. Statlig og privat infrastruktur	63
4. Oppsummering av dagens situasjon og utfordringsbilde.....	69
5. Innspill til innsatsområder	71

1. Innledning

Transportsystemet i Vestfold består av kommunale veier, fylkesveier, statlige veier, jernbane, havner, og lufthavn. Dette gjør at vi er avhengig av et godt samspill mellom infrastruktureiere for å få til et helhetlig transportsystem og gode mobilitetsløsninger for befolkning, næringsliv og transportører av gods.

Vestfold har en sentral plass i det regionale, nasjonale og internasjonale transportsystemet. E18, Vestfoldbanen, Sandefjord lufthavn Torp, Larvik havn og øvrige havner, kommunale veier og et omfattende fylkesveinett knytter fylket til resten av Østlandet, Sørlandet og kontinentet. Samspillet mellom vei, bane, sjø og luftfart gjør Vestfold til et viktig knutepunkt for både person- og godstransport, logistikk og verdiskaping. Fylkets strategiske beliggenhet gir dessuten transportsystemet en viktig rolle i et beredskaps- og totalforsvarsperspektiv.

Vestfold fungerer som en integrert bo- og arbeidsregion. Korte avstander mellom byer og tettsteder og et konsentrert bosettingsmønster gjør at det er enkelt å pendle internt i fylket. Et relativt godt kollektivtilbud med buss og jernbane og godt utbygd gang- og sykkelveinett, gjør at fylket burde ha gode muligheter til å overføre reiser fra vei til mer areal- og klimavennlige transportformer. Likevel foregår de fleste reiser med bil.

Vestfold er et lite fylke med begrenset antall kilometer fylkesvei sammenliknet med resten av landet. Generelt i landet har vi fire ganger så mye fylkesvei som riksvei. I Vestfold har vi nær syv ganger så stort fylkesveinett som riksveinett. Fylkesveinettet i Vestfold har sammen med Akershus høyeste trafikk av alle fylker. Det betyr at slitasjen på fylkesveiene er stor.

Det er et omfattende behov for fornyelse og vedlikehold på fylkesvei. Behovet er ventet å øke i årene framover, blant annet som følge av mer nedbør/ekstremvær, ras og flom. Manglende midler gjør at vedlikeholdsetterslepet, som i dag er betydelig, forventes å øke i årene fremover. Redusert standard vil redusere framkommelighet på fylkesveinettet og føre til redusert trafiksikkerhet.

Fylkesveiene er viktig for bosetting og næringsliv i hele Vestfold. Et velfungerende og effektivt transportsystem viktig for alle innbyggerne i Vestfold. Det er også avgjørende for næringslivets konkurranseevne, da det sikrer stabile forsyningskjeder, gir bedre tilgang til markeder og legger grunnlaget for økonomisk vekst og regional utvikling.

Noen fakta om Vestfold:

- Antall daglige reiser og transportmiddelfordelingen i Vestfold har endret seg lite siden 2005. Stadig velger rundt 60 % i byområdene bilen. Totalt sett i Vestfold ligger bilandelen på 70%, og utgjør 80% av transportarbeidet i kilometer.
- Veitransporten står for 44 % av utslippene, og utgjør med dette den største utslippskilden i fylket.

- Klimaendringer gjør det mer utfordrende å drifte og vedlikeholde infrastruktur, og dermed opprettholde god mobilitet.
- Det er i dag et betydelig etterslep på vedlikehold av fylkesveiene i Vestfold, og dette er økende.
- Antallet hardt skadde og drepte på veiene i Vestfold har, med unntak av noen årlige variasjoner, hatt en jevn nedgang de siste 10 årene. I 2024 var dette antallet 23 personer.
- Antall passasjerer på lokalbussene og Vestfoldbanen økte frem til koronapandemien, og er etter et fall under pandemien tilbake på 2019- nivå.
- Det er en økt oppmerksomhet på samfunnssikkerhet og beredskap, både som resultat av klimaendringer og økt geopolitisk usikkerhet.
- Denne fagrapporten er et kunnskapsgrunnlag som skal ligge til grunn for Regional mobilitetsplan på temaet *Fylkesvei, statlig og privat infrastruktur*. Øvrige fagrapporter er *Fagrapport for klima, natur og klimatilpasning*, *fagrapport Bærekraftig transport – helhetlig mobilitet i byer og tettsteder* samt *fagrapport Trafikksikkerhet og fagrapport Kollektivtransport*.

Fagrapporten tar utgangspunkt i utredningsbehov som er definert i planprogrammet for Regional mobilitetsplan, og skal sammen med øvrige fagrapporter gi et grunnlag for å svare ut følgende spørsmål som er stilt i planprogrammet:

- Hvordan kan mobiliteten i Vestfold bli mer bærekraftig?
- Hvordan kan det fås på plass en infrastruktur som bidrar til god og trafikksikker ferdsel for alle trafikanter?
- Hvordan kan infrastrukturen og transportsystemet utvikles på en klimavennlig og økonomisk bærekraftig måte?
- Hvordan kan transportsystemet i Vestfold bidra til god samfunnssikkerhet?

2. Føringer for arbeidet

2.1. Nasjonale føringer

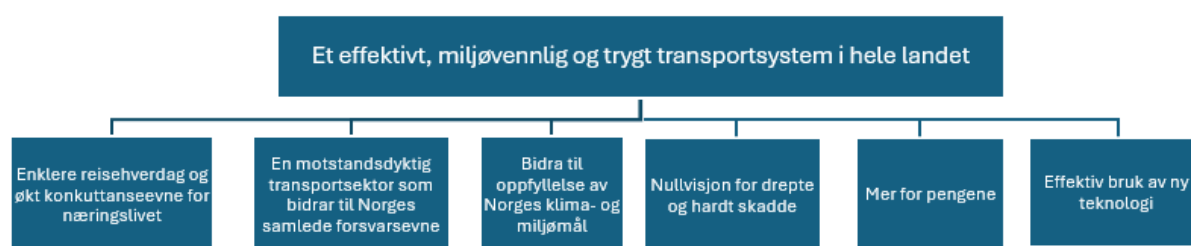
FNs bærekraftsmål

Norge har sluttet seg til FNs 2030-agenda, som består av 17 bærekraftsmål og 169 delmål for bærekraftig utvikling. FN definerer bærekraft som en utvikling som imøtekommer dagens behov, uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. FNs bærekraftsmål dekker alle samfunnsområder og balanserer de tre dimensjonene til bærekraftig utvikling: sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft.

Nasjonal transportplan

Meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at vi står i en klima- og naturkrise. Samtidig skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas. Transportpolitikken spiller en viktig rolle i å understøtte øvrige politikkområder og ønsket samfunnsutvikling.

Nasjonal transportplan 2029 – 2040 legger følgende mål til grunn:



Regjeringen legger følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i denne planperioden:

- vi skal ta vare på det vi har
- vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre
- vi skal bygge nytt der vi må

NTP poengterer at transportsektoren bidrar til en tredjedel av Norges klimagassutslipp, og at sektoren må bidra betydelig i omstillingen.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transport

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Nasjonal jordvernstrategi

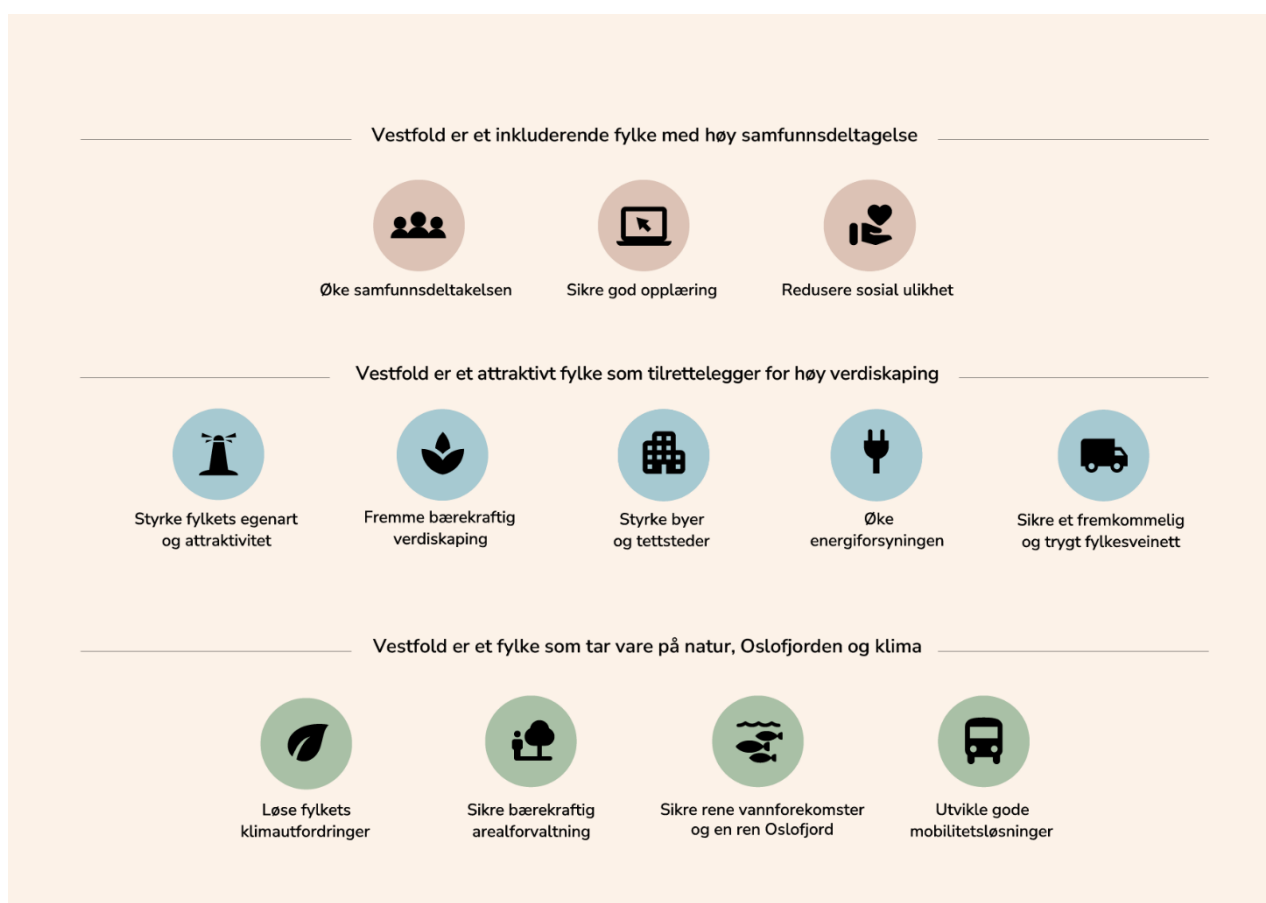
I 2023 ble det vedtatt en ny nasjonal jordvernstrategi, som sier at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2030. Både fylkeskommunen og kommunene har en viktig rolle i å følge opp dette målet i sin planlegging.

FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD)

Konvensjonen skal bidra til å motvirke diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Den skal sikre respekt for de gjeldende sivile, politiske, økonomiske, sosiale og kulturelle rettighetene til mennesker med nedsett funksjonsevne.

2.2. Regionale føringer

Vestfoldplanen 2024-2027 har mål som legger føringer for den regionale mobilitetsplanen og utviklingen av fylkesveinettet. Utvikling av fylkesveinettet er viktig for alle de tre fylkesmålene, og spesielt hovedmålene «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett», «Utvikle gode mobilitetsløsninger», «Økt samfunnsdeltakelse» og «Løse fylkets klimautfordringer».



2.3. Roller, ansvar og samarbeid

2.3.1 Fylkeskommunens rolle og ansvar

Som myndighetsutøver og veieier har fylkeskommunen ansvar for utvikling, forvaltning og drift og vedlikehold av fylkesveiene. Fylkeskommunen er veimyndighet over eget veinett, og har myndighet til å fravike vegnormalene når dette er hensiktsmessig. Skiltmyndigheten ligger fortsatt hos Statens vegvesen. Dette regelverket omhandler offentlige trafikkskilt, veioppmerking, trafikklyssignaler, samt arbeid på og ved offentlig vei. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen startet en prosess med sikte på å revidere regelverket og overføre myndighetsansvar til fylkeskommunene.

Fylkeskommunens samferdselssektor er tett knyttet til samfunnsutviklerrollen gjennom prioritering av transportinvesteringer og tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange, og gjennom samarbeid med kommunene og andre aktører. Fylkeskommunen drifter kollektivtransporten i fylket. Gjennom prioriteringer og styring innen egen virksomhet i veiutbygging, veidrift, kollektiv og veiforvaltning kan fylkeskommunen påvirke transportvaner og legge til rette for teknologiske og strukturelle løsninger som bidrar til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som koordinator og kunnskapsformidler, samt at fylkeskommunen skal se den regionale helheten i areal- og transportplanleggingen.

Fylkeskommunen har etablert et politisk partnerskap med et eget nettverk for infrastruktur. Nettverk for infrastruktur har, i tillegg til politisk deltakelse fra kommunene, per nå deltakere fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, LO og NHO.

Fylkeskommunen leder samarbeidet om bypakkene i Tønsberg regionen, og deltar i samarbeidet om bypakkene i Sandefjord og Larvik. Fylket leder samarbeidet om sykkelbyene Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik, og gir årlige tilskudd for å støtte opp om sykkelarbeidet i kommunene.

2.3.2 Samarbeid med staten

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for forvaltning og utvikling av riksveinettet. I Vestfold gjelder dette E18, Rv 19 til Horten havn, gren av E18 til TORP Sandefjord lufthavn og Rv 400 til Larvik havn. Vegvesenet er i tillegg skiltmyndighet og er ansvarlig for vegnormalene, som i stor grad forplikter fylkeskommunen og kommunene. Vegnormalene oppsummerer beste praksis, og gir samtidig muligheter for justering og lokal tilpasning gjennom et etablert fravikssystem.

Statens vegvesen inngår i samarbeidet om bypakkene i Sandefjord og Larvik, og er part i samarbeidsavtalene med sykkelbyene Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Statens vegvesen er fast konsultativt medlem i Fylkets trafikk sikkerhetsutvalg (FTU).

Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet har ansvaret for videre utvikling, drift og vedlikehold av Vestfoldbanen, og utvikling av togtilbudet. Fylkeskommunen har jevnlig kontakt med Jernbanedirektoratet blant annet gjennom dialogmøter. Her gir fylkeskommunen innspill til videre utvikling av Vestfoldbanen og togtilbudet.

Jernbanedirektoratet inngår i samarbeidet om bypakkene i Sandefjord og Larvik.

Politiet

Politiet har en nøkkelrolle i å skape tryggere veier og redusere antall ulykker. Arbeidet bygger på tre hovedpilarer:

- Forebygging gjennom synlig tilstedeværelse, informasjon og opplæring
- Kontroll og håndheving av lover og regler, med særlig fokus på fart, rus og risikoadferd
- Samarbeid med Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner og organisasjoner for å gjennomføre nasjonale og lokale tiltak

Målet er en helhetlig innsats som kombinerer dataanalyse, målrettede kontroller og partnerskap.

2.3.3 Samarbeid med kommuner

For å sikre et helhetlig mobilitetstilbud, er det viktig å se arealutvikling og transport i sammenheng. Det er viktig at fylkesveiene henger godt sammen med det kommunale veinettet, og at veiene til sammen fyller sin funksjon. Kommunene er fylkeskommunens viktigste samarbeidspartner. Kommunene er arealmyndighet etter Plan- og bygningsloven. Lokalisering av boliger, handel, service og arbeidsplasser er avgjørende for den totale transporten, og hvorvidt folk har mulighet til å bytte ut bilen med gange-, sykkel- eller kollektivreiser.

Fylkeskommunen har inngått et forpliktende samarbeid med kommunene i Bypakke Tønsberg-regionen, Bypakke Sandefjord og Bypakke Larvik.

2.3.4 Samarbeid med andre aktører

Trygg Trafikk er en ideell medlemsorganisasjon og en aktiv pådriver med mål om å oppnå best mulig trafiksikkerhet for alle. Trygg trafikk er fast konsultativt medlem i Fylkes trafiksikkerhetsutvalg (FTU) og har et særlig ansvar for trafikkopplæring av barn og unge.

Fylkeskommunen har et aktivt samarbeid med næringslivet og transportnæringen med sikte på å møte deres behov. Mange av fylkesveiene representerer viktige transportårer for næringslivet.

3. Dagens situasjon og utfordringsbilde

Fylkesveinettet skal fylle flere funksjoner og behov. Fylkesveiene er hverdagsveiene våre når vi skal på jobb, skole, fritidsaktiviteter, handle og på besøk. Fylkesveiene er også noen av de viktigste veiene for nærings- og kollektivtransporten. Fylkesveinettet skal være trygt å ferdes på for både barn, unge og eldre, men oppleves ikke alltid sånn. Dette kan skyldes høy trafikk, fart, manglende vedlikehold og mangelfullt tilbud for gående og syklister.

Samferdselssektoren står i dag i en kompleks og krevende situasjon. Geopolitisk uro påvirker forsyningskjeder, prisnivå, prioritering og gjennomføring av infrastrukturprosjekter, og skaper økt usikkerhet rundt både kostnader og fremdrift. Samtidig intensiveres behovet for klimatilpasning, der ekstremvær og hyppigere naturhendelser utfordrer robustheten i dagens transportinfrastruktur.

Kollektivsektoren er inne i en økonomisk krise, blant annet på grunn av høyere driftsutgifter. Det betyr at det fremover vil bli vanskeligere å opprettholde et konkurransedyktig og attraktivt tilbud. I tillegg forverres tilstanden på fylkesveinettet, med økende forfall og et betydelig vedlikeholdsetterslep.

Med begrensede midler innenfor veiområdet, kombinert med betydelige utfordringer rundt vedlikeholdsetterslep, klima og trafiksikkerhet, er det helt avgjørende å ha en langsiktig og målrettet tilnærming til hvordan det skal prioriteres. Situasjonen utfordrer oss til å forvalte fellesskapets ressurser best mulig for å oppnå god mobilitet som er miljø- og klimavennlig. Det er flere eiere av transportinfrastrukturen i Vestfold. Fylkesveinettet er sentralt for å nå nasjonale mål for transportsektoren, og det er viktig med god sammenheng mellom transportnettene uavhengig av hvem som eier infrastrukturen. Næringsliv og innbyggere bør oppleve samspillet mellom de ulike transporteierne som mest mulig sømløst.

3.1. Fylkesveinettets omfang og funksjon

Vestfold har 1 140 km fylkesvei med en investeringsverdi på minst 150 mrd. kroner. Siden Vestfold er et lite fylke arealmessig, har Vestfold vesentlig færre kilometer fylkesveier sammenliknet med andre fylker i landet. Omfanget av fylkesveinettet er imidlertid nær syv ganger så stort som riksveinettet i fylket. Lengden på fylkesveinett er fordelt nesten likt mellom øst/syd og vest for E18, hvor hele 87 prosent av befolkningen bor øst/syd for E18. Bortsett fra Oslo, har Vestfold sammen med Akershus landets høyeste befolkningstetthet og høyest trafikkmengde på fylkesvei. Den høye trafikkmengden gir stor slitasje, og 34 % av veinettet har dårlig eller svært dårlig dekketilstand.

Vestfold har stor verdiskaping fra nærings- og høyteknologiske virksomheter. Fylket har også store jordbruks- og grønnsaksarealer. Et effektivt transportsystem er avgjørende for konkurranseevne, forsyningskjeder og regional utvikling.

Fylkesveinettet betjener trafikk til og fra fylkets jernbanestasjoner. Videre fører fylkesveiene 310 og 325 trafikk til ferjesambandet Horten – Moss. Fylkesvei 303 i Larvik er et alternativ til riksvei 400 til Larvik havn. Fylkesveiene 305/3060 er innfarten til fergesambandet Sandefjord - Strømstad. Fylkesvei 319 Hanekleiva fra E18 til Asko er helt sentral for matforsyning til hele Østlandsområdet.

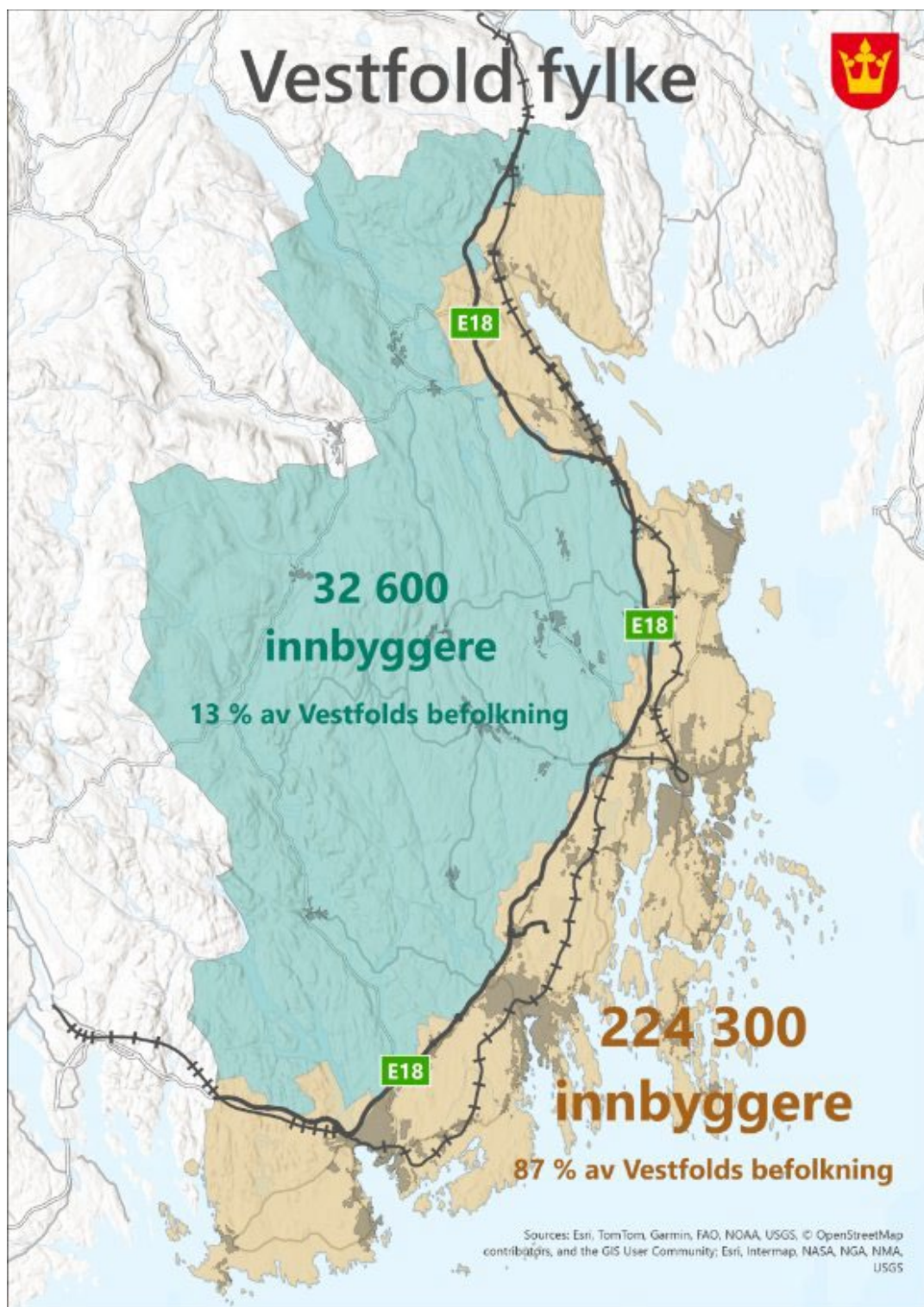
Mange fylkesveier har en funksjon som både lokal gate og regional ferdselsåre, noe som gjør planlegging og prioritering utfordrende for kommuner og fylkeskommunen. De binder sammen boligområder, næringsområder og viktige offentlige funksjoner, og fungerer ofte som hovedårer for både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Samtidig er disse veiene under press på grunn av høy trafikkbelastning, komplekse kryss og begrenset plass. Fremkommeligheten blir en balansegang mellom ulike behov: fotgjengere og syklister ønsker trygge og sammenhengende traseer, kollektivtrafikken trenger prioritet for å være konkurransedyktig, mens næringstransport og servicekjøretøy er avhengige av forutsigbar tilgang. Temaet utdypes i *Fagrapport om bærekraftig transport - Helhetlig mobilitet i byer og tettsteder*.

I 2026 sluttføres et stortilt eierskapsskifte for veilys, gang- og sykkelvei, samt noen fylkesvei- og kommunal vei strekninger, for å optimalisere logisk og helhetlig veieierskap. Det er av stor betydning at fylkeskommunen har direkte kontroll over kvalitet og investeringer langs eget veinett og temaet er utdypet under avsnittet som omhandler omklassifisering.



Kartet viser riksveier (rød farge), viktigste fylkesveier (gul farge) og øvrige fylkesveier (grå farge).

Et fremkommelig og fungerende fylkesveinett er en forutsetning for samfunnssikkerhet, beredskap og totalforsvar. Veinettet utgjør en kritisk transportåre for innbyggere, nødetater, forsyningslinjer og Forsvaret. Fylkeskommunens veiforvaltning skal derfor planlegges, organiseres og driftes på en måte som ivaretar kravene til robusthet, tilgjengelighet og motstandsdyktighet – også under ekstraordinære forhold. Det må også tas høyde for at veienes betydning og funksjon kan endre seg over tid. Og innbyggerfordelingen viser at hele 87 % av Vestfolds befolkning bor øst og syd for E18.



Kartet viser befolkningsfordelingen i Vestfold, samt E 18 og jernbanen gjennom fylket.

3.1.1 Trafikk og funksjonsklasser

Ved inndeling i funksjonsklasser på fylkesvei er utgangspunktet hvilken type trafikk som er hovedbruker av veien, og gjennom dette hvilken funksjon veien har eller er prioritert for. Klassifiseringen er fra A-E og inndelingen skal skje i tråd med beskrivelsen under.

Funksjonsklasse	Funksjon	Km Fylkesvei	Km fylkesvei Andel av total
A. Nasjonale hovedveier	Nasjonale hovedveier	0	0
B. Regionale hovedveier	Veier med regional funksjon, overordnet/regional betydning. Sammen med funksjonsklasse A utgjør disse et overordnet transportnett.	324,8	28,5 %
C. Lokale hovedveier	Veier med viktig lokal, men også en viss regional funksjon hvor hovedfunksjonen er viktige forbindelsesveier mellom funksjonsklasse A og B og forbindelse til kommunesentra.	200,4	17,6 %
D. Lokale samleveier	Veier som binder sammen bygder og grender eller gir hovedatkomst til bygd eller grend. Disse veiene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veier i funksjonsklasse B og C.	302,7	26,6 %
E. Lokale atkomstveier	Veier som kan være samleveier, men som mest domineres av atkomst til boliger og virksomheter langs disse veiene.	310,8	27,3%

Beskrivelse av veinettets inndeling i funksjonsklassene A-E, samt andel av fylkesvei i hver funksjonsklasse.

Funksjonsklasse A *Nasjonale hovedveier* i Vestfold gjelder riksveier (mørk rød), mens klasse B *Regionale hovedveier* (lys rød) omfatter de viktigste fylkesveiene. Strekningene er fremstilt i kartet under. Mange av de regionale hovedveiene var riksveier før forvaltningsreformen i 2010.

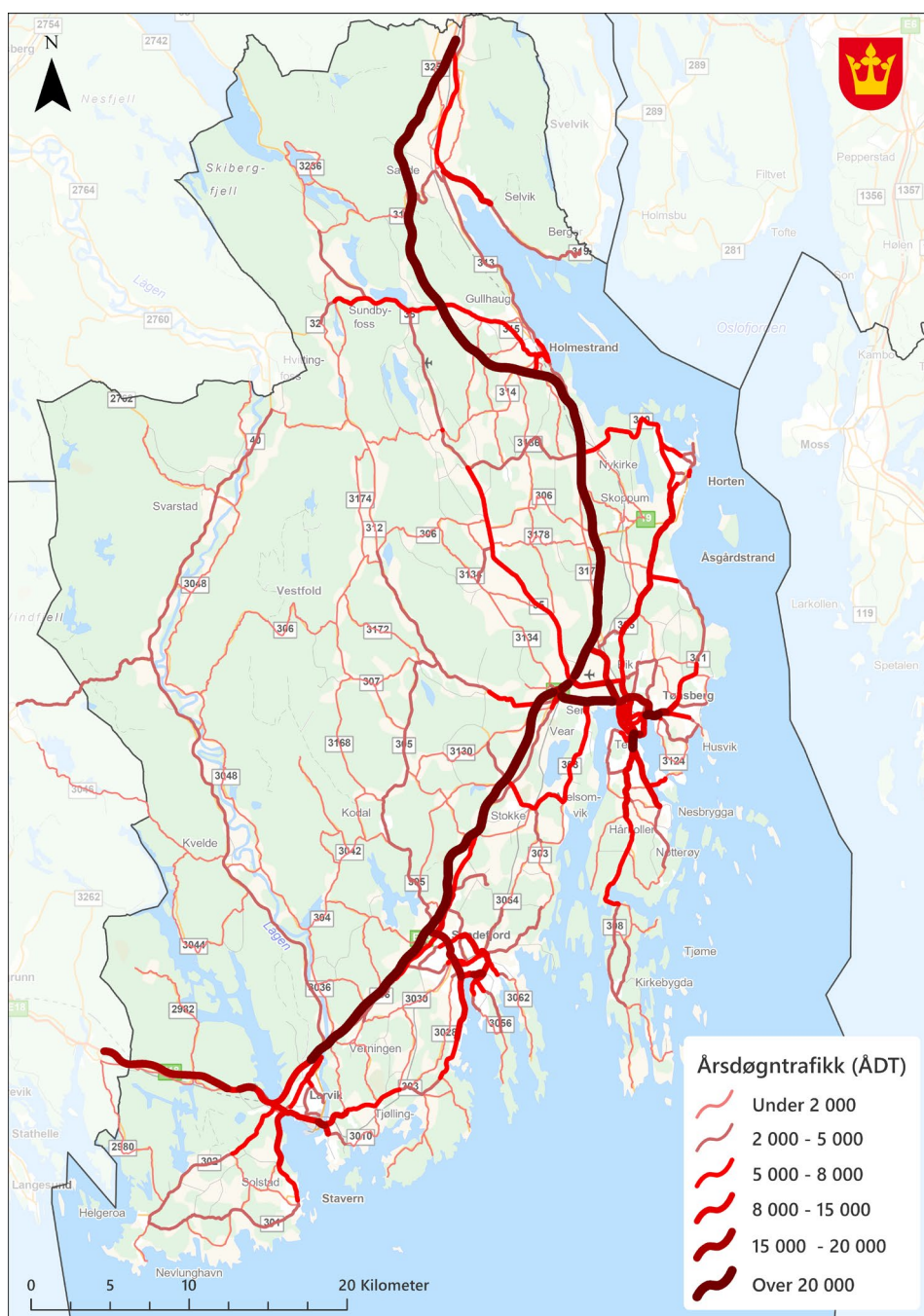


Funksjonsklasse A Nasjonale hovedveier i Vestfold gjelder riksveier (mørk rød), mens klasse B Regionale hovedveier (lys rød) omfatter de viktigste fylkesveiene.

Veinettet endrer seg over tid, og gjeldende funksjonsklassifisering er fra 2019. Det bør tas en ny gjennomgang av veinettet med tanke på funksjonsklasser. Blant annet bør det vurderes å endre funksjonsklasse på fylkesvei 319 fra E18 til Asko.

Funksjonsinndeling kan blant flere forhold gi en indikasjon på hvor drifts- og vedlikeholdsmidlene bør prioriteres.

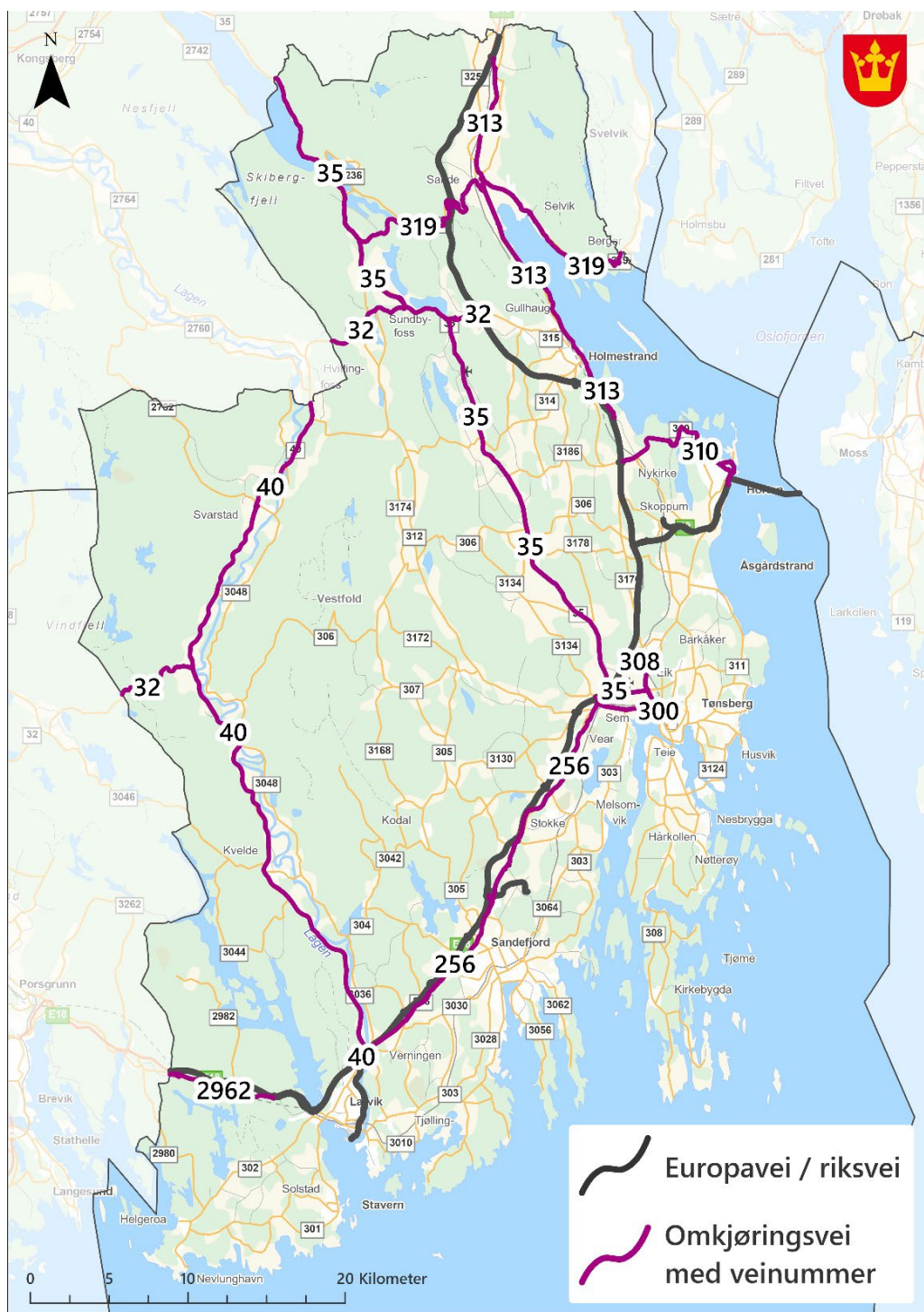
Kartet under viser det høyest trafikkerte fylkesveinettet med mørkest rødfarge for årsdøgntrafikk (ÅDT) på over 20 000 i døgnet. Deretter fremstilles veinettet suksessivt med lysere og lysere rødfarge etter beskrevne ÅDT-intervall. Alle strekninger med ÅDT på over 8 000 ligger øst og sør for E18. Innfartene til Tønsberg, Sandefjord og Larvik utmerker seg med mye trafikk. Tre strekninger i Tønsberg har ÅDT på over 20 000, med høyest registrering på Kanalbrua med ÅDT på 34 000. Den høyeste årsdøgntrafikken er registrert i juni 2025 med 36 000 kjøretøy. Det tilhørende Mammutkrysset har en beregnet toppbelastning på 38.500 i ÅDT.



Kartet viser det høyest trafikkerte fylkesveinettet med mørkest rødfarge (trafikkmengde/ÅDT på over 20.000 i døgnet) og deretter fremstilles veinettet suksessivt med lysere og lysere rødfarge etter beskrevne ÅDT-intervall.

3.1.2 Omkjøringsveier

Hyppige stenginger på riksveinettet, ca. 300 stengninger på E18 i året, medfører omlegging av E18-trafikk til fylkesveinettet. Dette øker belastning på fylkesveinettet hvor særlig fv 35 Bispeveien og gamle E 18 (fv 256, fv 313 og fv 2962), mottar mye tungtrafikk som sliter ned den fylkeskommunale infrastrukturen som dette veinettet representerer. I tillegg er fv 32 Hvitvingfossveien, fv 40 Lågendalsveien, fv 310 Falkenstensveien og fv 319 Hanekleiva samt fv 300 Semslinna og fv 308 Jarlsberglinna hyppig brukte omkjøringsveier for E18 trafikken. Strekningene er vist i kartet under.



Kartet viser de viktigste omkjøringsveiene for E18/riksveinettet.

Omfattende bruk av omkjøringsnettet fører til ekstra trafikkbelastning og slitasje på fylkesveinettet, og negativ påvirkning av omgivelsene i form av redusert trafiksikkerhet, støy, støv med mer. I samarbeid med Statens vegvesen jobbes det med løsninger for å beholde trafikken på E18 ved å benytte/forbedre løsninger for toveistrafikk i ett løp, og for en kontinuerlig forbedring av dialogen mellom veieierne.

3.1.3 Gang- og sykkelveinettet

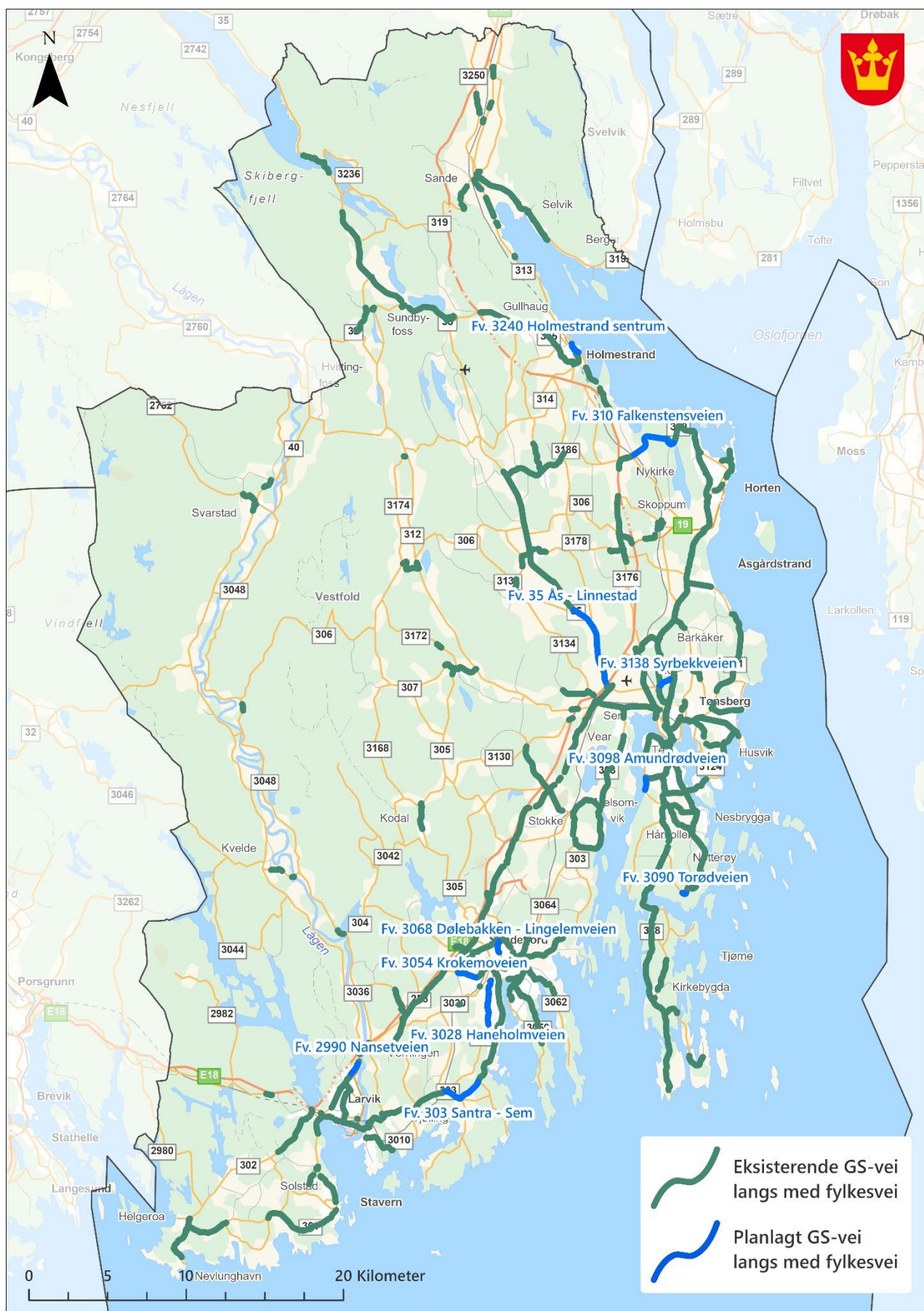
Vestfold har et relativt godt utbygd gang- og sykkelveinett sett fylket som helhet. Det er i dag etablert ca. 350 km gang- og sykkelveier langs fylkesveier, noe som utgjør 30% av fylkesveiene. Mest tilrettelagt er innfartsårene inn mot byene, og langs veiforbindelser mellom byene, selv om det her fortsatt er noen manglende lenker for å få et sammenhengende tilbud.

Den største utfordringen er å få til et sammenhengende sykkeltilbud i og gjennom sentrum av byene. Dette er uheldig fordi det reduserer sikkerheten og attraktiviteten for å sykle der potensialet for å få flere til å sykle er størst. Ulike løsninger med en blanding av gang- og sykkelvei, sykkelfelt og sykling i blandet trafikk betyr mange systemskifter for syklistene, noe som er en stor utfordring. Trygge og gode løsninger i kryss mellom fylkesvei og kommunal vei fordrer et samarbeid mellom kommunen og fylkeskommunen.

Manglende separering mellom gående og syklist gjør at det ofte kan oppstå konflikter. Det mangler også tilrettelegging for at man har flere ulike typer syklistere å ivareta. Elsykler, lastesykler, vanlige sykler og (el-)sparkesykler har ulike plass- og fartsbehov, noe som det som regel ikke er tatt høyde for i dagens anlegg.

Manglende sykkeltilrettelegging gjør at mange velger å sykle på fortauene fordi dette oppleves som tryggest, noe som kan skape utrygge og farlige situasjoner mellom syklistere og gående. Dette gjelder særlig der det er mange gående og syklende, noe som for eksempel er situasjonen i et bysentrum.

Skal det oppleves som trygt å gå og sykle hele året, er drift og vedlikehold av gang- og sykkelanleggene viktig. Med begrensede midler, er det viktig å prioritere strekninger hvor det ferdes mange gående og syklistere, blant annet med tanke på brøyting om vinteren.



Kartet viser eksisterende og planlagt gang- og sykkelveinett i Vestfold.

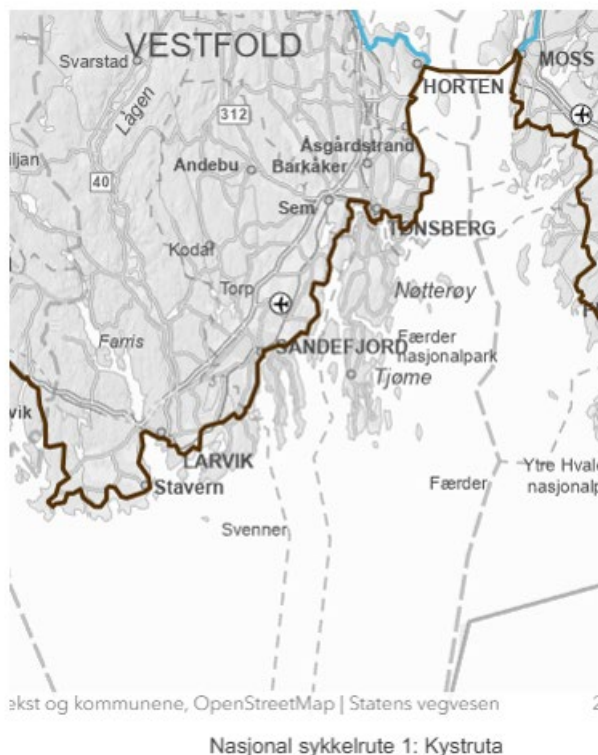
I handlingsprogram for fylkesvei 2024 – 2028 ligger flere nye gang- og sykkelprosjekter inne. Noen av prosjektene ligger i sentrale byområder. Andre ligger utenfor tettbygde områder på strekninger som i dag har manglende lenker langs trafikkerte fylkesveier. Fremover anbefales det at tiltak prioriteres i sentralt i byer og større tettsteder for å få et sammenhengende nett der potensiale for overgang fra bil til gange og sykkel er størst.

Status for pågående prosjekter:

Prosjekt	Kommune	Planfase
Fv. 3068 Dølebakken- Lingelemveien: vei, sykkelfelt, fortau	Sandefjord	Prosjektering/bygging,
Fv. 3028 Haneholmveien: gs-vei, fortau	Sandefjord	Regulering
Fv. 303 Santra – Hem: gs-vei	Larvik	Konseptfase
Fv. 3054 Krokmoveien: sykkelvei med fortau	Sandefjord	Prosjektering
Fv. Falkenstensveien: gs-vei	Horten	Prosjektering
Fv. 3240 Holmestrand sentrum: vei, fortau	Holmestrand	Bygging
Fv. 35 Ås – Linnestad: gs-vei	Tønsberg	Bygging
Fv. 3138 Syrbekkveien: vei, gs-vei	Tønsberg	Regulering
Fv. 3098 Amundrødveien: fortau, gs-vei	Færder	Regulering
Fv. 2990 Nansetgata: gs-vei	Larvik	Regulering
Fv. 3090 Torødveien del 3: gs-vei	Færder	Bygging

Nasjonal sykkelrute 1 (Kystruta) som går gjennom Vestfold strekker seg langs hele Norges kyst. Kystruta går på veier med lite trafikk, gang- og sykkelveier og kyststier. Veieier har ansvaret for å skilte sykkelruta.

Det er behov for å kartlegge viktige regionale sykkelruter. Dette arbeidet vil bli fulgt opp i handlingsprogrammet til mobilitetsplanen.



Frodige landbruksarealer mellom Larvik og Sandefjord. Foto: Lars Erik Sira

3.1.4 Digital infrastruktur

Veinettet består ikke lenger kun av den fysiske infrastrukturen, men også av en stadig tettere integrert digital infrastruktur. Innsamling av data til forvaltning, informasjon, overvåking, drift, styring og kontroll sikrer forutsigbar fremkommelighet for trafikanter og næringstransport.

NVDB Nasjonal vegdatabank - vegkart

Vegkart er et digitalt kartverktøy som gir tilgang til den Nasjonale vegdatabanken (NVDB), og lar brukere se, søke og laste ned detaljert veidata som fartsgrenser, veiobjekter (skilt, kummer, tunneler, bruer), trafikkmengder, hendelser (skred, ulykker) og vedlikeholdsinformasjon for hele det offentlige veinettet i Norge. Dataene er helt essensielle for planlegging, drift og vedlikehold av veiene og den stedfestede informasjonen er helt sentral for en effektiv forvaltning av veiene. Fylkeskommunens kartforvaltning og ansvar for geografiske informasjonssystemer (GIS) har hovedfokus på utvikling, kvalitetssikring, tilgjengeliggjøring og vedlikehold av fylkesveidata i Nasjonal veidatabank (NVDB).

Ny veidatforskrift av 1. april 2025

Ny forskrift om veidata og trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig vei ble vedtatt 1. april 2025. Forskriften regulerer nærmere det nasjonale ansvaret for veidata og veitrafikkinformasjon, de ulike veimyndighetenes og Nye Veiers ansvar og leveranser til Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralene og andre aktuelle spørsmål som gjelder dette området. Den nye forskriften sikrer et sammenhengende digitalt veinett for hele landet og skal bidra til mer kunnskapsbasert forvaltning av offentlig veinett. Tilstand og tilstandsindikatorer vil være hovedfokus i årene fremover for alle veieiere. Datakvalitet, indikatorer og risiko blir sentrale styringsverktøy. Det er etablert faglig samarbeid om nasjonale tjenester der alle veieiere er representert.

3.1.5 Digital sikkerhet

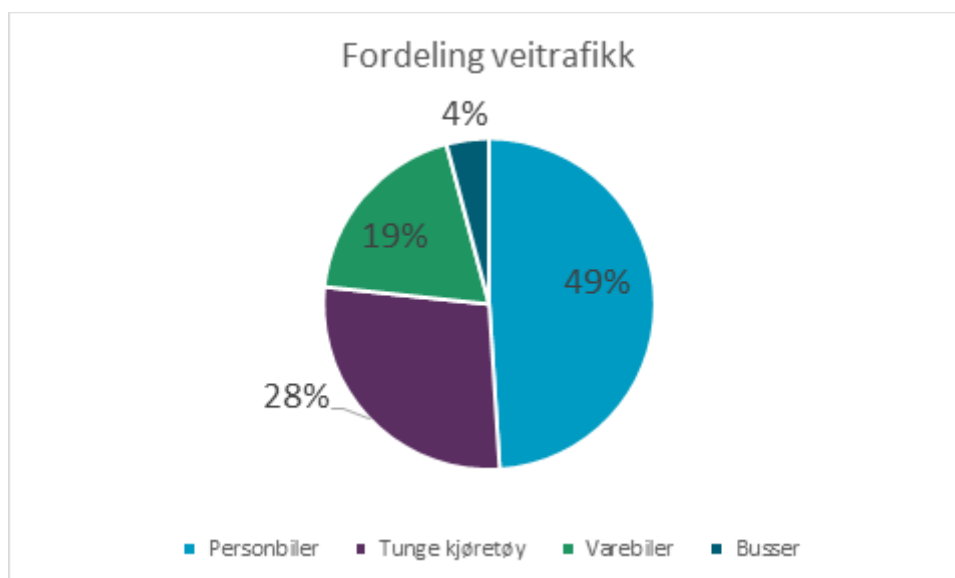
Norges sikkerhet har blitt utfordret vesentlig mer de siste årene i forbindelse med konflikter som har eskalert både i Europa og for øvrig i verden. Dette beskrives tydelig i NSM, E-tjenesten, og PST sine årlige trusselvurderinger beskriver at det i 2026 kan forventes blant annet cyberoperasjoner fra statlige og ikke-statlige aktører mot Norge og norsk infrastruktur. Det er kjent gjennom offentlige rapporter at det allerede har vært utført angrep mot offentlig infrastruktur som f.eks. damanlegg. Vestfold fylkeskommune som andre aktører er stadig eksponert for digitale angrep mot deres IT-tjenester, og skal også være klar for angrep direkte mot infrastruktur og systemer direkte knyttet til samferdsel.

Gjennom bevisstgjøring samt gjennom digitalsikkerhetsforskriften som trådte i kraft i 2025, har fokuset på digital sikkerhet i veisektoren økt betraktelig de siste årene, både nasjonalt og lokalt. Vestfold fylkeskommune jobber internt og sammen med øvrige veimyndigheter med å opprettholde og forbedre den digitale sikkerheten i våre egne og i felles systemer som omfattes av digitalsikkerhetsforskriften og ellers er kritisk for sikkerheten for veinettet. Det forventes at mer ressurser vil kreves i årene som kommer for å sikre den digitale sikkerheten, både lokalt og nasjonalt.

3.1.6 Klima og klimatilpasning

Transportsektoren utgjør rundt en tredjedel av klimagassutslippene i Norge, og samferdselssektorens innsats er avgjørende for omstilling. Veitrafikk i Norge står alene for 17 % av utslippene, mens i Vestfold utgjør transportsektoren hele 42 % av utslippene. Utslipp fra lastebiler, varebiler og maskiner har økt kraftig siden 1990, og utviklingen i nullutslippsandeler for tunge og lette kjøretøy har stagnert eller falt i 2024. Mål for nullutslipps varebiler og tunge kjøretøy ligger ikke an til å nås.

Personbiler dominerer utslippsstatistikken i Vestfold og står for 49 % av utslippene fra veitrafikk. Tunge kjøretøy utgjør 28 %, varebiler 19 % og busser 4,2 %.



Kollektivtilbudet er en bærebjelke i målsettingen om å stagge trafikkveksten. Tilrettelegging for kollektivtrafikk og myke trafikanter kan bidra til reduserte klimautslipp.

I Vestfold forventes et våtere og varmere klima som kan ramme natur, infrastruktur, transport, energi og landbruk, og dermed både regionale næringer og offentlig økonomi. Kritiske samfunnsfunksjoner kan bli mer utsatt for skader og driftsforstyrrelser. Endringer i klima og en økende forekomst av ekstremvær stiller nye krav til fylkeskommunens beredskap og evne til å håndtere hendelser som ras, utglidninger og flom. Dette er nødvendig både for å opprettholde framkommelighet og for å ivareta samfunnssikkerheten.

Temaet er utdypet i *Fagrapport klima, natur og klimatilpasning*.

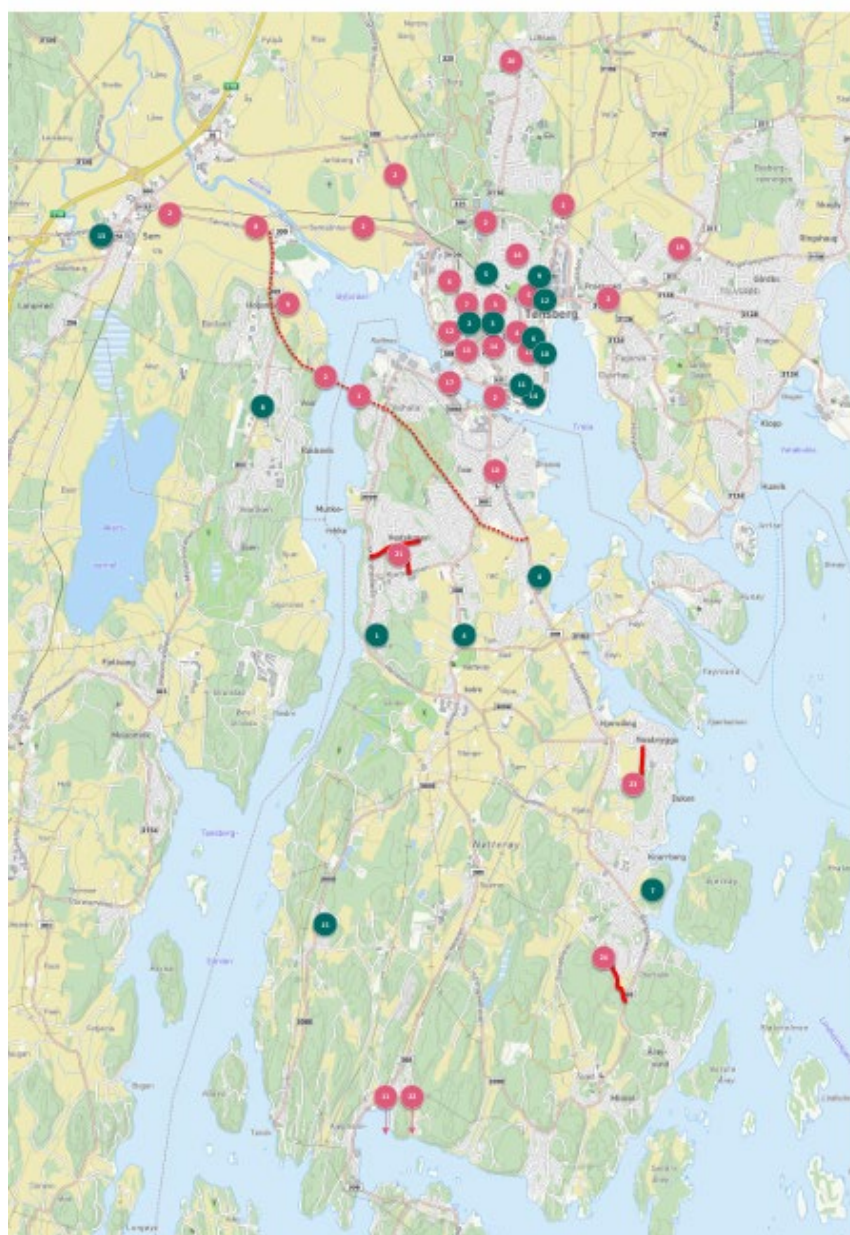
En videreutvikling av ny kontraktstrategi både innen veiutbygging og drift og vedlikehold av fylkesveiene, vil være viktige virkemiddel for å bidra i utviklingen av et konkurransedyktig lokalt og regionalt næringsliv. Gjennom kontraktkrav og styringssystemer, skal fylkeskommunen utvikle løsninger som tar hensyn til klima, miljø og kostnadseffektive løsninger. Dette skal skje gjennom økt kunnskap, satsing på miljøvennlige metoder og digitalisering av tilstandsregistrering.

3.1.7 Utbyggingsprosjekter

Fylkeskommunen håndterer til enhver tid om lag 20 utbyggingsprosjekter i ulike faser, fra idé og konseptvurdering via planlegging i henhold til Plan- og bygningsloven, til prosjektering og bygging. De fleste av disse prosjektene går over flere år. Prosjektporteføljen består av ulike prosjekter, fra mindre punktutbedringer og oppgraderinger i veinettet, til store utbyggingsprosjekter. Oppgavene er å utarbeide reguleringsplaner, byggeplaner, utføre grunnnerv, geologiske og geotekniske undersøkelser og være byggherre i gjennomføringsfasen.

Ny fastlandsforbindelse til Færder forventes å stå ferdig i 2032. Fastlandsforbindelsen mellom Tønsberg og Nøtterøy vil avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk. Det gir nye muligheter for buss, sykkel og folkeliv i byen. Bypakke Tønsberg-regionen er ikke bare fastlandsforbindelsen, men også en lang rekke delprosjekter i Færder og Tønsberg kommuner. Mange av dem er miljøprosjekter.

Bypakke-prosjekter de neste fire årene



Handlingsprogram bypakke 2026-2029

- Tønsberg og Færder**
- Ny fastlandsforbindelse til Færder
 - Utvikling av kortstasjoner (Færder og Hattfjelldal)
- Programområdet på fylkeskommens vei i Tønsberg kommune**
- Oppgradering H. 10. 100 på Tønsberg - Sprøytepark - overkrokket
 - Oppgradering - gang og sykkel
 - Tiltak for gamle, sykkel og kollektivtrafikk fra fylkesveien til Hattfjelldal
 - Sykkelturistveier i Tønsberg og Hattfjelldal
 - Utvikling av fast landsvei Tønsberg - Hattfjelldal
 - FV 302 Hattfjelldal
- Programområdet på fylkeskommens vei i Færder kommune**
- Tiltak i Færder
 - Tiltak, FV 302H gang og sykkel i Færder - Hattfjelldal
- Programområdet på kommunens vei i Tønsberg kommune**
- Utvikling for gamle og sykkel i Tønsberg - Hattfjelldal - stadiet i Færder
 - Gang og sykkel i Tønsberg - Hattfjelldal
 - Utvikling av gamle - fra Færder til Hattfjelldal
 - Utvikling av gamle i Hattfjelldal
- Gang og sykkel i Tønsberg - Hattfjelldal**
- Færder - Hattfjelldal
 - Færder - Hattfjelldal
 - Færder - Hattfjelldal
- Lokalveier rundt Tønsberg - gang, sykkel og kollektivtrafikk**
- Tiltak - Hattfjelldal
 - Tiltak - Hattfjelldal
 - Tiltak - Hattfjelldal
- Programområdet på kommunens vei i Færder kommune**
- Gang og sykkel i Færder - Hattfjelldal
 - Utvikling i Færder - Hattfjelldal
 - Utvikling i Færder - Hattfjelldal
 - Utvikling i Færder - Hattfjelldal

Prosjekter - tilskudds-midler 2026-2029

- 1. Anslagsvis - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 2. Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 3. Tønsberg - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 4. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 5. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 6. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 7. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 8. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 9. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 10. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 11. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 12. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 13. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 14. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 15. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 16. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 17. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 18. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 19. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 20. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 21. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 22. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 23. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 24. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 25. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 26. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 27. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 28. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 29. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 30. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 31. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 32. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 33. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 34. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 35. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 36. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 37. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 38. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 39. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 40. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 41. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 42. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 43. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 44. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 45. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 46. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 47. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 48. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 49. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 50. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 51. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 52. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 53. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 54. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 55. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 56. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 57. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 58. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 59. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 60. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 61. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 62. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 63. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 64. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 65. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 66. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 67. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 68. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 69. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 70. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 71. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 72. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 73. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 74. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 75. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 76. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 77. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 78. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 79. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 80. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 81. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 82. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 83. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 84. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 85. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 86. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 87. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 88. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 89. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 90. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 91. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 92. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 93. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 94. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 95. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 96. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 97. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 98. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 99. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal
- 100. Hattfjelldal - Hattfjelldal - Hattfjelldal



Bypakke Tønsberg-regionen er ikke bare fastlandsforbindelsen, men også en lang rekke delprosjekter i Færder og Tønsberg kommune. Mange av dem er miljøprosjekter.

Planprosessene er ofte uforutsigbare, da uforutsette situasjoner kan oppstå i løpet av planprosessen. Vestfold har jordbruksarealer, berg i dagen og utfordrende grunnforhold som gjør mange prosjekter komplekse. Avveining mellom hensynet til kulturarv, jordvern og natur gjør ofte planprosessene utfordrende. Grunnverv kan være en lang prosess, og selv prosjekter som på papiret virker enkle, kan medføre betydelige utfordringer. Det er også vanskelig på et tidlig tidspunkt i planleggingen å beregne kostnader. Dette gjør at tiltak som er vedtatt i handlingsprogram for fylkesvei (investeringsprogrammet) ofte må forskyves, og at anleggene erfaringsvis blir dyrere enn først beregnet.

Samarbeidsavtaler

Samarbeidsavtaler om konkrete tiltak på fylkesvei kan inngås med kommuner og andre offentlige aktører. Hensikten er å oppnå en bedre utnyttelse av ressursene og få gjennomført flere gode utbyggingsprosjekter på fylkesvei.

Fylkeskommunen er byggherre på fylkesvei, og ansvarlig for investeringen. Kommunen bidrar med anleggsbidrag (tilskudd). Avtale om finansiering og bygging av prosjektet skal signeres av partene før tiltaket startes opp.

3.1.8 Veforvaltning

Veieierrollen omhandler langsiktige strategiske valg og prioriteringer knyttet til nye investeringsprosjekter, for drift og vedlikehold samt forvaltning av dagens veikapital. Samferdselssektoren mottar oppgaver fra flere ulike hold. Først og fremst kommer oppdrag gjennom politiske vedtak og bestillinger fra fylkestinget, fylkesutvalget eller hovedutvalg for samferdsel. Arbeid med analyser, beslutningsgrunnlag for politiske prioriteringer, innspill til Nasjonal transportplan og annet strategisk planarbeid står sentralt.

I tillegg kommer det arbeidsoppgaver etter initiativ fra eksterne aktører som kommuner, næringsliv og innbyggere, ofte i form av søknader om konkrete prosjekter eller tiltak. Lovpålagte oppgaver etter plan- og bygningsloven, vegloven, vegtrafikkloven og naboloven styrer mye av oppgaveporteføljen. Hovedmålet er å ivareta veieierskapet og forvalte veikapitalen. Bruken av veinettet må reguleres og fellesskapets interesser må balanseres opp mot enkeltinteresser.

Samlet behandles om lag 5000 saker årlig. Typiske henvendelser kommer fra kommuner, politi, næringsliv, skoler, FAU, nabolag, velforeninger og privatpersoner. De fleste sakene gjelder plansaker, trafikksikkerhet, gravetillatelse, byggegrenser, avkjørsler, støy, luftforurensning, reklamesaker, skiltsaker og lignende.

Vegnormaler og fravik

Vegnormal N100 er hjemlet i Veglova og Anleggsforskriften og stiller krav til utforming av veier og gater. Kravene gjelder for alle offentlige veier og gater. Normalens krav og anbefaling bygger på nyeste kunnskap og beste praksis, og det er Statens vegvesen ved Vegdirektoratet som innenfor rammen av forskriftene fastsetter utfyllende bestemmelser/vegnormaler. Helhetlige vurderinger av de totale kostnadene for samfunnet, trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet tilstrebes. Normalen omfatter krav til utforming av nye veier, eksisterende veier, kryss, avkjørsler, løsninger for gående og syklende, kollektivanlegg, veibelysning og sideanlegg.

Vegnormalene skal være et hensiktsmessig og nyttig verktøy og regelverk for videre utvikling av hele det offentlige veinettet. Fylkesveiene utgjør hoveddelen av dette veinettet. Hyppigere og behovstilpasset revisjon kreves for å gjøre vegnormalen mer brukervennlig og oversiktlig. Nytt grep er innføring av tilpasset utbedringsstandard, som gir mulighet for mer stedstilpassede løsninger med lavere kostnader og mindre arealinngrep. Målet er å få mer vei for mindre penger med mindre arealbruk.

Fylkeskommunen har myndighet til å innvilge fravik fra vegnormalene for fylkesveier. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet utarbeidet forslag til nye saksbehandlingsregler for slike fravik, og anbefaler at det innføres enkelte nasjonale minstekrav.

Utkastet til ny § 3a i Forskrift om anlegg av offentlig veg skal sikre grundige, tverrfaglige vurderinger og tilstrekkelig dokumentasjon ved behandling av vegnormalfravik. Forslaget innebærer at saksbehandlingen løftes fra interne retningslinjer til forskriftsnivå.

For fylkeskommunene er smidighet og forutsigbarhet i fravikssystemet avgjørende for å kunne fatte gode, helhetlige og lokalt tilpassede beslutninger. De foreslåtte nasjonale minstekravene harmonerer godt med praksis som allerede er etablert i Vestfold fylkeskommune.

Omklassifisering av vei

Behovet for å endre klassifisering kan være at veiens funksjon endrer seg; ny vei åpnes og tar over trafikken, manglende omklassifisering ved tidligere nybygging av vei og endrede behov ved at trafikken tar nye retninger over tid. Funksjonsvurderinger må legges til grunn. Det er ikke felles, landsdekkende kriterier for hva som er fylkesvei og historisk har veilys og gang- og sykkelvei langs fylkesvei vært kommunalt driftet og eid. Eierstrukturen har vært lite rasjonell, forvirrende for publikum/naboer og ført til ineffektiv drift og forvaltning.

Omklassifisering skjer etter Vegloven §§ 4, 7 og 8. I 2026 sluttføres et stort eierskapsskifte til veilys, gang- og sykkelvei, samt fylkesvei og kommunal vei, for å optimalisere logisk og helhetlig veieierskap. Fylkeskommunen har fått overført 7 500 veilysarmaturer, 103 km kommunal gang- og sykkelvei og 4 km vei fra kommunene i eierskiftesaken. Kommunene har samlet mottatt 62 km fylkesvei, fordelt med 7 km til Færder, 3 km til Holmestrand, 7 km til Horten, 9 km til Larvik, 15 km til Sandefjord og 21 km til Tønsberg, detaljer fremgår av tabellen under. Det er av stor betydning at fylkeskommunen har direkte kontroll over kvalitet og investeringer langs eget veinett. Dette er også positivt for en mer rasjonell og helhetlig drift- og vedlikeholdsstandard samt effektiv forvaltning.

Kommune	Antall veilys	GS-vei (km)	Komm.vei (km)	Fylkesvei (km)
Færder	1 158	15,5		6,9
Sandefjord	1 727	25,9	0,2	15,1
Tønsberg	1 750	35,0	3,7	21,1
Horten	649	6,9		7,2
Larvik	1 450	13,3	0,1	9,0
Holmestrand	800	6,2		2,7
Totalt	7 534	102,9	4,0	62,0

Tabell som viser at Vestfold fylkeskommune har fått overført totalt 7 534 veilys, 102,9 km gang- og sykkelvei samt 4 km vei fra kommunene i eierskapsskiftet. Kommunene har samlet mottatt 62 km fylkesvei, fordelt med 7 km til Færder, 3 km til Holmestrand, 7 km til Horten, 9 km til Larvik, 15 km til Sandefjord og 21 km til Tønsberg.

Naturligvis øker fylkeskommunens driftskostnader ved en så stor endring i porteføljen. Totalt anslås en årlig økning i fylkeskommunens driftsutgifter på 10,7 millioner kroner. Det er imidlertid flere forhold som kan medføre innsparinger, slik at disse kostnadene reduseres på sikt.

Gevinstene vil tas ut i form av energisparing ved oppgradering til LED lys samt mer rasjonell og effektiv drift og forvaltning av veinettet.

Kommuneplaner- og reguleringsplaner

Fylkeskommunen får kommune- og reguleringsplaner fra kommunene til uttalelse, og vurderer hvordan fylkeskommunens samferdselsinteresser og krav ivaretas i planene. Gjennom utbyggingsavtaler mellom private utbyggere/grunneiere og kommunen vil det kunne defineres hvem som skal dekke kostnadene med ulike tiltak som er avgjørende for gjennomføringen av planen. For samferdselsområdet vil dette kunne gjelde behovet for kryssutbedringer, trafikk sikkerhetstiltak og tiltak for gående, syklister og kollektivtrafikken. Fylkeskommunen vil kunne fremme innsigelse til planer som er i strid med fylkeskommunale planretningslinjer, vegnormalene eller ikke tilfredsstiller viktige trafikale behov.

Anleggsgjennomføring

I arbeid med reguleringsplaner må det utarbeides anleggsgjennomføringsplan som detaljert beskriver hvordan anleggsarbeidet skal utføres, inkludert kjøreruter, riggområder, trafikkhåndtering og miljøtiltak. En anleggsgjennomføringsplan skal sikre fremdrift, sikkerhet og minimere negative påvirkninger på omgivelsene. Nødvendige tiltak som beskrives i anleggsgjennomføringsplanen, må innarbeides i reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser.

Rekkefølgekrav

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

Rekkefølgekrav handler om tiltak som er nødvendige å gjennomføre før et utbyggingsområde/ tiltak kan bygges ut eller tas i bruk og handler ikke om hvem som har ansvar for å finansiere tiltaket. I forbindelse med for eksempel boligprosjekter, er fylkeskommunens holdning at utbygger er ansvarlig for at eventuelle tiltak (rekkefølgekrav) som beskrevet i reguleringsplanen blir etablert og finansiert.

Universell utforming

Det er et krav i loven at alle nye anlegg skal planlegges og bygges etter regler om universell utforming.

Usikre eiendomsgrenser langs fylkesvei

Usikre eiendomsgrenser langs fylkesvei kan skape utfordringer for utbygging, forvaltning og drift og vedlikehold. Eldre eiendomsgrenser i kartverket mangler ofte nøyaktige koordinater, noe som gjør det vanskelig å fastslå nøyaktig hvor veien går og grensene til privat grunn.

Uklare eller omtvistede grenser krever ofte ekstra oppmålingsforretninger eller jordskiftesak før utbyggingsprosjekter kan starte opp. For å fastsette eksisterende grenser må forvaltningen ofte gjennomgå et omfattende historisk materiale, noe som er ressurs- og tidkrevende.

Innen drift og vedlikehold skaper uavklarte grenser stadig utfordringer. Tiltak som vegetasjonsrydding, hekkeklipping og andre trafikksikkerhetstiltak kan bli forsinket eller vanskeliggjort når grenseforholdene er usikre.

Klarlegging av eksisterende grenser etter matrikkelloven vil bidra til mer effektiv prosjektgjennomføring, redusere risikoen for konflikter og sikre en mer forutsigbar forvaltning, drift og vedlikehold av fylkesveinettet.

Holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser

Parallelt med arbeidet med fagrapporten pågår en revisjon av Vestfold fylkeskommunes «Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei» fra 2013. Formålet med retningslinjene er å sikre forutsigbare rammer for etablering av ny bebyggelse langs fylkesveinettet, samtidig som hensyn til trafikksikkerhet, bomiljø, støy og andre samfunnsinteresser ivaretas.

Retningslinjene gir forvaltningsorganene et enhetlig grunnlag for behandling av saker etter veglova §§ 29–35 om byggegrenser og §§ 40–43 om avkjørsler, samt for uttalelser til planer etter plan- og bygningsloven som berører fylkesveinettet. De er også et sentralt verktøy for kommunene i arbeidet med kommunedelplaner og reguleringsplaner.

I denne sammenheng skal det gjennomføres endringer i holdningsklasser for enkelte veistrekninger. Som en del av dette arbeidet vil det utarbeides temakart for avkjørsler og byggegrenser.

Generell byggegrense i henhold til veglova er 50 meter for riks- og fylkesveier. Retningslinjene har differensiert dette, slik veglova åpner for. For veier av regional betydning opprettholdes byggegrensen på 50 meter, mens mindre viktige veier (lokal betydning) har alternative byggegrenser på 30, 20 eller 15 meter.

Sammen med statlige og regionale planretningslinjer, kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner utgjør de reviderte retningslinjene en del av beslutningsgrunnlaget i saksbehandlingen, sammen med øvrige relevante dokumenter.

Grave- og fremføringstillatelser

Vestfold fylkeskommune behandler hvert år om lag 350 søknader om gravearbeider av ulike størrelse i eller langs fylkesveiene. Selv om Vestfold er et lite fylke, har det et tett og kompakt veinett med omfattende trafikkarbeid, noe som gjør at inngrep i veiene raskt kan få stor betydning for framkommelighet. Saksbehandlingen er omfattende, og feil utførte gravearbeider kan svekke infrastrukturen og medføre økte kostnader til drift-, vedlikehold og investeringer. Derfor er en grundig og effektiv saksbehandling, kombinert med god oppfølging ute på anleggene, avgjørende for å sikre at arbeidet utføres riktig. Dette er en lovpålagt oppgave etter

veglova §§ 32 og 57 samt ledningsforskriften, og alt gravearbeid skal følge veilederen til forskriften.

Kulturminner

Fylkesveinettet berører ulike kulturminner mange steder i Vestfold. Fylkeskommunen eier flere steder fredede objekter knyttet til ferdsel- og veihistorie. Kulturminner skal vernes som en ikke-fornybar ressurs, og det skal arbeides for at kulturminneverdiene blir best mulig ivaretatt og synliggjort i et samfunn i endring. I noen tilfeller utfordres funksjonen til fylkesveien av fredede kulturminner. Dette gjelder for eksempel fv 311 gjennom Åsgårdstrand, der vernede bygninger hindrer en ønsket utvidelse av veien for å sikre fremkommeligheten for buss og bedre forhold for gående og syklist. Dispensasjonsmyndigheten ligger hos Kulturarv i fylkeskommunen.

Arbeidet med nytt kunnskapsgrunnlag

Vi har manglet en helhetlig oversikt over tilstand og forekomst på fylkesveinettet innenfor de ulike fagområdene som sektor Samferdsel har ansvaret for. Det gjøres derfor en stor jobb med å få fram et nytt, samlet kunnskapsgrunnlag for fylkesveiene. Kunnskapsgrunnlaget omhandler alle fylkesveiene inndelt i mindre delstrekninger. Målet for arbeidet er å fremskaffe en bedre strekningsvis oversikt over tilstand og forekomst/sammenfall av mer eller mindre krevende forhold på fylkesveinettet som sammen påvirker behov for utbedringer. Oversikten skal synliggjøre hvilke utfordringer og mangler som påvirker fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikanter, sammenfatte eksisterende kunnskap og avdekke kunnskapshull.

Kunnskapsgrunnlaget skal gi et faglig og lett tilgjengelig grunnlag for prioritering av tiltak, både for Handlingsprogram/Investeringsprogram for fylkesvei og for drift og vedlikehold av fylkesveinettet. Det skal også bidra til at tiltak som besluttet administrativt eller politisk i størst mulig grad prioriteres ut fra faglige hensyn.

3.2. Drift, vedlikehold og teknisk veiforvaltning av fylkesveinettet

Drift og vedlikehold av fylkesveinettet er en sentral del av veieierrollen, og må ses i sammenheng med den overordnede veiforvaltningen. Samlet ivaretas både den strategiske og den tekniske forvaltningen av veikapitalen. Hovedoppgaven er å sikre løpende drift, vedlikehold og utvikling av veinettet basert på kunnskap om tilstand og behov.

Kontrakter for drift og vedlikehold har en varighet fra ett til fem år. Per 1.1.2026 forvaltes 11 driftskontrakter innen vei, grønt/ytre miljø, elektro og veilyss samt bruvedlikehold. I tillegg inngås kontrakter for dekkelegging og veioppmerking. Kontraktene omfatter løpende drift og vedlikehold, samt mindre og mellomstore oppgraderingsprosjekter. Fylkesveinettet er organisert i kontraktsområdene nord, øst og syd.

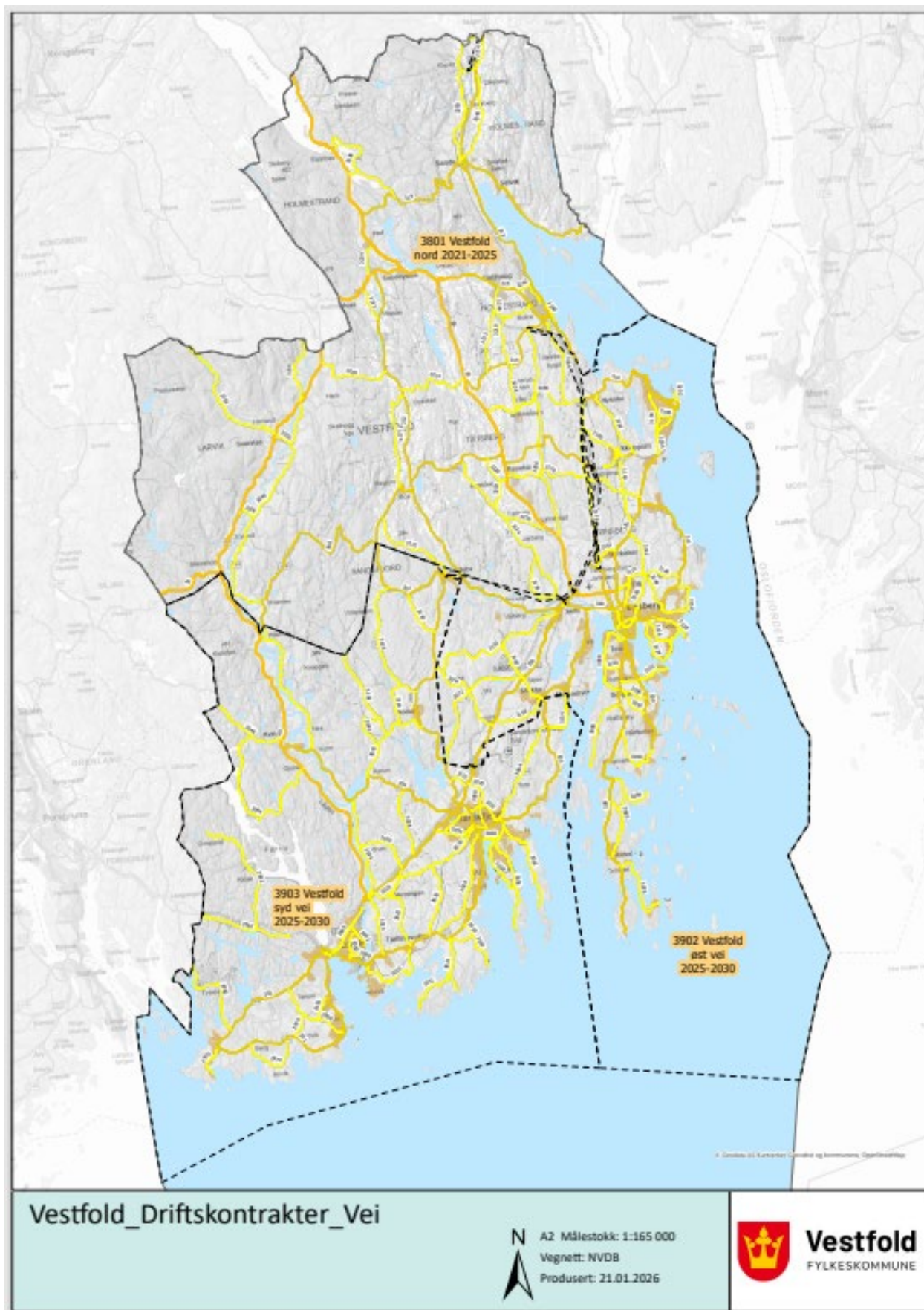
Det behandles årlig om lag 10 000 henvendelser og registreringer knyttet til skader, feil og behov for tiltak på fylkesveinettet. Henvendelsene kommer fra entreprenører, kommuner, politi og publikum, samt gjennom interne registreringer, og utgjør et viktig grunnlag for prioriteringer og oppfølging.

Gjennom systematisk datainnsamling, tilstandsklassifisering og analyse utvikles et oppdatert kunnskapsgrunnlag for både overordnet forvaltning og teknisk oppfølging av veinettet. Samhandling med veiforvaltning er sentralt for å sikre helhetlige prioriteringer og effektiv bruk av ressurser.

Videre utvikling vil i økende grad baseres på digital datafangst, sensorer og automatiserte registreringsmetoder. Dette gir bedre kunnskap om tilstand og effekt av tiltak, og legger til rette for mer målrettet og proaktiv forvaltning av veikapitalen.

Kontraktsstrategier og gjennomføringsmodeller videreutvikles for å sikre god kvalitet og effektiv ressursutnyttelse.

Drift og vedlikehold er en sentral funksjon i ivaretagelsen av fylkeskommunens veieieransvar.



Kart som viser inndeling av fylket i kontraktsområdene nord, øst og syd for løpende drift og vedlikehold av fylkesvei.

Fylkeskommunen har positive erfaringer med *Dialogbasert gjennomføringsmodell* (Byggherrestyrt kontraktsform), og denne kontraktsformen har gitt god markedskonkurranse og lavere prisutvikling. Det ligger også muligheter i å ta større ansvar for risiko for uforutsette hendelser i kontraktene, selv om kostnadene da i større grad vil variere fra år til år. Aktiv bruk av fylkeskommunens innkjøpsmakt vil utfordre næringslivet, og kan bidra til regional utvikling.

Nye krav i anskaffelsesforskriften pålegger at klima og miljø vektlegges med 30 %. Foreløpige erfaringer tilsier at dette gir en kostnadsøkning på ca. 10 % ut over normal prisstigning. Kostnadene til drift og vedlikehold dekkes av driftsbudsjettet og føres i driftsregnskapet. Oppgraderingsprosjekter finansieres av investeringsmidler, gitt visse forutsetninger.

Trafikkmengde (ÅDT) betyr gjennomsnittlige trafikkmengde/antall kjøretøy i døgnet på en veistrekning i løpet av ett år. Trafikkmengde er en av de sterkeste kostnadsdriverne i drift og vedlikehold av vei, fordi høy trafikk ikke bare gir økt slitasje, men også utløser strengere funksjonskrav, høyere beredskapsnivå og betydelig større operativ kompleksitet. Det høytrafikkerte veinettet i Vestfold er preget av spor, deformasjoner og ujevnhet og reasfaltering må skje hyppigere. På veier med lav trafikkmengde domineres slitasjen av klima-, bæreevne, telehiv og dreneringsutfordringer.

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

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

Drift

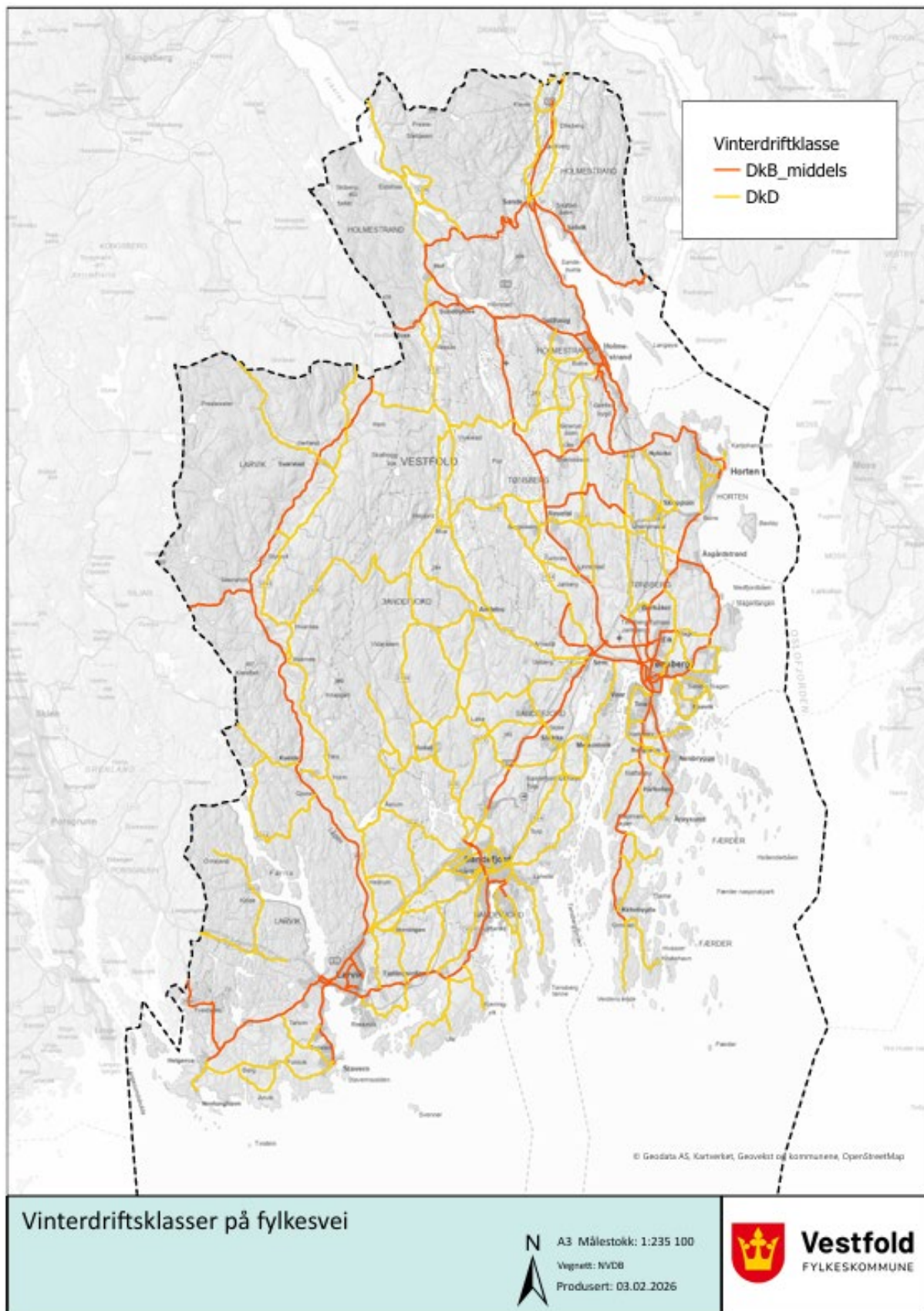
Drift er alle prosesser og arbeidsoppgaver som må utføres for å holde veinettet åpent, trafiksikkert og sørge for tilgjengelighet og fremkommelighet hver dag året rundt. De viktigste arbeidsoppgavene er:

- Vinterdrift
- Feiing og renhold
- Drift av grønt
- Rensing av grøfter og fjerning av torvkant
- Drift av vannhåndterings- og drens-systemer

- Reparasjon av asfalthull
- Drift av veilys, styresystemer og signalanlegg
- Drift av tekniske installasjoner i tunnel
- Vasking av skilt og tunnelvask
- Renhold og ettersyn av konstruksjoner
- Håndtere skader på veiobjekter

Vinterdrift

Vinterdrift på fylkesveinettet skal gjennomføres etter valgt vinterdriftsklasse. I driftskontraktene er det beskrevet fire vinterdriftsklasser; *DkB*, *DkD*, *DsB* og *Vinterdriftsklasse for sideanlegg (plasser)*. Det er kun *DkB* som benytter salt som metode for friksjonsforbedring. Øvrige vinterdriftsklasser benytter hovedsakelig strømidler som sand og grus.



Kart som viser differensiering av vinterdriftsklasser på deler av fylkesveinettet.

Håndtering av driften i overgangen mellom vinterdriftsklasser skal samordnes med tanke på å redusere effekten av endring i standard langs veien. Metode for friksjonsforbedring på fylkesvei samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse differensieres mellom vinterdriftsklassene *DkB* og *DkD*. Tabellene under beskriver kravene for disse to vinterdriftsklassene.

DkB Metode for friksjonsforbedring	Salt skal nyttes som preventivt tiltak og for å opprettholde og gjenopprette bar veg. I perioder hvor salt ikke kan nyttes, skal det nyttes sand.
--	--

Godkjent føreforhold		DkB	
Tilstand på vegen		Bar (våt/tørr) Snø- og isfri (bar) veg i hjulspor, på minst 2/3 av kjørefeltsbredden. Hardt og jevnt snø- og isdekke med maks 1 cm løs snø tillatt utenom hjulspor i begrenset tidsrom	
Friksjon (gjelder strøareal)	Ved værforhold hvor salt tillates benyttet og gir ønsket effekt:	Snø- og isfri (bar) veg i hjulspor, på minst 2/3 av kjørefeltsbredden Utenom hjulspor i begrenset tidsrom: Større enn 0,25	
	Ved værforhold hvor salt ikke tillates benyttet eller ikke gir ønsket effekt:	Større enn 0,25	
Friksjon på strekninger med forsterket krav til friksjon (gjelder strøareal)	Ved værforhold hvor salt tillates benyttet og gir ønsket effekt:	Snø- og isfri (bar) veg	
	Ved værforhold hvor salt ikke tillates benyttet eller ikke gir ønsket effekt:	Større enn 0,3	
Hard snø/is	Tykkelse	Ved værforhold hvor salt tillates benyttet og gir ønsket effekt:	I hjulspor, på minst 2/3 av kjørefeltsbredden: Snø- og isfri (bar) veg Utenom hjulspor i begrenset tidsrom: Mindre enn 1,5 cm
		Ved værforhold hvor salt ikke tillates benyttet eller ikke gir ønsket effekt:	Mindre enn 2 cm
		Spordybde i snø/is-dekke (kravet gjelder foran krav til tykkelse)	Ved værforhold hvor salt ikke tillates benyttet eller ikke gir ønsket effekt: Dersom spordybde i snø/is-dekket overstiger 2,5 cm, tillates ikke snø/is-dekke på toppen av ryggen mellom hjulspor og langs kant-/midtlinje.
	Ujevnheter		Ujevnheter i snø- og isdekket som kjettingspor, vaskebrett, o.a. skal være mindre enn 1.5 cm

Innsats ved værhendelse	DkB
Oppstart brøyting kl.04-22 og (kl. 22-04)	2 cm (4 cm)
Strøing skal være startet antall timer etter utkalling	1 time
Start Strøing	Ved forventet friksjon lavere enn krav til godkjent føreforhold
Start preventiv strøing	Preventiv strøing skal starte tidsnok til at strøingen kan avsluttes og gi effekt i forhold til forventet værhendelse
Sandstrøing ifm snønedbør	Startes ved slutt snønedbør
Tidskrav for gjenoppretet godkjent føreforhold etter værhendelse	Bar i hjulspor, på minst 2/3 av kjørefeltsbredden: innen 4 timer Bar kjørebane: innen 48 timer

Tabellen viser metode for friksjonsforbedring på fylkesvei, samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse for vinterdriftsklasse *DkB*.

DkD Metode for friksjonsforbedring	Sand skal nyttes på snø- og isdekke. Salt skal kun nyttes i henhold til beskrivelse i kap. D2- ID9500b, for å forhindre glatt veg forårsaket av tynn is og rim.
--	--

Godkjent føreforhold <i>Godkjent føreforhold i høyere vinterdriftsklasse er også godkjent føreforhold</i>		DkD
Tilstand på vegen		Hardt og jevnt snø- og isdekke med maks 2 cm løs snø
Friksjon (gjelder strøareal)		større enn 0,25
Friksjon på strekninger med forsterket krav til friksjon (gjelder strøareal)		større enn 0,30
Hard snø/is	Spordybde i snø/is-dekke	mindre enn 2,5 cm Dersom spordybde i snø/is-dekket overstiger 2,5 cm, tillates ikke snø/is-dekke på toppen av ryggen mellom hjulspor og langs kant-/midtlinje.
	Ujevnheter	Ujevnheter i snø- og isdekket som kjettingspor, vaskebrett, o.a. skal være mindre enn 1,5 cm

Innsats ved værhendelse	DkD
Oppstart brøyting kl.04-22 og (kl. 22-04)	4 cm (6 cm)
Strøing skal være startet antall timer etter utkalling	1,5 timer
Start strøing	Ved friksjon lavere enn krav til godkjent føreforhold
Sandstrøing ifm snønedbør	Startes ved slutt snønedbør
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse	5 timer
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse med hensyn til tykkelse og ujevnheter på hard snø/is	48 timer

Tabellen viser metode for friksjonsforbedring på fylkesvei, samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse for vinterdriftsklasse DkD.

For gående og syklister er spesielt mangelfull vinterdrift en utfordring, særlig på snørike dager. Vinterdrift på gang- og sykkelvei gjennomføres etter vinterdriftsklasse *GsB*. Metode for friksjonsforbedring, godkjent føreforhold og innsats ved værhendelse fremgår av tabellen under.

GsB Metode for friksjonsforbedring	Sand skal nyttes. Salt kan nyttes som preventivt tiltak og for å opprettholde og gjenopprette bar veg på ferdselsareal med indikatorer.
--	--

Godkjent føreforhold <i>Godkjent føreforhold i vinterdriftsklasse GsA er også godkjent føreforhold</i>	GsB
Tilstand på vegen mellom kl 06:00 og kl 23:00	Hardt og jevnt snø- og isdekke med maks 1 cm løs snø Ferdelsareal med indikatorer: Snø- og isfri (bar) veg på 90 % av ferdselsarealet
Friksjon mellom kl 06:00 og kl 23:00	Større enn 0,3
Hard snø/is: Ujevnheter	Ujevnheter mindre enn 2 cm
Hard snø/is: Tverrfall	Tverrfall skal opprettholdes lik bar veg

Innsats ved værhendelse	GsB
Oppstart brøyting kl.04-22	3 cm
Strøping skal være startet antall timer etter utkalling	1 time
Start strøping	Ved friksjon lavere enn krav til godkjent føreforhold
Sandstrøping ifm snønedbør	Startes ved slutt snønedbør
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 3 timer

Tabellen viser metode for friksjonsforbedring på gang- og sykkelvei, samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse for vinterdriftsklasse *GsB*.

Sideanleggsarealer (kjøreareal, parkeringsareal, skulder samt ferdselsareal for gående og syklende) der det ikke er definert annen vinterdriftsklasse omfattes av *Vinterdriftsklasse for sideanlegg (plasser)*. Gjeldende krav for slike arealer fremgår av tabellen under.

Godkjent føreforhold		Kjøre- og parkeringsarealer	Ferdselsareal for gående og syklende
Føreforhold		Hardt og jevnt snø- og isdekke med maksimalt 2 cm løs snø	Hardt og jevnt snø- og isdekke med maksimalt 2 cm løs snø Ferdselsareal med indikatorer: Snø- og isfritt (bart) areal
Friksjon		større enn 0,3	større enn 0,3
Tverrfall			Tverrfall skal opprettholdes som på bart areal
Snø/is- dekke	Ujevnheter	mindre enn 2 cm	mindre enn 2 cm

Innsats ved værhendelse		Kjøre- og parkeringsarealer	Ferdselsareal for gående og syklende
Oppstart brøyting kl.04-22 og (kl. 22-04)		3 cm (5cm)	3 cm (5cm)
Friksjon/strøing		Start ved friksjon mindre enn 0,30	Start ved friksjon mindre enn 0,30
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse		+ 2 timer i forhold til krav på tilliggende veg	+ 2 timer i forhold til krav på tilliggende veg

Tabellen viser metode for friksjonsforbedring på sidearealer (kjøreareal, parkeringsareal, skulder samt ferdselsareal for gående og syklende) samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse for Vinterdriftsklasse for sideanlegg (plasser).

Vedlikehold

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

De viktigste arbeidsoppgavene er:

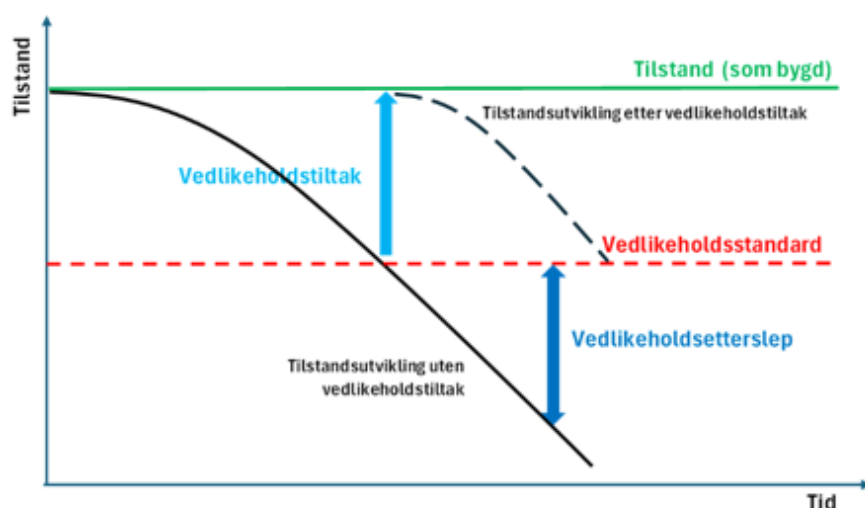
- Dekkelegging (asfaltering) på vei og gang- og sykkelvei
- Vedlikehold og utskifting av vannhånderings- og drens-systemer
- Reparasjon og utskifting av veikroppen som følge av dårlige grunnforhold/overbelastning og generell bruk
- Utskifting av skilt, elektroniske installasjoner og kommunikasjonsnettverk
- Vedlikehold av veilys, styresystemer og signalanlegg
- Vedlikehold og utskifting av tekniske installasjoner i tunnel
- Sikring av fjellskjæringer
- Utskifting av gammelt rekkverk/kollisjonshindre
- Veioppmerking
- Vedlikehold av brukonstruksjoner og tunneler

Behovet for vedlikehold er med årene blitt mer omfattende på grunn av klimaendringer.

3.2.1 Tilstand på fylkesveinettet

Alle fylkeskommunene i landet gjennomførte i 2022/2023 en undersøkelse om vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i regi av KS (Kommunenes Sentralforbund). Etterslepskostnadene på fylkesveiene har i senere vurderinger vist seg å være betydelig høyere enn det som kom fram i utredningen fra 2022/2023. Nye beregninger viser at behovet for investeringer og vedlikehold er større enn tidligere antatt. I 2019 hadde 25% av Vestfolds fylkesvei dårlig, eller svært dårlig, dekketilstand. I 2025 har dette økt til å gjelde 34% av fylkesveinettet.

Vedlikeholdsstandard er en ønsket tilstand på veiene. Nye veier vil ha en høyere standard enn dette, men det anses som forsvarlig at tilstanden reduseres ned til en definert vedlikeholdsstandard. Når tilstanden faller under vedlikeholdsstandarden, er det behov for å utbedre veien. Hvis dette ikke gjøres, opparbeider det seg over tid et vedlikeholdsetterslep. Det er et slikt vedlikeholdsetterslep som preger mange av fylkesveiene i Vestfold, og det er foruroligende at etterslepet øker over tid på grunn av manglende midler til å utbedre veiene. Redusert standard kan redusere trafikksikkerhet, framkommelighet og øke sårbarheten på fylkesveinettet. Dette fører til høyere kostnader på sikt. Drifts- og vedlikeholdsbehovet er ventet å øke i årene framover som følge av trafikkbelastningen og økt nedbør, ras og flom med mer.



Figur 3.1 Forholdet mellom tilstand, tilstandsutvikling, vedlikeholdsstandard og vedlikeholdsetterslep. Forenklet modell. Kilde: ViaNova

Samferdselsdepartementet har tatt et initiativ for å bygge opp et felles kunnskapsgrunnlag for drift, vedlikehold og fornying av riks- og fylkesveinettet. Det er ønskelig å utvikle et felles, datadrevet rammeverk for å vurdere tilstanden på riks- og fylkesveinettet med mål om:

- Bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer
- Mer sammenlignbar rapportering mellom veieiere
- Tydelig kopling mellom tilstand, risiko og ressursbruk

Hensikten er å etablere objektive tilstandsindikatorer, samt fokusere på tilstandsstyring fremfor etterslep. Motiv fungerer i dag som felles beregningsverktøy og gir et teoretisk bilde av behovet

for å opprettholde drift og vedlikehold, men MOTIV beregner ikke forfall. Det forslås tre felles tilstandsindikatorer i det nye datadrevne rammeverket; dekke, dekkebredde og bæreevne. Skala for tilstand defineres som 0-1: innenfor eller nær standard og 2-3: vesentlige eller alvorlige avvik. NVDB blir i denne sammenheng helt sentral og det legges sterk vekt på data og kvalitet.

For å få en fullstendig oversikt over kritisk forfall på bruer, tunneler og veikropp, ses det behov for å gjennomføre tematiske ROS-analyser.

3.2.2 Asfaltering og veikroppens bæreevne

Hele 34 % av fylkesveinettet har dårlig eller svært dårlig dekketilstand, noe som blant annet kan utfordre trafikksikkerheten og øke vedlikeholdskostnadene på sikt. Asfaltering gjennomføres årlig på utvalgte veistrekninger. Årlig asfalteres 3% av fylkesveinettet. For å motvirke forfallet burde denne andelen være 6%.

Bæreevnmålinger indikerer hvor mye last eller trykk veikroppen kan tåle før den deformeres eller svikter. I 2025 er det utført bæreevnmålinger på det totale fylkesveinettet i Vestfold. Målingene kartlegger veikvaliteten for å avdekke hvor det må oppgraderes før det er noen nytte i å legge ny asfalt. I stedet for å legge nytt asfaltdekke som risikerer å sprekke opp etter bare få år, vil vi på denne måten jobbe mer langsiktig og mer bærekraftig. Målingenes resultater vil være viktig grunnlag for tilstandsstyring samt viktige innspill til fylkesveienes forsterkningsprogram.

3.2.3 Bruer og tunneler

Bruer

Vestfold har over 400 fylkesveibruer, hvorav 60 % er fra før 1980 og mange nærmer seg slutten av levetiden. Kun 5% av bruene er under 12 år gamle. Flere av de eldre bruene har utfordringer som lav bæreevne, smale veibaner, erosjon og setningsskader. Vestfold fylkeskommune har en egen ramme til bruvedlikeholdsprogram i tillegg til en driftskontrakt for generelt bruvedlikehold.

Bruene på fylkesveinettet spiller en avgjørende rolle for å sikre framkommelighet, trafikksikkerhet og effektiv transport. De binder sammen veinettet og gjør det mulig å opprettholde et sammenhengende fylkesveinett. Vedlikehold av bruene er viktig for å sikre lang levetid og trygg ferdsel. Regelmessige og lovpålagte inspeksjoner og nødvendige utbedringer bidrar til å redusere risikoen for skader, stengninger og endringer i bæreevneklassifisering. Redusert bæreevnen kan føre til midlertidig stenging, innføring av vekt- eller fartsbegrensninger, eller strakstiltak med reparasjoner eller oppgraderinger. Alt dette berører det omfattende trafikkarbeidet som utføres på fylkesveinettet i Vestfold gjennom et år. Den omfattende næringstransporten på fylkesveinettet i Vestfold er avhengig av et fungerende fylkesveinett. Fylkeskommunen vurderer at det er behov for reinvestering gjennom et statlig vedlikeholdsprogram for bruer og konstruksjoner.

Fastlandsforbindelsen til Nøtterøy er begrunnet i samfunnssikkerhet, og Tønsberg kanalbru er et av fylkets mest kritiske punkt. Dette er i dag den eneste veiforbindelsen til fastlandet for over 30.000 innbyggere. Kanalbrua er ikke i dårlig stand, men begynner å bli gammel, og bærer naturligvis preg av dette i form av slitasje. Kanalbrua tilfredsstiller heller ikke moderne vektkrav. Sommeren 2024 ble det derfor innført nytt, begrenset kjøremønster for kjøretøy med totalvekt

over 10 tonn. På grunn av Kanalbruas alder og store trafikkbelastning, har den i løpet av de siste årene blitt sjekket grundig og følges nå tettere opp enn noensinne.

Ytterligere seks bruer kan føre til isolasjon av befolkningen ved brudd/skade. Det er særlig Kanalbrua i Tønsberg som vil få store konsekvenser ved brudd. Temaet er utdypet under kapittel 3.2 Samfunnssikkerhet og beredskap.

Bruprogram for vedlikehold prioriteres etter konsekvenstype og konsekvensgrad, der mange høyt trafikkerte fylkesveibruer nærmer seg en så dårlig forfatning at det er behov for store investeringer på kort sikt. Alle bruer får en hovedinspeksjon hvert femte år. I tillegg gjøres årligere inspeksjoner av samtlige bruer som tilhører fylkesveiene. Brua til Røssesund er under oppgradering. Vedlikehold- og oppgraderingsarbeidet gjør at brua vil tilfredsstille en beregnet restlevetid på 26 år. Utskifting av hengestag og reparasjon av landkar øker vektgrensen til 10 tonns akseltrykk og 50 tonn totalvekt mot dagens 8/42 tonn.

Tunneler

Vestfold har fem tunneler, og det er kun Frodeåstunnelen i Tønsberg som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. Tunnelsikkerhetsforskriften stiller først og fremst krav til sikkerhetsutrustning og gjelder for tunneler over 500 meter. Frist for å oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften er utsatt til 2040, og forskriften er nå under revisjon. Frodeåstunnelen overvåkes og utbedres kontinuerlig etter behov.

Slottsfjelltunnelen i Tønsberg har størst vedlikeholdsbehov. Tunnelen er i dårlig forfatning og bør sikres og utbedres i nærmeste fremtid. En eventuell stenging av Slottsfjelltunnelen vil føre til store køproblemer i Tønsberg sentrum, særlig i rushtid.

3.2.4 Signalregulerte anlegg

Signalregulerte anlegg er kryss og gangfelt der trafikken styres ved hjelp av trafikkllys. Formålet er å regulere trafikkstrømmer, redusere konflikter mellom trafikanter og ivareta trafiksikkerheten der trafikkmengdene eller kompleksiteten i trafikkbildet tilsier det.

Signalregulering bidrar til mer forutsigbar trafikkavvikling og gir mulighet for prioritering av kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy, syklist og fotgjengere.

I Vestfold har vi 44 signalregulerte anlegg på fylkesvei. Mammutkrysset i Tønsberg er blant de mest komplekse signalregulerte kryssene i Norge. Bypakke Tønsbergregionen planlegger etablering av ytterligere et signalregulert anlegg i Teglverksveien på Teie. I Horten skal Ørnkrysset signalreguleres. Fylkeskommunen har avviklet tre anlegg de siste årene, grunnet endret trafikk- og gangmønster. Signalregulering er et viktig virkemiddel for å håndtere trafikk på en effektiv og sikker måte, særlig i områder med høye trafikkmengder, mange trafikanter og komplekse trafikale forhold.

3.2.5 Installasjoner under og over bakken

Infrastruktur under bakken i veiarealet består av et komplekst nett av installasjoner som må samordnes for å sikre god funksjon og langsiktig drift. Overvannssystemer, som sandfang, rørledninger og stikkrenner, leder vann bort fra veibanen og forebygger flom og skader. Samtidig

ligger det ofte betydelig mengde kabler i grunnen – både fiber for kommunikasjon og elektrokabler for belysning, signalanlegg og strømforsyning. Disse systemene krever nøye planlegging for å unngå skader ved graving og for å sikre kapasitet til framtidige behov.

Fiber og elektro ligger gjerne i egne trekkerør eller kabeltraseer som ofte krysser overvannsledninger eller andre VA-anlegg. Stikkrenner, som fører vann under veier eller inn i grøfter, kan være spesielt utfordrende fordi de gjerne ligger lavt og i veiskuldrene der andre installasjoner også må ha plass. Koordinering av høyder, avstander og adkomstkrav er viktig for å minimere risiko ved vedlikehold. Dersom en gravejobb treffer en fiberkabel eller en strømkabel, kan konsekvensene bli betydelige – både i form av kostnader, driftsavbrudd og sikkerhetsrisiko.

Tettere flater med asfalt, betong og bygninger, reduserer naturens evne til å ta opp og forsinke regnvann, noe som igjen fører til større mengder overvann på kort tid. Når vannet ikke lenger kan infiltreres i bakken, renner det raskt inn i avløpssystemene, som ofte ikke er dimensjonert for så store vannmengder. Resultatet kan bli oversvømmelser, skader på bygninger, forurensning av vassdrag og økt belastning på teknisk infrastruktur.

Drift av infrastruktur versus grønnstruktur som f.eks. trær og busker kan være områder for konflikt. Trær og busker som ikke vedlikeholdes kan bli til hinder for sikt og trafiksikkerhet. Røtter kan ødelegge ledninger og rør som går i bakken. Mer informasjon om dette i *Fagrapport klima, natur og klimatilpasning*.

3.2.6 Skred- og flomfare

I Vestfold forventes et våtere og varmere klima som kan ramme natur, infrastruktur, transport, energi og landbruk, og dermed både regionale næringer og offentlig økonomi. Kritiske samfunnsfunksjoner kan bli mer utsatt for skader og driftsforstyrrelser. Fylkeskommunen har et ansvar for å sikre at vår del av det sammenhengende, totale veinett fungerer uavhengig av årsak til stans, ikke minst av beredskapsmessige hensyn.

Mer ekstremvær gir flere hendelser som fører til dyrere drift og vedlikehold. Fylkesveinettet er ekstra sårbart for klimaendringer når veiene er av eldre dato og dimensjonert etter utgåtte standarder, når drens-systemer er underdimensjonerte og på grunn av generelt vedlikeholdsetterslep og begrensende budsjettmidler. Det er særlig ekstrem nedbør, overvann, flom, skred, ras og stormflo som gir stor skade, samt store temperatursvingninger. Oversikten under utdyper hvordan klimaendringene påvirker fylkesveinettet.



Ekstrem nedbør, overvann og flom

- Ufremkommelige/stengte veier
- Erosjon (grøfter og sideskråninger)
- Utvasking av hele eller deler av vegkropp



Skred/ras (Jord, snø, flom, sørpe, stein)

- Utrasing av hele eller deler av veibanen
- Ufremkommelige/stengte veier
- Steinsprang



Stormflo

- Uframkommelige/stengte veier
- Utvasking av hele eller deler av vegkropp



Temperatur

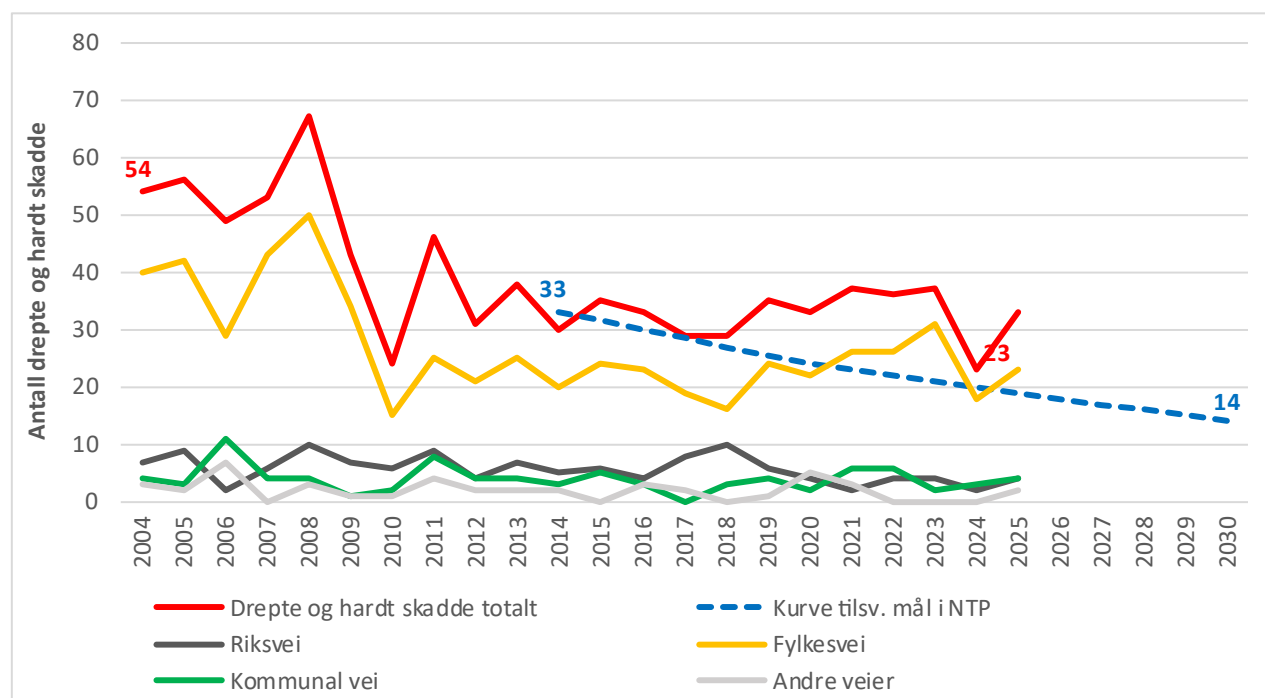
- Ekstrem varme: deformasjoner i dekker/konstruksjoner
- Store temperatursvingninger varmt/kaldt (utvidelse og sammentrekning av materialer): Heftigere vårløsning (telehiv, nedsatt stabilitet, hulldannelse), sprekkdannelser, økt vedlikehold/vinterdrift ved ising

Hvordan påvirker klimaendringene fylkesveinettet? Det er særlig ekstrem nedbør, overvann, flom, skred, ras og stormflo som gir stor skade, samt store temperatursvingninger.

Naturfareplaner er utarbeidet for alle driftskontrakter i Vestfold. Mer utdyping om temaet er gjort i *Fagrapport klima, natur og klimatilpasning*.

3.3. Trafikksikkerhet og nullvisjonen

Stortinget har besluttet en nullvisjon for antall drepte og hardt skadde i trafikken. I nasjonal transportplan (NTP) er det fastsatt mål om at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050, og etappemål på antall drepte og hardt skadde skal være maksimalt 350 i 2030. Disse målene er brutt ned til fylkesmål og måltallet for Vestfold er maksimalt 14 drepte og hardt skadde i 2030.



Figuren viser utvikling i antall drepte og hardt skadde i Vestfold til og med 2025 (uten Svelvik).

Trafikkulykkene inntreffer spredt over hele fylket og langs hele veinettet. Utenfor tettbygd strøk er det flest utforkjørings- og møteulykker med konsentrasjon til kurver. I byer og tettsteder er det flest ulykker ved kryss og kryssingssteder. Skadeomfanget, og dermed antall drepte og hardt skadde, er størst i ulykker med høy fart og der hvor tyngre og/eller motoriserte kjøretøy er involvert i møteulykker og utforkjøringsulykker.

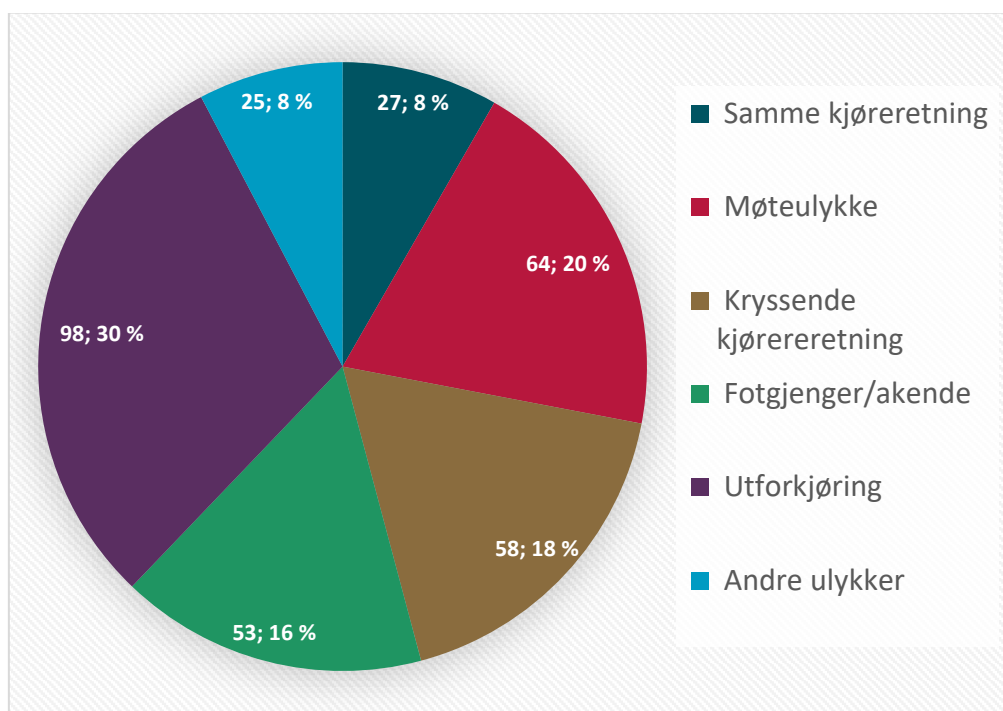
Bil er involvert i 66 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde. Dette henger sammen med både den høye farten motoriserte kjøretøy kan oppnå, og skadepotensialet de utgjør ved ulykker som også involverer myke trafikanter. I 59% av ulykker med drepte eller hardt skadde er myke trafikanter involvert, fotgjenger utgjør 17%, sykkel 19%, moped, lett MC og MC 23%. Av de drepte og hardt skadde de siste 10 årene er 55% myke trafikanter.

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum skadde og drepte	Sum ulykker
2025	6	27	179	212	179
2024	2	21	163	186	139
2023	3	34	155	192	155
2022	8	28	193	229	168
2021	3	34	219	256	200
2020	5	28	164	197	161
2019	7	28	185	220	181
2018	3	26	188	217	172
2017	4	25	270	299	226
2016	5	28	266	299	233
Sum	46	279	1 982	2 307	1 814

Tabellen viser utvikling for antall drepte, hardt skadde og lettere skadde samt ulykker for Vestfold 2016-2025 (Kilde: TRINE)

De fleste dødsulykkene i Vestfold skjer ikke på E18, men på fylkesveier og mindre hovedveier, og er oftest utforkjørings- eller møteulykker der fart, uoppmerksomhet og menneskelige feil er de viktigste årsakene. Over 70% av ulykkene i Vestfold, med drepte eller hardt skadde har inntruffet på fylkesvei. Dødsulykkene skjer oftest på høyhastighets fylkesveier uten midtdeler.

Likevel er risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag elleve ganger høyere for syklister, pr. km, sammenliknet med førere av personbil. Dette fordi denne gruppen er mer utsatt for skade når ulykker først inntreffer.



Figuren viser drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestype i Vestfold i perioden 2016-2025 (Kilde: TRINE)

Sammenligner vi ulykker med både drepte og hardt skadde i perioden 2016-2025 for Vestfold og Norge er fordelingen nok så lik, men en noe mindre andel i møteulykker i Vestfold (16%) mot Norge som helhet (22%). Andelen fotgjengerulykker er noe høyere i Vestfold (18%) enn i Norge (13%). Mest forekommende er utforkjøringsulykker (Norge 32%, Vestfold 31%).

Hvis vi bare ser på dødsulykker og sammenligner Vestfold med Norge som helhet i løpet av de siste 10 åren, ser vi at det er klart mindre andel møteulykker og en klart større andel både kryssulykker og fotgjengerulykker i Vestfold. For dødsulykkene er det nasjonalt møteulykker som er mest vanlig, mens i Vestfold er det utforkjøringsulykker som er mest forekommende.

Ulykkestyper	Sum Norge	% Norge		Sum Vestfold	% Vestfold
Samme kjøreretning	41	4 %		1	2 %
Motsatt kjøreretning	356	37 %		12	26 %
Kryssende kjøreretning	71	7 %		6	13 %
Fotgjenger/akende	112	12 %		9	20 %
Utforkjøring	325	33 %		15	33 %
Andre ulykker	68	7 %		3	7 %
Sum	973	100 %		46	100 %

Tabellen viser dødsulykker i perioden 2016-2025 fordelt på ulykkestyper.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en fotgjengerulykke eller en kryssulykke i Vestfold er høyere enn Norge generelt, men risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en møteulykke er mindre i Vestfold. I Vestfold er det størst risk for å bli drept eller hardt skadd i en utforkjøring.

Fylkesveier med høyest antall ulykker med drepte eller hardt skadde er fv. 35, fv. 313, fv. 40 og fv. 306. Fylkesveier.

God veistandard er viktig for å nå nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. For fysisk å forebygge møteulykker, blir alle veiene i Vestfold som tilfredsstiller gitte standardkrav utstyrt med forsterket midtoppmerking ved reasfaltering. Forsterket midtoppmerking er gule linjer i veibanen kombinert med frest rumlefelt i asfalten og brukes typisk på to-feltsveier med fartsgrense 70 eller høyere. Når bildekkene kjører over, oppstår vibrasjoner og lyd som varslersjåføren, noe som effektivt reduserer møteulykker og utforkjøringsulykker forårsaket av uoppmerksomhet eller trøtthet. For å fysisk forebygge utforkjøringsulykker, og redusere konsekvens av slike ulykker, jobbes det med å identifisere kurver og strekninger med høy utforkjøringsrisiko.

Rekkverk er et kritisk trafiksikkerhetstiltak langs vei og på bruer. Det er et meget stort behov for reetablering av rekkverk grunnet stort etterslep, og å oppjustere eksisterende rekkverk til dagens standard. Etablering og oppjustering vil kunne hindre utforkjøringer og redusere skadeomfanget ved ulykker. Mange av veistrekningene i Vestfold mangler rekkverk eller at rekkverket er for lavt iht. dagens krav i håndbøker, regelverk og forskrifter.

Økningen de senere årene i MC og mopedulykker er bekymringsfull. Tiltak rettet mot denne gruppen er derfor viktig å prioritere.

Fartsgrenser skal balansere hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø. Disse hensynene er ikke alltid enkelt å kombinere. Særlig i tettbygde strøk som i sentrale deler av Vestfold kan det være krevende å avveie behov for fremkommelighet for kjøretøy opp mot hensynet til gående, syklende og beboere langs veien. De generelle fartsgrensene i Norge er 50 km/t i byer og tettsteder og 80 km/t utenfor tettbygde strøk. Fartsgrensekriteriene revideres jevnlig. Innføring av 70 km/t på en rekke tidligere 80-strekninger samt økt bruk av 30 km/t i byer og tettsteder er sentrale virkemidler for å nå etappemålene i nullvisjonen. Lavere fart har god effekt på ulykkesutviklingen, gir tryggere veier for myke trafikanter og fører til mindre alvorlige trafikkulykker. I tillegg reduseres utslipp og energibruk.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikkloven § 40 a et spesielt ansvar for å fremme trafikksikkerhet i fylket, både med fysiske tiltak og aktiviteter, og å bidra ovenfor kommunene med dette. Det er Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som løpende ivaretar dette ansvaret. Trafikksikkerhet er utdypet i egen fagrapport om trafikksikkerhet.

3.4. Fremtidens trafikkbilde

3.4.1 Trafikkutvikling

Basert på tellepunkter med pålitelig dekning har trafikken (utenom E18) økt med ca. 2 % fra 2019 til 2025. Dette stemmer godt overens med veitrafikkindeksen som Statens vegvesen har beregnet.

Veksten på E18 har vært på over 6% i denne perioden. Det har vært lite trafikkvekst i byområdene. 90% av all godstrafikk går på vei, og tungbiltrafikken utgjør en betydelig andel på veinettet, spesielt langs E18.

I følge SSB's statistikk vil Vestfold få en befolkningsvekst på 11,7% (30.000 flere innbyggere) innen 2050. Dette vil sannsynligvis medføre økt trafikk i byområdene dersom det ikke gjennomføres tiltak for å begrense bilbruken.

Figuren under er hentet fra «analysebrettet» ([her](#)) til fylkeskommunen, og viser utviklingen i årssdøgntrafikk ved alle fylkets tellepunkter.



3.4.2 Nullvekstmålet for personbiltrafikk i byene

Nullvekstmålet er et nasjonalt mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten i byområdene tas med kollektivtransport, sykling og gange. Hensikten er dessuten å redusere behovet for ytterligere arealbeslag til infrastruktur.

Antall daglige reiser og transportmiddelfordelingen har endret seg lite på de årene det er gjennomført reisevaneundersøkelser. Personbilen er den dominerende transportformen, også i byområdene der det er best kollektivtilbud og best tilrettelagt for gående og syklist.

Dersom nullvekstmålet skal nås, må det settes inn tiltak som bidrar til å redusere biltrafikken og fremme de alternative transportformene. Erfaringer tilsier at bilrestriktive tiltak i form av bompenger og parkeringsavgifter/parkeringsrestriksjoner har størst effekt med tanke på å nå nullvekstmålet. I løpet av juni 2026 vil det bli satt opp en bomring rundt Tønsberg, som forventes å redusere biltrafikken i byområdet.

3.4.3 Ny teknologi og utvikling

Det er en rask teknisk utvikling innen transportområdet. Samfunnets krav om bærekraft, ikke minst på klima, er også en driver. Den påvirker både utviklingen av fremtidens transportinfrastruktur og tilbud, endrer transportbehov og -mønstre, samt skaper nye aktører i mobilitetsmarkedet. Ny teknologi og smarte løsninger kan redusere utslipp, øke tilgjengeligheten og forbedre transporteffektiviteten.

Samferdselsdepartementet har det øverste politiske ansvaret for intelligente trafikksystemer (ITS). Det inkluderer utvikling av overordnede politiske mål, utforming av lovverk, finansielle rammer og deltagelse i internasjonalt samarbeid. Samferdselsdepartementet peker på særlig fire teknologidrevne hovedtrender som vil prege transportsektoren fremover:

- Elektrifisering; overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens fremkomstmidler.
- Selvkjørende transport – automatisering/ autonomi; stadig økende automatisering av transportmidlene.
- Samhandlende intelligente transportsystemer; samhandling, der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem.
- Nye forretningsmodeller – delingsmobilitet; individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjeneste som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.

Kunstig intelligens (KI) spiller en stadig viktigere rolle i utviklingen av samferdsel og mobilitet, med potensial til å gjøre transportsystemer mer effektive, trygge og bærekraftige. KI-teknologier, som maskinlæring og datadrevet analyse, kan brukes til å optimalisere trafikksignaler, forutsi trafikk tetthet, og forbedre ruteplanlegging for både offentlig transport og privatkjøretøy. KI-systemer i transportsystemer kan brukes til å forutsi vedlikeholdsbehov og identifisere potensielle problemer før de oppstår, noe som kan bidra til å redusere driftsavbrudd og øke påliteligheten. Samlet sett er KI et kraftig verktøy for å skape mer effektive, sikre og miljøvennlige mobilitetsløsninger i fremtiden.

De siste årene har fylkeskommunen arbeidet systematisk med å ta i bruk ny teknologi og gjennomføre tiltak som bidrar til redusert energibruk og mer effektiv ressursutnyttelse innen fagområdet elektro for samferdsel. Arbeidet er i tråd med mål og føringer i programområdet for energi og samferdsel.

Det blir løpende tatt i bruk ny og forbedret teknologi for bedre styring og oppfølging av veilyset langs fylkesveinettet.

Det er også gjennomført flere konkrete energibesparende tiltak. Dette omfatter overgang til mer energieffektive løsninger innen LED-veibelysning. Den nye belysningen har innbygget teknologi, som automatisk demper belysningen og reduserer energibehovet på natten når belysningskravet er mindre. Tiltakene bidrar til lavere energibruk, reduserte klimagassutslipp og mer kostnadseffektiv drift. Vestfold fylkeskommune har som mål å skifte ut all gammel belysning med ny og energieffektiv LED-belysningen innen utgangen av 2026.

I 2026 starter arbeidene med å skifte ut gamle sikringsskap med nye energimålte skap. Dette gir oss en bedre kontroll på strømforbruket og full utnyttelse av energisparetiltakene som er iverksatt gjennom skifte av styresystem og nye veilyst.

Samlet sett viser dette at fylkeskommunen har gjort betydelige grep for å ta i bruk ny teknologi og redusere energibruken, og at arbeidet med energi og klima er en naturlig og integrert del av samferdsels virksomhet.

3.5. Grønn mobilitet

For å nå nasjonale klimamål og skape attraktive by- og tettstedsområder må transporten bli grønnere. Det betyr at flere må gå, sykle og reise kollektivt til sine daglige gjøremål.

Hvor man bor, hvor man jobber og hvor man har tilgang til daglige servicebehov, bestemmer transportbehov, hvilke daglige reiser som gjennomføres, og hvilke muligheter folk har for å velge miljøvennlige transportformer. Videre påvirker lokalisering av næringsvirksomheter transportbehovet for varer og tjenester. Dagens arealbruk og planlagt arealutvikling påvirker dermed hvordan transportnettet - herunder fylkesveinettet - og mobilitetstilbudet bør planlegges for å bygge opp under mest mulig miljøvennlige løsninger. Samtidig finnes det også noen viktige transportårer og strukturer som ligger mer eller mindre fast (Vestfoldbanen, E18, TORP Sandefjord lufthavn, havnene), som på sin side legger rammer rundt hvordan arealplanleggingen bør foregå.

3.5.1 Tilbud til gående og syklister

Vestfold fylke har mange byer, tettsteder og lokalsentra med stort potensial for sykling og gåing. En overføring av korte reiser fra bil til sykkel og gange er viktig med tanke på å nå både miljø- og klimamål. For å øke sykkelandelene må sykkel bli et attraktivt alternativ til bilen, særlig på de kortere reisene. Godt samarbeid om helhetlig og samordnet areal- og transportplanlegging er en viktig nøkkel for å lykkes med å få flere til å gå og sykle. Konsentrert arealbruk er mer sykkel- og gangevennlig enn en spredt arealbruk, som blir mer bilbasert.

En sammenhengende sykkelinfrastruktur er viktig for å få flere til å sykle. Syklistene opplever i dag manglende tilrettelegging på mange strekninger, og også krevende systemskifter der sykkel og gang- og sykkelveier bytter side av veien. Det er viktig med en infrastruktur og løsninger som legger til rette for at alle typer sykler og syklist skal kunne bruke sykkelanleggene. Det oppstår

ofte konflikter og farlige situasjoner mellom gående og syklistene når de må dele arealer på fortau og gang- og sykkelveier. Det er derfor behov for separate anlegg der hvor antallet brukere er stort, og konfliktnivået mulig er høyest. For å få flere til å sykle og gå er det viktig at alle føler seg trygge og ivaretatt i trafikken.

For at det skal oppleves som trygt og attraktivt å være myk trafikant gjennom hele året, er det nødvendig med god og forutsigbar drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet. Gang- og sykkelanlegg veksler mellom fylkeskommunale og kommunale veier. For syklistene er det viktig med en enhetlig standard, f.eks. når det gjelder snøbrøyting om vinteren. Det er derfor nødvendig med et tettere samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene for å få til en hensiktsmessig drift. Den teknologiske utviklingen kan gi nye muligheter for en tilpasset drift av gang- og sykkelanleggene.

3.5.2 Kollektiv infrastruktur

Et godt kollektivtilbud er avgjørende for at bilbruken og belastningen på fylkesveiene ikke skal øke. For mange er bussen helt nødvendig for å komme seg dit de skal, for andre kan buss være et godt alternativ til bil.

Fylkeskommunen drifter kollektivtransporten i fylket, med over 200 busser som hvert år kjører over 11 millioner rutekilometer og har nærmere 10 millioner registrerte passasjerer. Sektoren har ansvar for forvaltning av søknader og gjennomføring av skoleskyss av elever til fylkets grunnskoler og videregående skoler, inkl. tilrettelagt skoleskyss med minibuss og taxi.

Fylkeskommunen har en klar ambisjon om å øke antallet kollektivreisende i årene som kommer. Vestfold kollektivtrafikk har nylig lansert en ny app som gjør det enklere å planlegge og betale for reisen. I februar 2026 ble hele Vestfold til en sone som forenkler videre utvikling av billettsystem som tas i bruk sommeren 2026. I tillegg til forhåndsbetaling på mobil, er det mulig «å tæppe» bankkort for betaling ombord, og bussene blir kontantfrie. Det legges til rette for at man kan kjøpe billetter med kontanter på utvalgte utsalgssteder. Nytt billettsystemet vil gjøre påstigningen av passasjerer mer effektiv, slik at bussen reduserer forsinkelser og sparer reisetid.

Vestfold har i dag om lag 3.500 bussholdeplasser, hvorav om lag halvparten er fylkeskommunale. Fylkeskommune er ansvarlig for informasjon på samtlige holdeplasser som betjenes, men er kun ansvarlig for utformingen av sine egne holdeplasser. Fylkeskommunen har over tid gjennomført en systematisk oppgradering av de mest brukte holdeplassene med tanke på universell utforming. Alle bussene er i dag tilrettelagt for personer med ulike funksjonsnedsettelse, blant annet med trinnløs av- og påstigning, rampe eller heis og annonsering av stoppesteder via skjerm og høyttaler.

Vestfold fylkeskommune har inngått nye kollektivkontrakter. De nye bussene som fases inn fra 1. juli 2026, vil være nullutslippskjøretøy (el-busser), noe som vil bidra til en betydelig reduksjon i miljøavtrykket. Dette er en del av satsingen på å gjøre kollektivsektoren helt fossilfri innen 2027.

Når det gjelder punktligheten for bussrutene i Vestfold, er 7 av 10 avganger innenfor avsatt avgangstid, med en forsinkelse på under tre minutter. Dette nivået anses som tilfredsstillende etter gjeldende standarder, men det viser samtidig at det fortsatt er rom for forbedring.

Punktlighet følges opp løpende i dialogen med operatørene, og utviklingen vil følges tett for å sikre stabil drift og forutsigbarhet for passasjerene.

Flaskehalser for buss

Flaskehalser for busstrafikken skyldes som oftest køer på enkelte veistrekninger inn mot kryss. I fylket er spesielt Tønsberg, Sandefjord og Larvik en utfordring for fremkommeligheten for bussene i rushtid, noe som fører til økt reisetid og dårligere konkurransekraft vis a vis bil. De mest utfordrende flaskehalsene i fylket er:

Tønsberg

- Farmandsveien (fv 458)-Semslinna (fv 300) - kanskje særlig Semslinna
- Jarlsberglinna (fv 308) til rundkjøringa ved Sem kirke
- Halfdan Wilhelmsens allé - strekningen fra sykehuset til Kilen
- Valløveien (fv 311) fra Kilen til Presterød/Olsrød
- Valløveien fra Tolvsrød til Olsrød i morgenrushet
- Stoltenbergs gate (fv 325) og Nøtterøyveien (fv 308) til ca. Teiehøyden (Kirkeveien)
- Banebakken fra Færder videregående skole til Kanalen i ettermiddagsrushet
- Smidsrødveien (fv 309) fra Teie torv (litt før) til Teie veidele i morgenrushet
- Kryss H. Wilhelmsens alle - Jernbangaten (fv 325) – skyldes tidvis stenging av jernbanebommen

Sandefjord

- Color Line, og særlig avgangen om ettermiddagen, skaper trafikkproblemer
- Kilgata, Brygga, Tollbugata
- I noe mindre grad Strandpromenaden og Sandefjordsveien (fv 303)
- Området rundt Fokserød/Torp
- Tempokrysset og Peder Bogens gate

Larvik

- Superspeed ankomst og trafikken på Øyaområdet
- Tjøllingveien-Storgata (fv 303) - fra Bisjord og Jernbanestasjonen - kan også forplante seg litt til Gloppeskogen
- Storgata fra jernbanen og til området rundt der den møter Stavernsveien (fv 301)
- Stavernsveien (fv 301) forbi Fritzø brygge (lyskrysset med fv 303)

Nytt rutetilbud

Fra 1. juli 2026 gjennomføres en omlegging av rutene i Vestfold. Hensikten med endringene er å tilpasse rutetilbudet til de trafikkplanene som er utarbeidet for de ulike byområdene, slik at tilbudet i større grad samsvarer med de langsiktige målsettingene for kollektivtransporten i regionen. Omleggingen representerer et første steg i en gradvis utvikling av rutetilbudet. En fullstendig implementering av trafikkplanene vil imidlertid kreve ytterligere infrastrukturtiltak over tid, blant annet knyttet til holdeplasser, fremkommelighet og prioriteringstiltak. Endringene forventes ikke å påvirke trafikkavviklingen i de eksisterende flaskehalsene i vesentlig grad.

3.6. Næringslivets behov

Fylkeskommunen har i utvikling og forvaltning av fylkesveinettet et spesielt ansvar for å ivareta næringslivets behov. En godt utbygd transportinfrastruktur gir grunnlag for verdiskaping i hele fylket. En forbedret infrastruktur medfører også reduserte transportkostnader.

Vestfold er et fylke med stor verdiskaping fra nærings- og høyteknologisk industri. Fylket har store jordbruksarealer/grønnsaksarealer. Et effektivt transportsystem er avgjørende for konkurranseevne, forsyningskjeder og regional utvikling. Fylkesveiene er sentrale for industri, landbruk, handel, reiseliv, helse og logistikk. Fylket har en høy tetthet av næring og industri som i all hovedsak betjenes av fylkesveier frem til de forbindes med riksveinettet. 90 % av gods i Norge går på veiene. Som følge av forventet vekst i godstrafikken, vil godstransporten påvirke trafikkbildet mer enn i dag og vil kreve mer av veinettet.

Fylkesveinettet betjener all trafikk til alle fylkets jernbanestasjoner. Videre fører fylkesveiene 310 og 325 trafikk til ferjesambandet Horten – Moss. Fylkesvei 303 i Larvik er et alternativ til riksvei 400 til Larvik havn. Fylkesveiene 305/3060 er innfarten til fergesambandet Sandefjord - Strømstad. Fylkesvei 319 Hanekleiva Asko er helt sentral for matforsyning til hele Østlandsområdet.

Arbeidsplasser

Arbeidslivet må ta høyde for at arbeidstakere ikke har tilgang på bil. Spesielt gjelder dette at vi i dag har flere unge enn før som ikke har førerkort. For å tiltrekke seg kompetanse og arbeidskraft, vektlegger derfor næringslivet gode, kollektive løsninger. Spesielt attraktivt vil det være å knytte seg opp mot jernbanestasjoner og togtilbud. For å få sikre et godt kollektivtilbud for arbeidstakere og besøkende, er lokalisering av virksomhetene helt avgjørende. Det er lite realistisk med et attraktivt kollektivtilbud til virksomheter som ikke er lokalisert i knutepunkt for kollektivtrafikken eller langs høytrafikkerte kollektivårer. En sentral lokalisering, spesielt av kontorarbeidsplasser, vil gjøre det mulig for flere å gå, sykle eller reise kollektiv til jobb.

Reiseliv

Reiselivet er avhengig av et trafikksikkert og fremkommelig fylkesveinett, og reiselivsbedriftene er avhengig av at varer, utstyr og ansatte kommer frem uten forsinkelser. Veier er også en del av reiseopplevelsen, og vakre, trygge og godt vedlikeholdte veier gir et positivt inntrykk. God skilting og veidrift er viktig for å skape trygghet, tillit og enkel adgang til attraksjoner, hoteller, campingplasser og destinasjoner.

Kapasiteten på deler av fylkesveinettet blir utfordret i sommersesongen. Spesielt er fylkesveiforbindelser til sentrumsområder, strand- og utfartsområder og hytte- og campingområder utsatt for overbelastning. Dette er ofte smale veier uten egen tilrettelegging for gående og syklist, noe som kan være en utfordring med tanke på trafikksikkerhet.

Tungtransport og flaskehalser

Det er løpende kontakt med næringslivet, og det er særlig NLF og tømmertransportnæringen som er aktive og fremmer ønsker og behov for å sikre trygg og effektiv transport av gods, tømmer, maskiner og utstyr.

De mest sentrale transportårene som forbinder viktige byområder og industriområder er åpnet for modulvogntog av type 1 og 2. Modulvogntog bidrar til færre vogntog på veiene da to

modulvogntog kan erstatte tre tradisjonelle vogntog. Modulvogntog type 3 har et langt mer begrenset veinett på grunn av dårlige sporingsegenskaper.

Veinett i Vestfold tillatt for modulvogntog og beskrivelse av de forskjellige typene kjøretøy fremgår av kart og bilder under.



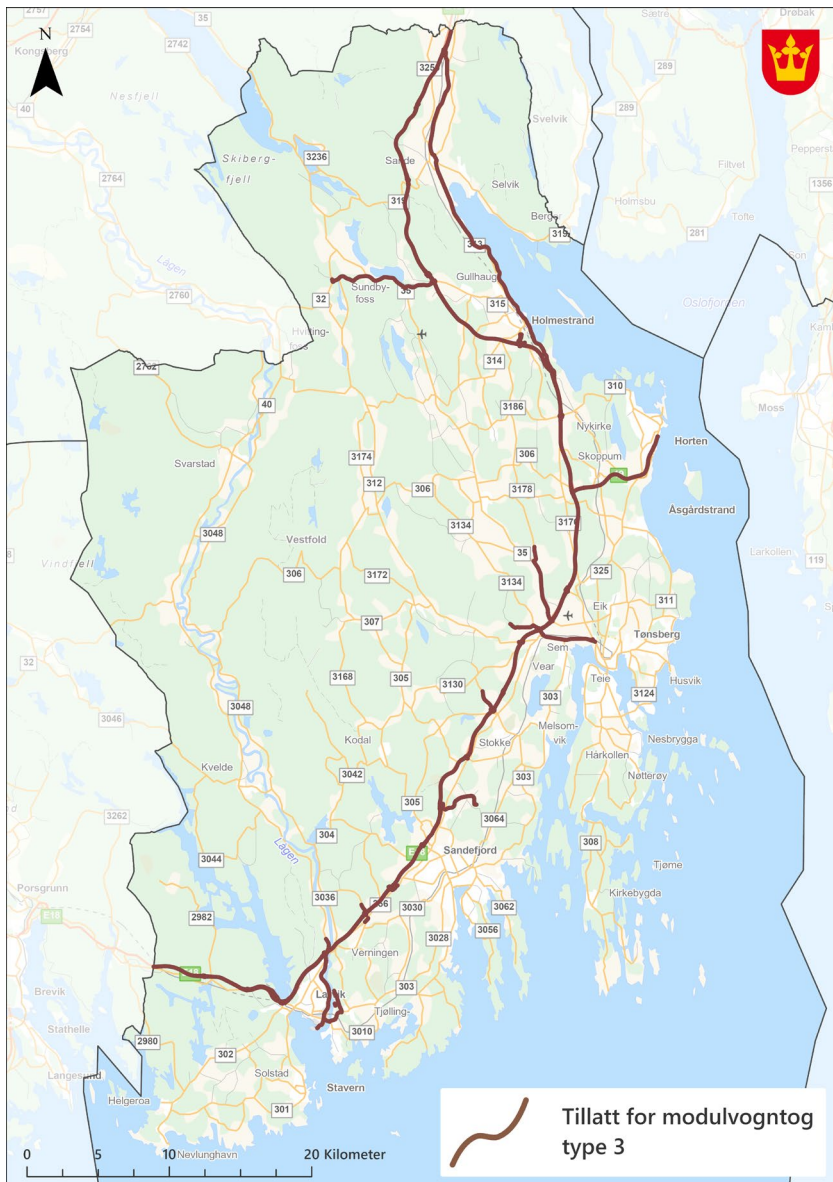
Modulvogntog type 1 og 2 og tilgjengelig riks- og fylkesveinett i Vestfold.



Modulvogntog type 1 (den mest brukte i Norge). Trekkvogn med dolly og semitrailier. Lengde opp til 25,25 og totalvekt opp til 60 tonn totalvekt.



Modulvogntog type 2. Trekkvogn med semitrailer og påhengsvogn. Lengde opp til 25,25 og totalvekt opp til 60 tonn totalvekt.

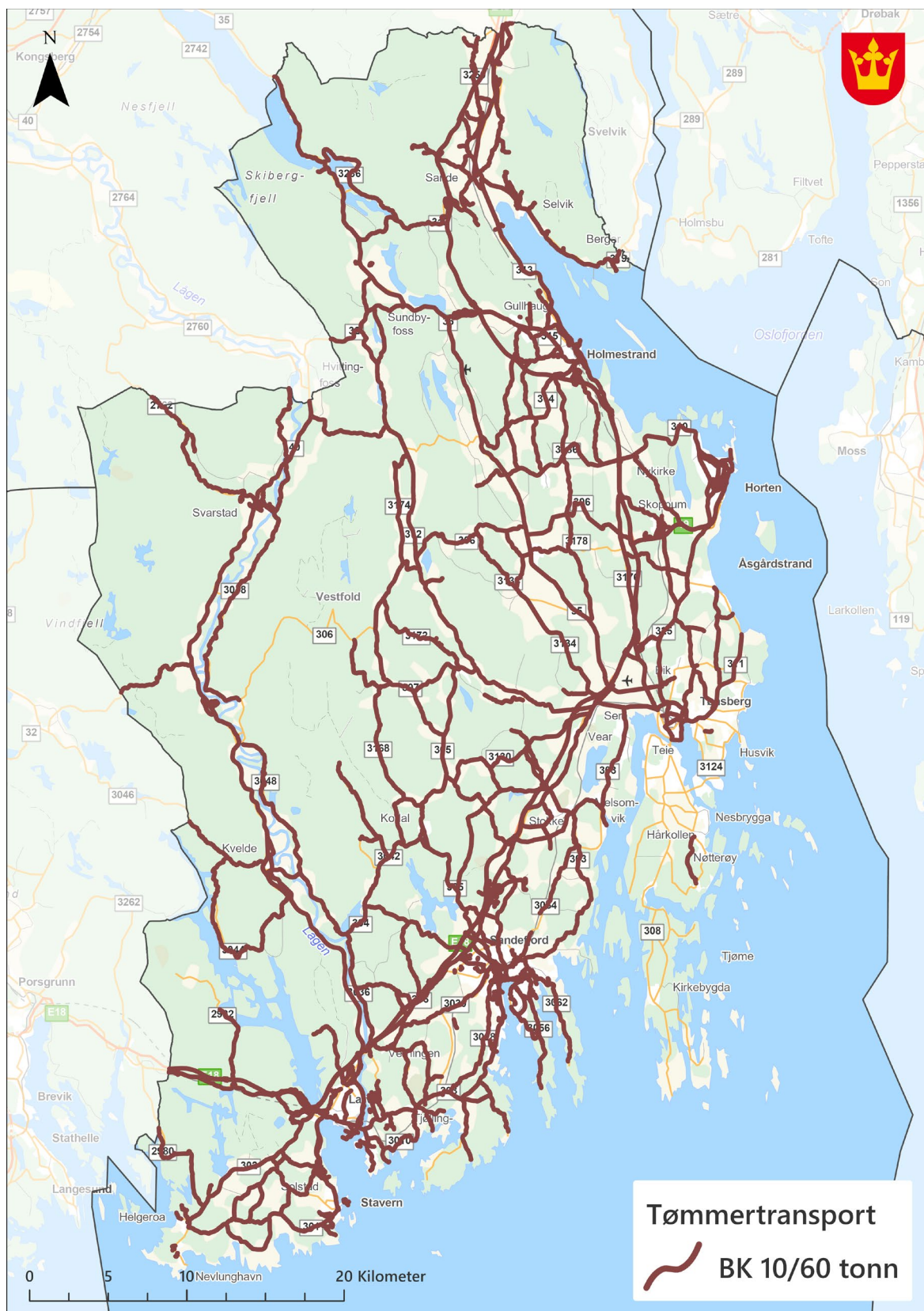


Modulvogntog type 3 og tilgjengelig riks- og fylkesveinett i Vestfold.



Modulvogntog type 3. Trekkvogn med spesiell semitrailer med kort skap/container i front og svingskive bak. Lengde opp til 25,25 og totalvekt opp til 60 tonn. Dårligere sporing enn type 1 og 2 og begrenset fremkommelighet på smale, svingete veier, krever mer plass i kryss, rundkjøringer og avkjørsler.

Tømmertransport kan foregå på et ytterligere utvidet veinett som vises i kartet under.



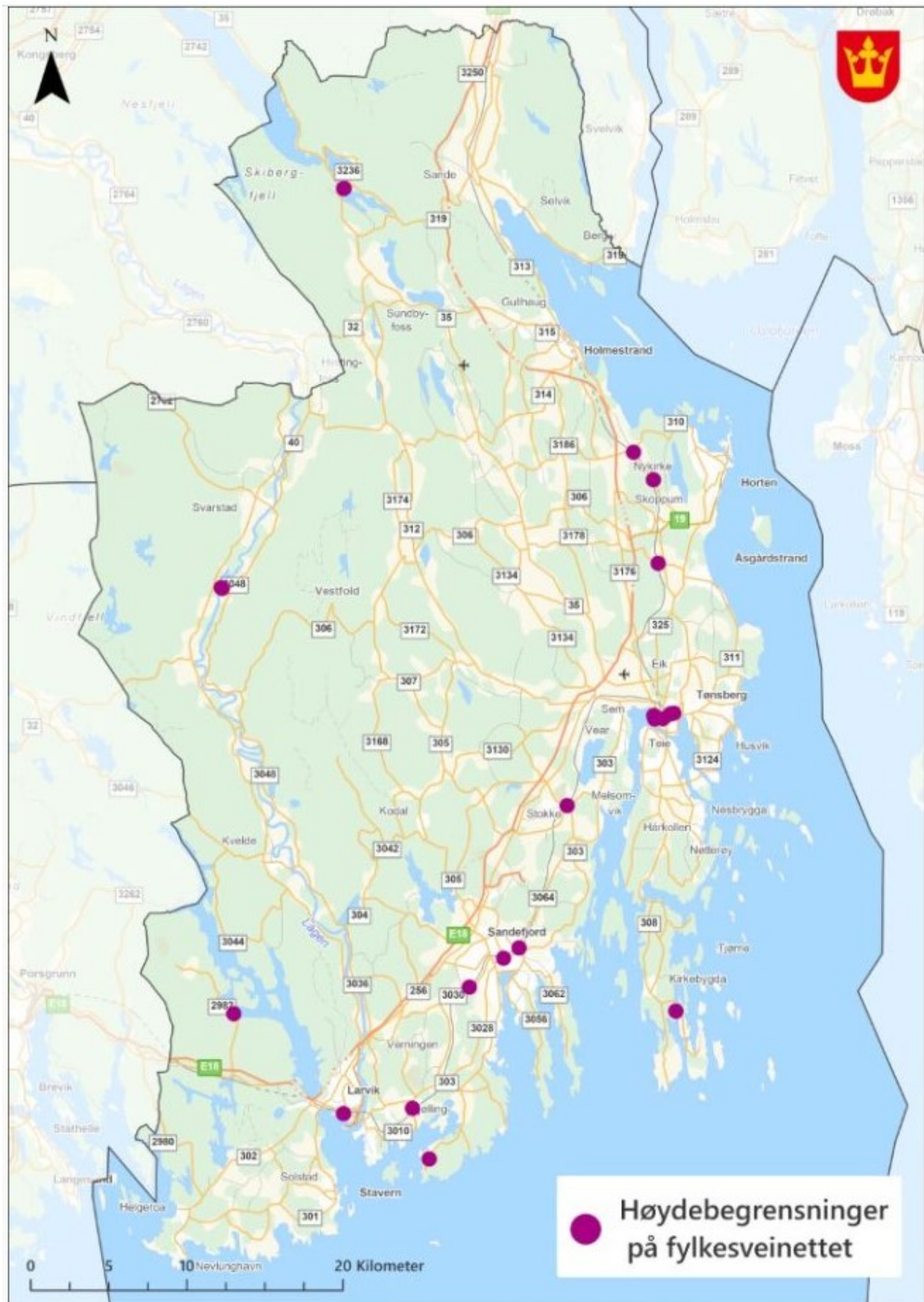
Tømmertransport og tilgjengelig veinett etter tillatt bruksklasse (BK) 10/60.

Transportårer som kan åpnes for modulvogntog og mulige andre endringer i veinettets bruksklasser vurderes løpende ut fra veienes tilstand og næringslivets behov. Bruene har tradisjonelt satt de viktigste grensene for bæreevne. Nye bæreevne målinger på fylkesvei i 2025 vil gi ny, vesentlig informasjon i vurderingene som må gjøres før en veistrekning kan endre bruksklasse. Videre er bransjen opptatt av veieierskap og sømløst veinett. Bransjen møter ofte på hindringer ved overganger mellom riksvei-fylkesvei-kommunal vei. Trafikksikkerhet, fremkommelighet, omkjøringsveier, vinterdrift og vedlikeholdsetterslep er også viktige tema for transportbransjen, samt klima, miljø og det grønne skiftet.

Høydebegrensninger på fylkesveinettet begrenser ytterligere rutevalget til transportører. I Vestfold har vi 19 punkter på veinettet som er under "fri høyde", som er definert til 4,5 meter. Hindringene er primært jernbanebruer, men også andre bruer samt Slottsfjelltunnelen i Tønsberg.



Høydebegrensninger er primært jernbanebruer, men også andre bruer samt Slottsfjelltunnelen i Tønsberg. Bildet viser jernbaneundergangen på fylkesvei 3052 Haslebakken i Sandefjord.



Høydebegrensninger på fylkesveinettet i Vestfold er primært jernbanebruer, men også andre bruer samt Slottsfjelltunnelen i Tønsberg.

Trafikkbelastning og kø, særlig inn mot og gjennom byområdene, skaper hindringer for vare- og næringstransport. Gode løsninger for bylogistikk er et sentralt tema for næringslivet som omtales nærmere i fagrapport om *Helhetlig mobilitet i byer og tettsteder*.

Smale veier og kurver, samt øvrige utfordrende punkter, avdekkes i nærmere samarbeid med bransjen og innlemmes i kunnskapsgrunnlaget.

3.7. Samfunnssikkerhet og beredskap

Totalberedskapsmeldingen (2025) peker på at kritiske samfunnsfunksjoner som veier, broer og annen infrastruktur allerede har vist seg sårbare. Ekstremværet "Hans" hadde alvorlige konsekvenser for kritisk infrastruktur flere steder i Sør-Norge i 2023. I 2025 raste "Amy" i Vestfold og oppryddingsarbeidet som fulgte ble kostbart og tidkrevende. Klimaendringene får konsekvenser for beredskap og forsvarsevne.

Fylkeskommunen har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap etter veglova § 10. Som veieier skal fylkeskommunen ivareta et forsvarlig nivå når det gjelder transportsikkerhet, fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene på det fylkeskommunale veinettet. En viktig årsak er at fylkesveinettet er sentralt i beredskapssammenheng, herunder hensynet til nødetater. Temavise beredskapsplaner utarbeides av respektive fagområder og i henhold til egne krav, og omfatter blant annet tunneler, bruer, omkjøringsveier ved planlagte og ikke-planlagte stengninger og naturfare (kvikkleire, skred, flom mm.).

Beredskap og klimahendelser

Samfunnssikkerhet, beredskap og klimaendringer påvirker i økende grad risiko- og sårbarhetsbildet på fylkesveinettet. En kombinasjon av mer hyppig ekstremvær, økte nedbørsmengder, flom, skred og temperaturvariasjoner, sammen med et aldrende veinett og varierende tilstand, bidrar til økt sannsynlighet for hendelser som påvirker både framkommelighet og trafiksikkerhet. Forringelse av dekke, svikt i drenering, erosjon, setninger og redusert bæreevne kan gi uforutsigbare kjøreforhold og økt ulykkesrisiko. Klimaendringer forsterker eksisterende svakheter i infrastrukturen, og gjør det mer krevende å opprettholde et stabilt og trafiksikkert veinett. Dette medfører behov for hyppigere tiltak, raskere respons og økt oppmerksomhet på forebyggende drift og vedlikehold. Samtidig stiller det større krav til dimensjonering av tiltak, materialvalg og tilpasning av standarder for å møte framtidige belastninger.

Beredskapshensyn er tett knyttet til trafiksikkerhet. Hendelser som stengte veier, ras, oversvømmelser eller andre driftsavvik kan føre til omkjøringer, økt trafikk på mindre egnede veier og mer krevende trafiksituasjoner. Dette kan i seg selv utløse behov for midlertidige eller permanente trafiksikkerhetstiltak, som skilting, sikring, trafikkregulering eller fysiske utbedringer.

Et robust og klimatilpasset drift- og vedlikeholdsregime er derfor avgjørende for å redusere risiko, sikre framkommelighet og opprettholde et høyt trafiksikkerhetsnivå. Dette forutsetter systematisk overvåking, risikobasert prioritering og evne til rask håndtering av hendelser, samt kontinuerlig utvikling av kunnskapsgrunnlaget knyttet til sammenhengen mellom klima, tilstand og trafiksikkerhet.

Vestfold er et lavereliggende og kystnært fylke. Økt og mer intens nedbør og styrtregn, mer flom, vind og stigende havnivå gir økt slitasje på fysisk infrastruktur, og dermed økt sannsynlighet for naturfarehendelser som skred og ras. Dette kan få konsekvenser for fremkommelighet, materiell, liv og helse.

Det er gjort vurderinger av flomsoner, skredpunkter og områder med kvikkleire langs fylkesveinettet. Ved behov konsulteres NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat). Deler av fylkesveinettet preges av setninger/strukturelle skader – ofte i sammenheng med store vannmengder i elver og bekker. Sikring av områder utsatt for flom, og særlig skredrisiko, er et viktig tiltak med tanke på klimatilpasninger. Det er registrert 18 skredpunkt langs fylkesveinettet i Vestfold.

Tønsberg kanalbru og andre bruer som kan føre til isolasjon

Det finnes i dag kun én veibruforbindelse mellom Færder og Tønsberg. Tønsberg kanalbru, som er en bevegelig klaffebri, anses som ett av fylkesveinettets mest sårbare punkter. Brua vil også i fremtiden ta mye av trafikken mellom fastlandet og Færder, selv etter at ny fastlandsforbindelse er på plass. Fastlandsforbindelsen til Nøtterøy er blant annet begrunnet i samfunnssikkerhet.



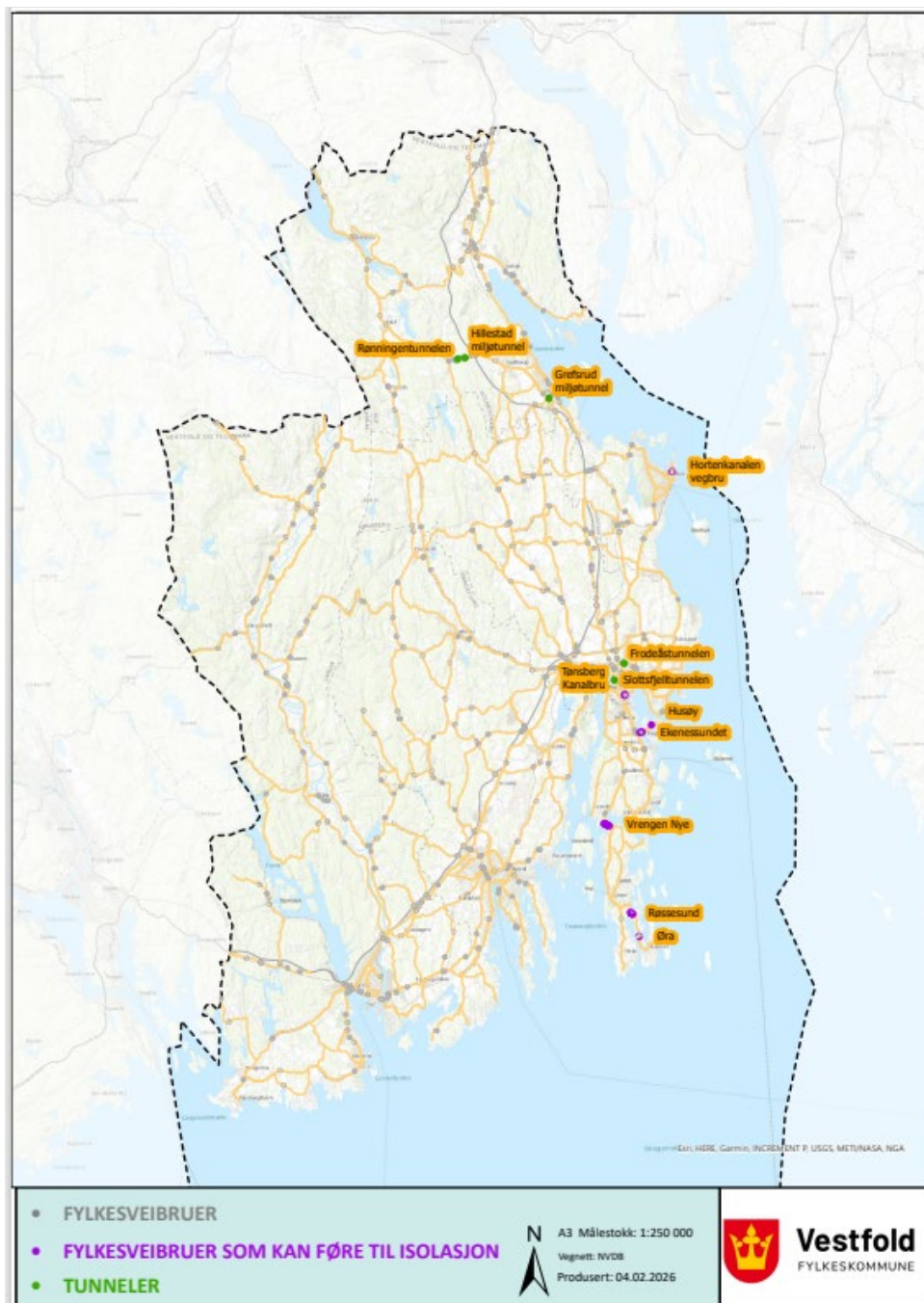
Det bor over 30 000 på øyene utenfor Tønsberg som er avhengige av en stabil og driftssikker Kanalbru.

Tilsvarende er det kun en veibruforbindelse mellom:

- Nøtterøy og Tjøme (Vrengenbrua) i Færder kommune
- Tjøme og Brøtsø (Røssesundbrua) i Færder kommune
- Nøtterøy og Føynland (Ekenessundet bru/Føynlandbrua) i Færder kommune
- Føynland og Husøy (Husøybrua) i Færder kommune
- Brøtsø og Hvasser (Øra bru) i Færder kommune
- Horten og Karl Johansvern (Hortenkanalen vegbru) i Horten kommune

Fylkeskommunen har sammen med aktuelle kommuner utarbeidet beredskapsplaner for hvordan en skal håndtere en situasjon der Tønsberg kanalbru eller noen av de ovenstående bruene må stenges. Dette for å ivareta hensynet til befolkningen som eventuelt rammes i en slik situasjon.

Farvannet under Tønsberg kanalbru og Vrengen bru har status som skipsled, og bruene kan i så måte utsettes for påkjørsel fra skipstrafikk. Det er egne planer for å håndtere hendelser som dette.



Kartet viser tunneler og fylkesveibruer, der fylkesveibruene som kan isolere lokalbefolkning ved brudd/skade er fremhevet spesielt.

Forsyningssikkerhet og militær beredskap

På grunn av krig og uforutsette hendelser (pandemi, klimaendringer etc.) er det de siste årene blitt et økt fokus på forsyningssikkerhet og militær beredskap. Norden er transportmessig sett sårbart, ettersom Finland, Sverige og Norge er avhengig av én fast forbindelse for vei og jernbane til kontinentet via Øresundsbroen. Sterke samfunnsmessige hensyn taler for å sikre god redundans i transportsystemet. Jyllandskorridoren, og fergeforbindelsene til havner med jernbanetilknytning, utgjør en beredskapsmessig viktig transportforbindelse inn til Norge. Larvik havn er en av få havner i Oslofjordområdet som har jernbanetilknytning.

I en alvorlig krisesituasjon, og i væpnet konflikt, vil Forsvarets behov for sivil støtte i form av varer, tjenester, personell og tilgang til infrastruktur overstige de ressursene som brukes i dag. Sentrale behov for Forsvaret vil være vei-, jernbane-, sjø- og lufttransport (med tilhørende infrastruktur) for forflytning av personell, materiell og forsyninger samt evakuering. DSB har identifisert 14 kritiske samfunnsfunksjoner. Transport er en av disse og rangert blant de mest kritiske.

Det er høye forventninger til fylkeskommunens bidrag på samferdselsområdet i kriser og krig. Fylkeskommunen er gjennom lov og forskrift også pålagt ansvaret for regional transportberedskap dersom det oppstår hendelser som gjør det nødvendig å raskt masse-evakuere sivilbefolkningen i Vestfold fra ett sted til ett annet. Gjennom fylkeskommunens avtaler med private busselskaper kan fylkeskommunen raskt mobilisere store transportressurser og forflytte tusenvis av mennesker. Denne forflytningskapasiteten inngår også i det nasjonale sivile beredskapssystemet som skal støtte mottak av allierte styrker dersom de kommer til Vestfold. Denne transportkapasiteten er blitt enda viktigere de siste to årene i og med at Sverige og Finland nå er medlem av NATO og vil få hjelp fra allierte styrker gjennom transitt i Norge. Fylkeskommunen har for å kvalitetssikre dette samfunnskritiske oppdraget laget planverk for sivil transportberedskap.

NATOs 7 krav til medlemslandene;

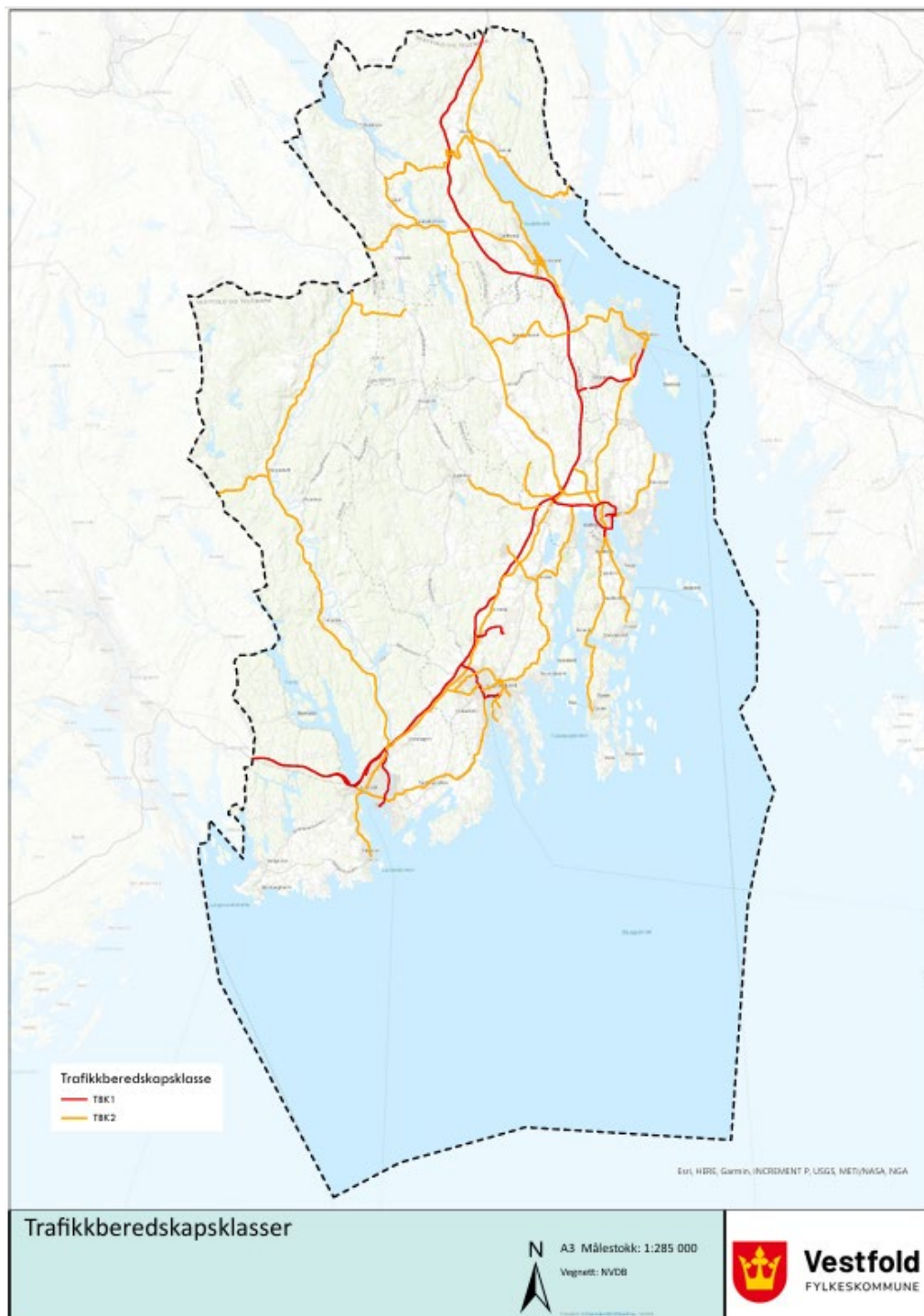
1. Sikre kontinuitet i nasjonale styringssystemer
2. Sikre en robust kraftforsyning
3. Sikre evnen til å håndtere ukontrollert forflytning av mennesker
4. Sikre robust mat- og vannforsyning
5. Sikre evnene til å håndtere masseskadesituasjoner
6. Sikre robuste sivile kommunikasjonssystemer
7. Sikre robuste transportsystemer

NATOs 7 krav til medlemslandene er sentrale i den norske Totalberedskapskommisjonens arbeid for å styrke samfunnssikkerheten (Regjeringen.no)

3.7.1 Veinett og trafikkberedskap

Veienes betydning i sivil transportberedskap er kritisk, da de er hovedåren for transport av livsnødvendige ressurser som mat, drivstoff, medisiner og utstyr under kriser, og sikrer mobilitet for nødetater og evakuering.

Veinettet er kategorisert i Trafikkberedskapsklasser (TBK) etter veiens samfunnsmessige betydning. Veinettet kategoriseres i fire ulike trafikkberedskapsklasser etter en samlet vurdering av en rekke forhold. TBK1 benyttes for de mest trafikkerte veiene i de største byområdene samt for veier som inngår i viktige transportkorridorer med høye krav til fremkommelighet og regularitet. Alle veier med ÅDT over 20 000 inngår i denne klassen. TBK1 omfatter innfartsårer til Tønsberg og Sandefjord, sammen med riksveier. TBK2 gjelder øvrige viktige fylkesveier med høy samfunnsmessig betydning (se kart under).



Kartet viser inndeling i Trafikkberedskapsklasse TBK1, som er veinett med høy samfunnsmessig betydning som inngår i viktige transportkorridorer med høye krav til fremkommelighet og regularitet. TBK1 i Vestfold er en kombinasjon av riksveinett og fylkesveinett (rød farge). TBK2 er øvrige viktige fylkesveier med høy samfunnsmessig betydning (gul farge).

Hver trafikkberedskapsklasse har spesifikke krav til trafikkberedskap og omkjøringsruter som defineres i egne trafikkberedskapsplaner. I regi av Statens vegvesen utvikles et nytt digitalt verktøy for utarbeidelse, revidering og tilgjengeliggjøring av trafikkberedskapsplaner/trafikkberedskapsdata. Verktøyet skal fremme raskere respons og kortere nedetid, spesielt for utsatte veistrekninger.

Byene i Vestfold er sårbare for trafikkstans ved stengninger og uforutsette hendelser på grunn av høye trafikkmengder. Et godt verktøy for å sikre smidig og effektiv trafikkavvikling er variable trafikkskilt/opplysningsskilt. Variable trafikkskilt vil raskt gi sanntidsinformasjon og anbefalt omkjøringsvei, noe som vil forbedre trafikkstyringen og sikkerheten. Presis og tidlig informasjon vil gi trafikantene anbefalt omkjøringsvei og mulighet til å unngå kø. Tidlig informasjon gjør det mulig for trafikantene å ta kvalifiserte valg av kjørerute tilpasset eget målpunkt på et tidlig tidspunkt. De mest avanserte skiltene kan vise forhåndsbestemte eller fritt programmerbare budskap, noe som gir fleksibilitet til å tilpasse informasjonen basert på sanntids trafikkforhold.

Den høye trafikkbelastningen gjør Tønsberg spesielt sårbar for stans i trafikken ved planlagte stengninger og uforutsette hendelser. Sårbarheten forsterkes ved flere faktorer, blant annet av Vestfold sentralsykehus som ligger midt i sentrum, Tønsberg kanalbru med daglige faste åpningstider i sesongen for fritidsbåter og bestillingsåpninger for næringstrafikk, samt at Tønsberg tiltrekker seg et stort antall besøkende både som turistby og vert for mange arrangementer som påvirker trafikkflyten. For bedre trafikkstyring, etableres det derfor variable skilt på tre hovedinnfarter til Tønsberg i 2026.

3.8. Økonomiske rammebetingelser

Trangere økonomiske rammer krever strengere prioriteringer. Dersom vi legger følgende føringer til grunn: *ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må*, er konsekvensen å prioritere økte midler til drift- og vedlikehold på bekostning av nye investeringsprosjekter.

Med begrensede økonomiske rammer og økende priser, er det viktigere enn noen gang å få mer igjen for pengene. Dette vil blant annet kunne påvirke valg av standard på ny infrastruktur, og valg av rasjonelle driftsløsninger, både for veinett og kollektivtrafikken. I dette ligger også en omstilling fra statlig til fylkeskommunal tenkning og handlingsrom, og behov for å utfordre etablert praksis, samtidig som respekten for fag og erfaring ivaretas. Håndbøkene til Statens vegvesen vil fremdeles ligge til grunn for valg som tas i prosjektene. Håndbøkene oppsummerer beste praksis, og gir samtidig muligheter for justeringer og lokal tilpasning gjennom fravikssystemet.

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

I tidligere år har kommunene i Vestfold i noen grad vært interessert i å delta i spleiselag (medfinansiering) for å få gjennomført f.eks. gang- og sykkelanlegg. I de senere år har det vært mindre interesse, grunnet økonomi i kommunene. Denne type tiltak må trolig i større grad fullfinansieres av fylkeskommunen. Når det gjelder samarbeid med kommunene om vann- og avløpsprosjekter og gang- og sykkelanlegg, vil dette fortsatt søkes gjennomført der det er mulig.

Fylkeskommunen jobber sammen med andre fylkeskommuner inn mot statlige myndigheter for å øke det statlige tilskuddet til fylkesvei over statsbudsjettet. Det er en stor utfordring at midler til å ivareta behovene på fylkesvei er sterkt underfinansiert sammenliknet med riksvei.

Innovative løsninger, som kan effektivisere virksomheten og redusere pris, vil løpende tas i bruk når det ligger til rette for det.

3.9. Statlig og privat infrastruktur

3.9.1 Riksveier

Vestfold har et begrenset riksveinett sammenliknet med andre fylker i landet. En sammenhengende firefelts E18 gir effektiv transport mellom byer og tettsteder internt i Vestfold, og binder fylket sammen med regioner i nord og sør. Øvrige riksveier er Rv 19 fra E18 til Horten fergekai, E18 fra Fokserød til TORP Sandefjord lufthavn og Rv 400 fra E18 til Larvik havn. Samlet er lengden på riksveinettet i Vestfold 171 km.

Kapasiteten ved Fokserød i Sandefjord og Øyakrysset i Larvik er utfordrende. Statens vegvesen har ansvaret for å utrede tiltak som kan bidra til å øke fremkommelig- og trafiksikkerheten ved disse to sårbare punktene.

I forbindelse med etablering av Kopstad godsterminal, er det behov for en utbedret krysstilknytning til E18 for å gi atkomst til området. Bevilgningene til dette må skje over statsbudsjettet.

3.9.2 Vestfoldbanen

Vestfoldbanen betjener alle byene i Vestfold, og utgjør ryggraden i kollektivsystemet. Togtilbudet tiltrekker seg passasjerer som reiser internt i fylket, og ikke minst reisende inn til Oslo-området. Vestfoldbanen er viktig for å sikre en utvikling av bo- og arbeidsmarkedet i regionen. InterCity Oslo-Skien på Vestfoldbanen er landets mest trafikkerte regiontogstrekning. Busstilbudet er lagt opp slik at det best mulig legges til rette for mating til tog.

Vestfoldbanen er en «ekte» InterCity-bane som betjener syv mellomstore byer (Holmestrand, Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien) og to tettsteder (Stokke og Sande). Mange av reisene er rettet mot Oslo-området, men også mange reiser internt i fylket. Til sammen utgjør Vestfold og Grenland en bo- og arbeidsregion.



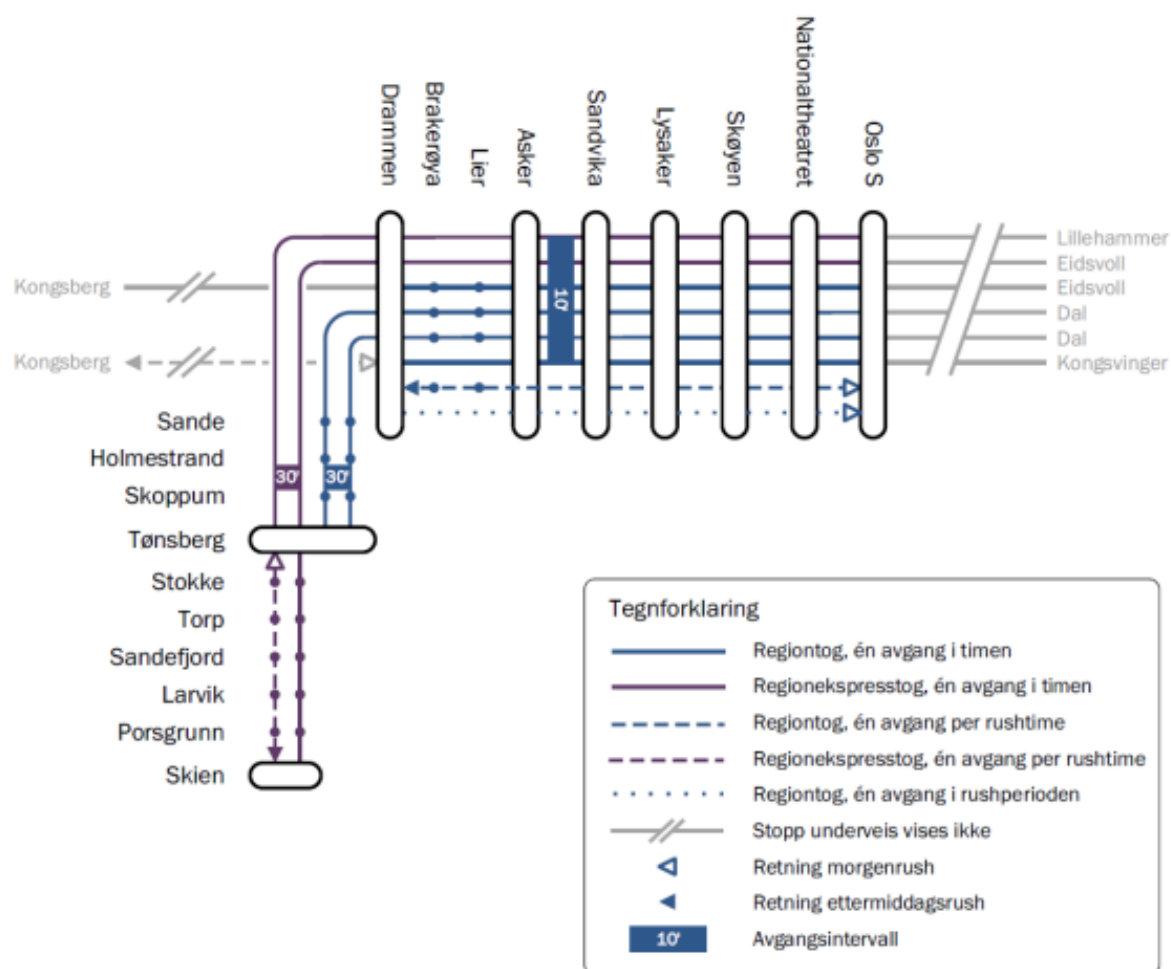
Vestfoldbanen betjener alle byene i Vestfold, og utgjør ryggraden i kollektivsystemet.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 anbefalte regjeringen å kutte all videre planlegging og utbygging av Vestfoldbanen sør for Tønsberg. I Stortingets behandling av planen, ble imidlertid dobbeltsporparsellen Stokke -Torp - Sandefjord tatt inn i første seksårsperiode av planen. Statsbudsjett for 2025 har sikret midler til oppstart av reguleringsplanarbeidet med 30 mill. kroner. Dette er ikke fulgt opp med ytterligere planleggingsmidler i 2026. Utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord vil gjøre det mulig å kjøre to tog i timen til Skien. En dobling av frekvensen vil øke togets attraktivitet i konkurranse med privatbilen, og dermed styrke potensialet for å redusere klimautslipp fra transport.

Når dobbeltsporet mellom Nykirke – Barkåker åpner høsten 2027 er det mulig å kjøre fire tog i timen hver vei mellom Tønsberg og Oslo. Jernbanedirektoratets forslag til rutetilbud fra desember 2026 for hvordan oppnå 4 tog i timen til og fra Tønsberg ved utnyttelse av dagens togmateriell og ulike linjer er:

- R13 Dal-Drammen forlenges til Tønsberg (2 tog per time)
- RE10 Lillehammer-Drammen forlenges til Tønsberg (1 tog per time)
- RE11 Eidsvoll-Skien (1 tog per time, som i dag)
- RE10 og RE11 kjøres med 30 min. intervall. Region- ekspresstogene (RE) vil gå direkte uten stopp mellom Tønsberg og Drammen, og vil kjøres som i dag med Flirt type 74.

Det foreslåtte tilbudet innebærer at to av de fire togene til og fra Tønsberg vil være såkalte region-ekspress tog som ikke stopper mellom Tønsberg og Drammen. De andre to avgangene vil være regiontog med start og stopp i Tønsberg. Reisetiden med regionekspressstogene Tønsberg-Oslo S vil være ca. 1 time. Dagens InterCity-tog vil fortsette som før for byene sør for Tønsberg, mens stasjonene Horten, Holmestrand og Sande kun vil bli betjent av regiontog med start og stopp i Tønsberg. Regiontogene vil få halvtimesfrekvens, og vil være av vogntypen 2+3 seter.



Figuren viser en skematisk fremstilling av togtilbudet fra desember 2026.

Selv om løsningsforslaget ser ut til å gi økt frekvens og kortere reisetid til Oslo for et flertall av de reisende på Vestfoldbanen, er det grunn til bekymring over hvordan byttemotstanden vil slå ut for interne reiser i fylket. Færre som tar toget kan bety økt biltrafikk, og vil undergrave nullvekstmålet i byområdene. Et tvunget togbytte vil også være en betydelig utfordring for de som er bevegelseshemmet eller har andre funksjonsutfordringer. Dette vil blant annet ikke være i tråd med nasjonale mål om å tilrettelegge for et aldersvennlig samfunn.

Fylkeskommunen og kommunene i Vestfold har ved flere anledninger vært tydelige overfor Jernbanedirektoratet om de uheldige ringvirkningene av deres anbefalte togtilbud på Vestfoldbanen. Det har også vært politisk engasjement overfor Samferdselsministeren, uten at det har endret på anbefalingene fra staten.

De uheldige ringvirkningene av det nye togtilbudet er noe også næringslivet og Universitetet i Sørøst-Norge er opptatte av. Tilbakemelding fra næringslivet er at en slik måte å legge opp togtilbudet på vil bety at innbyggere og arbeidstakere i den nordre delen av regionen får et dårligere tilbud enn det som var forventet. Ikke alle reiser er Oslorettet, men er også pendling mellom Vestfoldbyene og mot Grenland. Spesielt vanskelig blir det for alle som er avhengige av flyreiser i jobbsammenheng, enten det gjelder reiser til/fra regionens egen flyplass på Torp, eller

til/fra Oslo Lufthavn. Det foreslåtte togtilbudet vil kunne medføre at regionen vil kunne tape i konkurransen om attraktive arbeidstakere og næringsetablerere.

Jernbanestasjonen utgjør en stor mulighet for knutepunktutvikling når det gjelder å lage løsninger som sikrer smidig overgang mellom ulike mobilitetsløsninger i form av buss, delesykler, el-sparkesykler og delebiler. En kompakt byutvikling rundt knutepunktene vil sørge for økte markedspotensialer for bruk av tog. Det er viktig at den lokale kollektivtrafikken sørger for mating til tog ved å sørge for å tilpasse seg rutetidene til toget. Jernbanestasjonene må også legge til rette for tilpasset pendlerparkering. Det er lite ønskelig å bruke store arealer til parkering på stasjonene som ligger sentralt i byene. Her må det legges til rette for at flest mulig kan sykle, gå eller bruke buss til stasjonen. Det etableres en stor pendlerparkering knyttet til den nye stasjonen på Skoppum. Tanken er at denne skal gi et tilbud for større deler av Vestfold for de som er avhengig av å bruke bil til toget.

Vestfoldbanen trafikkeres i dag først og fremst med persontransport. På sikt kan det være ønskelig å tilrettelegge for godstransport fra Larvik havn og Kopstad godsterminal med sikte på å få mer gods over fra bil til jernbane.

3.9.3 Havner, fergeforbindelser og gods

Vestfold er vertsfylke for flere strategisk viktige havner og fergeforbindelser. Larvik havn og Slagen terminal i Tønsberg er blant landets 32 stamnetthavner og viktige knutepunkter for både person- og godstransport. Larvik er Norges største fergehavn for gods. I 2022 åpnet Larvik havn et sidespor til Vestfoldbanen, som gjør det mulig å overføre gods mellom sjø og bane. I samarbeid med Norske Skog og Bergene Holm har det i en periode gått ukentlige godstog til og fra Halden med tømmer og flis. Hvert godstog erstatter rundt 100 vogntog og reduserer dermed veitransporten og klimautslipp betydelig.

Horten–Moss på riksvei 19 er Norges mest trafikkerte innenlandske fergeforbindelse, og den eneste som drives uten offentlig støtte. Statens vegvesen har ansvar for driften av fergene, som alle i dag er elektriske. Fergen er også et viktig tilbud for pendlere på tvers av fjorden.

På samme strekningen Horten–Moss testkjører ASKOs Maritime elektriske, autonome fartøy for å transportere trailere og containere. Dette bidrar til lavere transportkostnader, mindre transportarbeid samt 5 000 tonn mindre CO2 utslipp per år.

Sandefjord–Strömstad har to daglige avganger, og er en viktig internasjonal forbindelse for både person- og godstransport. Ferger til Sverige og Danmark knytter regionen til det europeiske kontinentet.

Jyllandskorridoren knytter Sør-Norge og Vest-Sverige til Europa via havnene i Larvik, Grenland, Kristiansand og Gøteborg, gjennom Jylland i Danmark. Denne multimodale ruten kombinerer vei, bane og sjø og inngår i transportkorridor 3 i Nasjonal transportplan mellom Oslo og Stavanger. Viktig infrastruktur som veier, jernbane, terminaler, havner og lufthavner ligger langs denne korridoren. Jyllandskorridoren er den korteste ruten fra Sør-Norge til det europeiske kontinentet, og avlaster trafikken mellom Gøteborg og Oslo. En effektiv og grønn transportkorridor er viktig for næringsliv, reiseliv og bosetting.

3.9.4 TORP Sandefjord lufthavn

TORP Sandefjord lufthavn er en av få lufthavner i Norge som ikke er eid av staten ved Avinor. Sandefjord Lufthavn AS eier og driver TORP Sandefjord lufthavn med konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Eierne er Vestfold fylkeskommune, Sandefjord kommune og Vestfold Flyplassinvest AS.

TORP er Norges største private flyplass. Lufthavnen har et bredt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud. I 2025 reiste rundt 1,8 passasjerer fra lufthavnen. Dette var en nedgang på 3,7% fra året før.

Lufthavnen spiller en sentral rolle med tanke på næringslivet i regionen. Passasjerene kan reise med tog til flyplassen, via stasjonen på Råstad og tilbringertjenesten med buss. Det er også tilbringertjeneste med buss fra Fokserød. I planene for utbygging av dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord er det planlagt ny stasjon på vestsiden knyttet til terminalen på TORP. Dette vil gjøre det mer attraktivt å ta toget til flyplassen, og kunne bidra til å redusere behovet parkeringsarealer og klimaavtrykket knyttet til flyplassen. TORP har ambisjoner om null klimagassutslipp fra egen virksomhet i 2030.

I rushtid kan det oppstå kødannelser og forsinkelser i området rundt Fokserød. Dette berører blant annet reisende til og fra flyplassen. Det foreligger et forslag om en ny veiforbindelse fra Tassebekk for å sikre tilgjengeligheten til TORP Sandefjord lufthavn. Dette må i tilfelle planlegges sammen med det nye dobbeltsporet forbi flyplassen.

4. Oppsummering av dagens situasjon og utfordringsbilde

Fylkesveinettets omfang og funksjon

Vestfold har 1 140 km fylkesvei med svært høye trafikkmengder og stor slitasje. Fylkesveiene har en kritisk rolle for næringslivet, logistikk, kollektivtransport og hverdagsreiser. Fylkesveinettet vil ofte ivareta flere funksjoner samtidig, som hovedvei, viktig næringskorridor og boliggate. Dette innebærer interessekonflikter og avveining av hvilke behov som skal vektlegges.

Hyppige stengninger på riksveinettet skaper ekstra belastning på fylkesveier som fungerer som omkjøringsruter. Vestfold har en høy andel av regionale hovedveier på fylkesvei. Deler av dette er fortsatt ikke åpent for modulvogntog. Dette gjelder også deler av omkjøringsveinettet for E18.

Drift og vedlikehold

Både drift og vedlikehold av fylkesveinettet utfordres av stramme økonomiske rammer. Dette betyr blant annet at tilstanden på fylkesveinettet stadig forringes. Redusert standard vil redusere fremkommelighet, trafiksikkerhet og øker sårbarheten på fylkesveinettet. Klimaendringer gjør at behovet for vedlikehold og fornyelse er stort for å sikre tilstrekkelig robusthet i veisystemet. Mange bruer og veier nærmer seg slutten av teknisk levealder. Nye miljøkrav gir høyere kostnader, men er nødvendige for klimaomstilling. Det er behov for bedre data, mer forutsigbar finansiering, tilstandsstyring og risikobasert prioritering.

Trafiksikkerhet og nullvisjonen

Vestfold har siden 2014 hatt en positiv utvikling når det gjelder reduksjon i antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det konstateres likevel at de alvorligste ulykkene skjer på fylkesvei. Tiltak som midtoppmerking, bedre sikt, fartsregulering, kryssutbedring og trygge løsninger for myke trafikanter er viktig for å bygge opp om nullvisjonen. Økningen i MC- og mopedulykker de senere årene er bekymringsfull.

Fremtidens trafikkbilde

Det har vært en jevn trafikkvekst både i byområdene og på E18. Vestfold er beregnet å få en befolkningsvekst på 11,7% (30.000 flere innbyggere) innen 2050. Dette vil medføre en betydelig økning i trafikk dersom det ikke gjennomføres tiltak for å begrense bilbruken.

Grønn mobilitet

For å avlaste fylkesveinettet og bygge opp om nullvekstmålet i byområdene, må flere gå, sykle og reise kollektivt. Manglende sammenheng i sykkelnettet og dårlig standard i bysentrene hindrer måloppnåelse. Helhetlige og trygge løsninger krever bedre samordning mellom kommunene og fylkeskommunen. Utvikling av kollektivtilbudet bør prioriteres der potensialet for overgang fra bil er størst.

Næringslivets behov

Næringslivet er helt avhengig av et robust og effektivt fylkesveinett. Behovene inkluderer god fremkommelighet, bedre veistandard, god vinterdrift, modulvogntilgang, og pålitelig tilknytning til havner, terminaler, jernbane og flyplass.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Fylkesveiene er avgjørende for beredskap, forsyningssikkerhet og totalforsvaret. Klimaendringer øker risikoen for flom, skred og stenginger. Vestfold har flere sårbare punkter, særlig Tønsberg kanalbru og bruer som kan isolere lokalsamfunn ved brudd.

Økonomiske rammebetingelser

Stramme økonomiske rammer gjør prioriteringer innenfor samferdselsområdet krevende. Det må gjøres tøffe avveininger mellom drift, vedlikehold og investering. Det er tvingende nødvendig å prioritere å ta vare på og utnytte kapasiteten i infrastrukturen vi har, fremfor å bygge nytt.

Statlig og privat infrastruktur

Riksveier, Vestfoldbanen, havner og Torp Sandefjord lufthavn er, sammen med fylkesveinettet, sentrale deler av det totale transportbildet, og er viktig for befolkning og næringsliv.

Fylkeskommunen samarbeider med staten og privat næringsliv for å sikre en god utvikling av disse sentrale funksjonene i transportnettet.

5. Innspill til innsatsområder

Vestfoldplanen definerer noen hovedmål som skal bygge opp om vedtatte fylkesmål i Vestfoldplanen. De mest sentrale hovedmålene for denne fagrapporten er å «Utvikle gode mobilitetsløsninger», «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett» og «Møte fylkets klimautfordringer».

For å lykkes i arbeidet med å sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett skal fylkeskommunen, i samarbeid med kommunene og andre, arbeide for:

- Sikre god framkommelighet og trygghet på fylkesveiene
- Redusere antall drepte eller hardt skadde i trafikken i Vestfold
- Redusere vedlikeholdsetterslepet
- Utvikle fylkesveinettet for å ivareta befolkningens og næringslivets transportbehov

For å lykkes i arbeidet med å utvikle gode mobilitetsløsninger skal fylkeskommunen, i samarbeid med kommunene og andre, arbeide for:

- Gjøre det enkelt å reise miljøvennlig og øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt
- Forbedre punktligheten i kollektivtrafikken
- Øke kundetilfredsheten med kollektivtilbudet
- Øke befolkningens tilgang til universelt utformet (transport)infrastruktur

For å lykkes i arbeidet med å møte fylkets klimautfordringer i Vestfold vil fylkeskommunen, i samarbeid med kommunene og andre, blant annet arbeide for å:

- Redusere klimagassutslipp per innbygger
- Tilrettelegge for bedre sykkel- og kollektivtransportløsninger og fremme grønn mobilitet
- Fremme sirkulærøkonomi i næringslivet
- Beskytte infrastruktur, samfunn og kulturmiljø mot klimaendringer
- Redusere fylkeskommunens direkte og indirekte klimagassutslipp

De anbefalte innsatsområdene for utvikling av fylkesveinettet legger i tillegg følgende føringer fra NTP til grunn for prioriteringer av ressursbruken:

- Ta vare på det vi har
- Utbedre der vi kan
- Utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre
- Bygge nytt om nødvendig

Drift og vedlikehold

- Opprettholde et drift og vedlikeholdsnivå som sikrer et åpent og tilgjengelig fylkesveinett
- Differensiere drift- og vedlikehold basert på funksjon/viktighet av veiene, herunder gang- og sykkelveier
- Prioritere vedlikehold og innhenting av forfall på kritiske konstruksjoner og infrastruktur
- Gjennomføre strekningsvise utbedringer som ivaretar et helhetlig fornyingsbehov fremfor punktvis utbedringer
- Ta i bruk ny teknologi og automatisk innsamling av tilstandsdata på fylkesveinettet

Bedre utnyttelse av det vi har

- Optimal og bærekraftig forvaltning av eksisterende veikapital
- Bedre utnyttelse og forbedring av dagens infrastruktur for i mest mulig grad unngå behovet for ny infrastruktur
- Prioritere næringslivets behov for fremkommelighet og tilgjengelighet
- Aktivt bruke samhandling med seksjoner, sektorer, andre veieiere og næringen for å finne effektive løsninger
- Prioritere tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport

Trafikksikkerhet og nullvisjonen

- Utbedre kritiske strekninger og punkter som reduserer faren for de alvorligste ulykkene
- Redusere fartsgrenser innenfor og utenfor tettbygde strøk i henhold til nye fartskriterier
- Sikre at økt antall myke trafikanter i trafikken ikke fører til flere alvorlige ulykker

Utvikling av statlig og privat infrastruktur

- Ivareta påvirkningsrollen overfor statlige myndigheter for å fremme fylkets interesser blant annet inn mot Nasjonal transportplan. Dette gjelder utviklingen av:
 - Vestfoldbanen og togtilbudet (inkl. knutepunktutvikling)
 - TORP Sandefjord lufthavn - rammevilkår
 - havner/godsterminaler
 - ladeinfrastruktur/hvileplasser
 - Kopstad godsterminal – krysstilknytning E18
 - Alternative finansieringsmodeller for fylkesvei
- Følge opp Interregional plan for intermodal godstransport Vestfold og Telemark gjennom nytt handlingsprogram

Samfunnssikkerhet og totalberedskap

- Arbeide målrettet, systematisk og sporbart med samfunnssikkerhet
- Overvåke sårbarheter som følge av klimautfordringer og ekstremvær
- Arbeide risiko- og kunnskapsbasert
- Sørge for kontinuerlig forbedring gjennom læring fra analyser, uønskede hendelser og øvelser
- Samhandle med kommuner og Statsforvalter for å bedre ressursutnyttelsen og styrke beredskapsevnen og motstandskraften som en del av totalforsvaret



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

