

VEGSTRATEGI

Trøndelag fylkeskommune

2025-2036



Innhold

1. Innledning	3
Om dokumentet	3
Vegstrategiens plassering i det regionale plansystemet	3
FNs bærekraftsmål	4
2. Hovedmål	7
TEMAMÅL MED STRATEGIER	8
3. Trafikksikkerhet	9
Om trafikksikkerhet	9
Temamål for trafikksikkerhet	10
Delmål og strategier for trafikksikkerhet	11
4. Framkommelighet	17
Om framkommelighet	17
Temamål for framkommelighet	17
Delmål og strategier for framkommelighet	17
5. Klima og miljø	24
Om klima og miljø	24
Temamål klima og miljø	25
Delmål og strategier for klima og miljø	25
6. Vegeierrollen	29
Om vegeierrollen	29
Veglys - kriterier	32
Temamål for vegeierrollen	33
Delmål og strategier for vegeierrollen	34

1. Innledning

Om dokumentet

Vegstrategien er et politisk og administrativt verktøy. Den skal kommunisere til samarbeidspartnere om hvilke overordnede mål og strategier Trøndelag fylkeskommune har for å løse utfordringer og behov innenfor vegområdet. Det er gitt mål innenfor temaene trafikksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø og vegeierrollen.

Strategien har en lang horisont med varighet for perioden 2025-2036, men skal i henhold til Regional planstrategi 2024-2027 rulleres hvert 4. år for at den skal være relevant for utfordringer og tilpasset viktige rammevilkår.

Ett år etter forrige rulling ble det imidlertid gjennom et politisk initiativ i [HUS-sak 19/23](#) (pkt. 7) vedtatt en revidering av vegstrategien innen første fylkesting i 2025. Prosess for rulling ble avklart i [HUS-sak 16/24](#) og FT-sak 64/24. Kunnskapsgrunnlaget som ble utarbeidet til forrige versjon, og vedtatt i FT-sak 31/22 ble lagt til grunn for den nye strategien. Fordi rulling bygger på samme kunnskapsgrunnlag og ikke innebærer noen store prinsipielle endringer i mål, er vegstrategien ikke sendt ut på høring til kommuner eller andre samarbeidspartnere. I samme prosess ble det vedtatt at delstrategi trafikksikkerhet innarbeides i revidert vegstrategi for 2025 – 2036, og at det ved senere rulling ikke videreføres en egen delstrategi for trafikksikkerhet.

Som følge av at tidligere delstrategi Trafikksikkerhet skal innlemmes i Vegstrategien, har denne versjonen av Vegstrategien fått en inndeling i 2 hoveddeler. Del 1 inneholder de 4 temamålene trafikksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø og vegeierrollen. En ny del 2 handler mer spesifikt om Trafikksikkerhetsarbeidet i Trøndelag fylke. Dette var en viktig del av tidligere delstrategi for trafikksikkerhet. Sammenslåingen av de to dokumentene innebærer en forenkling av plansystemet. Intensjonen er å gi en inngang til arbeidet med fylkesvegnettet gjennom ett strategisk dokument som viser helheten i hvordan arbeidet innrettes i perioden 2025-2036.

Vegstrategien gir begrunnelse og retning for prioriteringer gjennom utarbeidelse av 4-årige Handlingsprogram for fylkesveger med årsbudsjett, som har en årlig rulling. Handlingsprogrammet har til formål å operasjonalisere de overordnede økonomiske rammer som gis via fylkets Økonomiplan.

Vegstrategiens plassering i det regionale plansystemet

[Regional planstrategi 2024-2027](#) ble vedtatt 11.06.2024 og gir føringer for det samlede planarbeidet i fylket i fylkestingsperioden fram til 2027. Vegstrategien er en temaplan angitt som en strategisk regional plan, og den skal rulleres i løpet av planperioden. Vegstrategien er ikke en plan etter plan- og bygningsloven. Figur 1 viser hvordan strategiske planer er plassert i forhold til [Trøndelagsplanen 2019-2030](#). Visjonen i Trøndelagsplanen er «vi skaper historie» og den gir overordnede føringer til Vegstrategien. Figur 2 viser hvor i planhierarkiet (nivå) Vegstrategien ligger, og hva som er planer som knyttes til denne på avdelingsnivå (Handlingsprogram veg og årsplan avdeling veg).



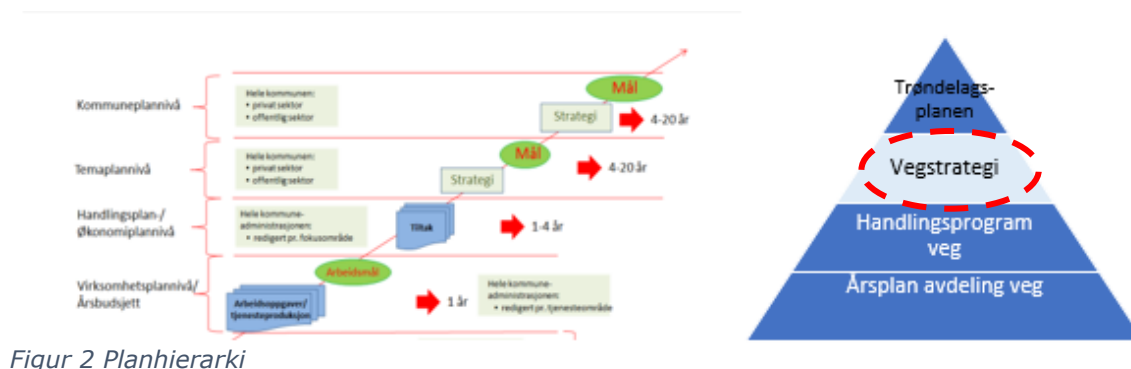
Figur 1 Plansystemet i Trøndelag fylkeskommune

I forbindelse med planstrategiens **satsingsområde 2** er Vegstrategien en av de planene som skal bidra innenfor flere samfunnsområder:

I Trøndelag skaper vi en god samfunnsberedskap i et trygt, helsefremmende og inkluderende Trøndelag gjennom:

- Et trygt og beredt Trøndelag, som er mer attraktivt og mindre sårbart
- Infrastruktur og mobilitetsløsninger som knytter Trøndelag og tilgrensende fylker og regioner bedre sammen
- En trygg oppvekst for gode liv i utdanning, jobb og fritid
- Kultur og frivillighet som skaper engasjement og lokal tilhørighet
- Samfunnsdeltakelse for alle

Vegstrategiens forhold til øvrige styrende dokument vises i figur 2.



FNs bærekraftsmål

[FNs medlemsland har vedtatt 17 bærekraftsmål](#) for en global innsats for en bærekraftig utvikling for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og for å stoppe klimaendringene fram mot 2030. Stortinget har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å håndtere vår tids utfordringer. FNs bærekraftsmål er direkte eller indirekte innarbeidet i de retningsvalgene som er gjort for gjennom rulling av Vegstrategien. 9 av delmålene under FNs bærekraftsmål er vurdert å være aktuelle for primæroppgaver og funksjoner knyttet til fylkeskommunens vegeierskap.

I arbeidet med trafiksikkerhet er særlig bærekraftsmål 3, 11, og 17 aktuelle.

I arbeidet med framkommelighet er særlig bærekraftsmål 3, 9, 11, 12, og 17 aktuelle.

I arbeidet med klima og miljø, er særlig bærekraftsmål 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15 og 17 aktuelle. Strategiene vektlegger samarbeid, håndtering av forurensning til vannressurser, hensyn til økosystem i planlegging og gjennomføring av tiltak, målesystemer for planlegging og registrering av tiltak for reduksjon av klimagassutslipp i prosjekter, ansvarlige prosesser i veganlegg, kartlegging og utvikling av et robust vegnett, strategier som støtter bærekraft for lokalsamfunn og byer.

I arbeidet med vegeierrollen er særlig bærekraftsmål 3, 9, 11, 12, og 17 aktuelle for de mål og strategier som er valgt, men alle de øvrige mål vil direkte eller indirekte finnes igjen gjennom sentrale elementer i den retning for forvaltning av fylkesvegnettet som det angis i Vegstrategien. Delmålene for vegeierrollen berører nevnte mål relativt direkte, mens det for hensynet til ivaretagelse av andre bærekraftsmål skjer en mer indirekte påvirkning. Generelt gjelder at effektiv og sikker mobilitet er viktig for oppfyllelse av en del av bærekraftsmålene, samtidig som infrastruktur og transport tradisjonelt influerer negativt gjennom klimautslipp, naturinngrep,

ulykker, miljøulempe etc. Dette betinger at hele transportsektoren må endres i en retning der den tilpasses kravene gitt gjennom bærekraftsmålene og tilsvarende føringer i [Regional Plan for Arealbruk 2022-2030](#) vedtatt i fylkestinget 09.03.22.



Figur 3 FNs 17 bærekraftsmål – ring rundt de 9 mest aktuelle målene for vegstrategien

HOVEDMÅL VEG			
Fylkesvegnettet skal ivaretas og utvikles i tråd med FNs bærekraftsmål, og legge til rette for et trafikksikkert, effektivt og robust transportsystem.			
TEMAMÅL 1 TRAFIKKSIKKERHET	TEMAMÅL 2 FRAMKOMMELIGHET	TEMAMÅL 3 KLIMA OG MILJØ	TEMAMÅL 4 VEGEIERROLLEN
Nullvisjonen legges til grunn for alt arbeid med fylkesvegnettet, med mål om en årlig reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i tråd med ambisjonen om maksimalt 35 drepte og hardt skadde i fylket i 2030.	Fylkesvegnettet skal legge til rette for til en effektiv og forutsigbar mobilitet for alle trafikantgrupper.	Trøndelag fylkeskommune skal ivareta vegeierskapet, både innenfor investering, drift og vedlikehold av veginfrastrukturen på en måte som stadig bidrar bedre til å: Oppfylle overordnede nasjonale miljømål. Begrense inngrep på dyrket jord og viktige naturområder. Ivareta viktige økologiske systemer.	Trøndelag fylkeskommune skal være en tydelig og framtidsrettet vegeier.
  	    	       	    

Figur 4 Oversikt over hvilke bærekraftsmål som knyttes til temamål med tilhørende delmål

2. Hovedmål

HOVEDMÅL

Fylkesvegnettet skal ivaretas og utvikles i tråd med FNs bærekraftsmål, og legge til rette for et trafikksikkert, effektivt og robust transportsystem

Med ordene «**trafikksikkert, effektivt og robust** vegsystem» menes:

Trafikksikkert

Et vegsystem som gjør at trafikantene føler seg trygge, risikoen for skader og dødsfall i vegtrafikken reduseres og som bidrar til å realisere nullvisjonen.

Effektivt

Et system som gjør at innsatsen til ulike trafikantgrupper langs fylkesvegnettet er minst mulig i forhold til tiden som benyttes til å nå et angitt målpunkt.

Robust

Et system som er lite sårbart for hendelser, planlagte og ikke planlagte, på vegnettet som reduserer framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Vegstrategien bygger på fylkeskommunens visjon; **“Vi skaper historie”** og FNs bærekraftsmål.

Ut fra et vegperspektiv innebærer det å utvikle infrastrukturen i størst mulig grad til dagens og framtidens behov, slik at det skal være mulig å bo i hele Trøndelag. Samtidig må aktiviteten tilpasses dagens tilgjengelige ressurser og adressere natur- og klimautfordringer som berører vegsektoren. Vegstrategien peker derfor ut realistiske mål med hensiktsmessige strategier ut ifra Trøndelag fylkeskommunes økonomiske situasjon. Ved hver rullering av Vegstrategien, har imidlertid de økonomiske rammebetingelsene endret seg i negativ retning. Ved inngangen til perioden er Trøndelag fylkeskommune i en situasjon der riktig strategi og prioritering er viktigere enn noen gang. I denne utgaven av vegstrategien er ambisjonsnivået for vegstrategien derfor noe nedjustert. Det er laget strategier for delmålene som anses å være viktigste og mest realistiske innsats å prioritere for å nå målene.

Føringene for arbeidet med revidert vegstrategi ble lagt i FT-sak 64/24. I denne saken inngår også en situasjonsbeskrivelse innenfor hvert av områdene i hovedmålet, henholdsvis trafikksikkert, effektivt og robust. Saken beskriver en negativ utvikling innen robusthet og effektivitet, og en utvikling i tråd med målsetningen innenfor trafikksikkerhet. Siden denne revisjonen også bygger på kunnskapsgrunnlaget fra 2022, er det grunn til å nevne at planperioden i revidert vegstrategi er 2025-2036.

TEMAMÅL MED STRATEGIER

Del 1 inneholder de 4 temamålene trafiksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø og vegeierrollen. Temamålene er delt inn i delmål med tilhørende strategier for å nå hovedmålet. Begrunnelsen for valgte mål og strategier baserer seg på Kunnskapsgrunnlaget som ble vedtatt i fylkestinget 27.04.22.

Vegstrategien gjelder for perioden 2025-2036, og gir mål og hvilke strategier som er valgt for hvordan arbeidet med veginfrastrukturen skal innrettes. Med bakgrunn i situasjonen ved inngangen til planperioden, vil derimot strategien i større grad omhandle retningsvalg for å løse den situasjonen Trøndelag fylkeskommune står i på kort sikt. Det er en reell fare for at det i kommende periode må gjøres drastiske og til dels upopulære valg for å opprettholde et riktig fylkesvegnett på et nivå som er tilpasset en bærekraftig fylkeskommune. Dette kan medføre redusert framkommelighet for enkelte trafikantgrupper, og et annet fylkesvegnett mot slutten av perioden enn det en ser per i dag. Likevel må det, med mindre det skjer helt spesielle hendelser, være et prinsipp at de fleste fylkesveger alltid, også i vårløsningen, er framkommelige for ambulanse, skolebuss og nødvendig næringstransport. Om nødvendig for å sikre disse framkommelighet i vårløsningen kan restriksjoner for annen trafikk innføres i kortere perioder. I denne prioriteringen legges det til grunn et førende prinsipp om at trafiksikkerhet alltid skal ivaretas før framkommelighet.

I tilknytning til Vegstrategien finnes det en kartmodul som inneholder utvalgte datasett fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) som viser data for de mange tema som er omtalt i vegstrategien, som for eksempel funksjonsklasseinndeling, vegnummer, bruer, tunneler, ulykkesopplysninger, trafikkmengde, opplysninger om bæreevne og muligheter for modulvogntog.

3. Trafikksikkerhet

Om trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet kan defineres som fravær av ulykker og skader i trafikken. Hvor sikker trafikken er, kan beregnes ut fra hvor mange ulykker og skader som skjer i forhold til omfanget av trafikk. (Trafikksikkerhetshåndboken. TØI). Oppdatert statistikk for trafikkulykker finnes på Statens vegvesens [Trafikkulykkesregister \(Trine\)](#). Et utdrag av statistikker er lagt fram i Kunnskapsgrunnlaget (vedlegg 1).

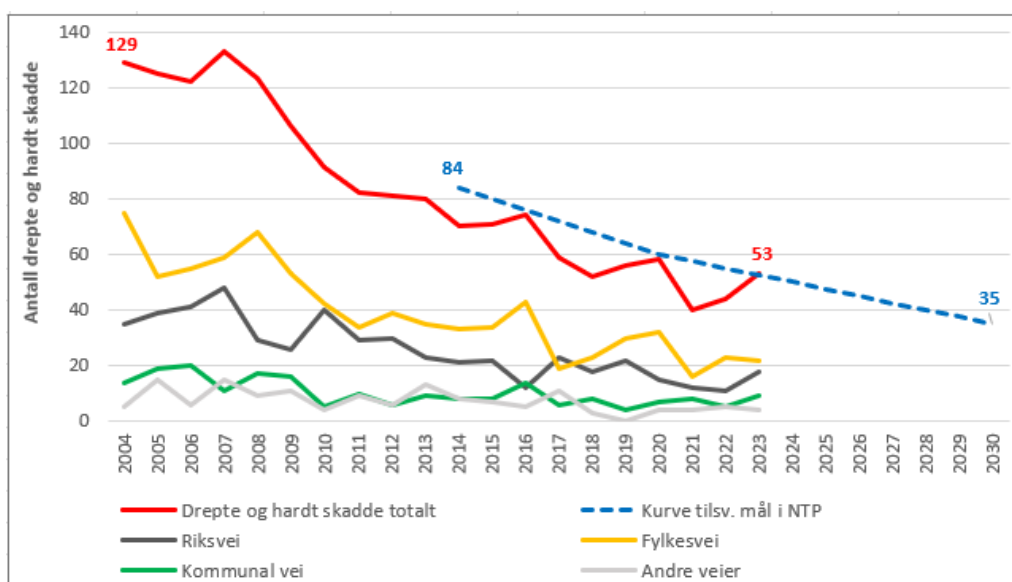
I 2001 vedtok Stortinget Nullvisjonen, en visjon om et vegsystem uten dødsfall eller alvorlige skader. I Nasjonal transportplan 2025–2033 er det fastsatt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Trøndelags relative andel av dette er maksimalt 35 drepte og hardt skadde i 2030. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Trafikksikkerhet er et sentralt tema ved de aller fleste fysiske tiltak. Dette gjelder både nye veganlegg, utbedring av eksisterende veg samt drift og vedlikehold.

Veglys er nærmere omtalt under kapitlet om vegeierrollen. Tunnelsikkerhet handler mer om risiko og sårbarhet enn trafikksikkerhet, og er derfor ikke inngående omtalt i dette dokumentet.

[«Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet»](#) er krav som fylkeskommunene er pålagt å gjennomføre.

Nasjonalt har utviklingen i ulykkesstatistikk vært mer positiv for antall drepte enn for hardt skadde. Utforkjøringsulykker er fortsatt den ulykkestypen som er størst på fylkesvegnettet, etterfulgt av møteulykker. Dette er også tilfellet for Trøndelag. Tabellen under viser måloppnåelse i forhold til etappemålet om antall drepte og hardt skadde i 2030. Av tabellen ser man at Trøndelag er det eneste fylket som hadde et resultat i 2022 som kvalifiserer til grønt. Trøndelag skiller seg klart positivt ut, også over tid, og har hvert år siden 2014 hatt færre drepte og hardt skadde enn det som er angitt i målkurven.



Utvikling i ulykker per vegkategori med måltall.

Som tiltak for å redusere antall møte- og utforkjøringsulykker har fylkesdirektøren ferdigstilt kartleggingsarbeidet som nevnt i gjeldende vegstrategi. I oppfølgingen av dette kartleggingsarbeidet, og for å fortsette den positive trenden mot etappemålet i 2030, vil det være nødvendig med prioritering av midler til å gjennomføre tiltak, særlig de mest kostnadskrevende

tiltakene knyttet til utforkjøringsulykker. Dette vil innebære at investeringsmidlene innenfor trafiksikkerhet i sin helhet må prioriteres til denne type tiltak, og at det dermed ikke vil være midler til mindre tiltak etter innspill fra kommunene. Det legges opp til å benytte TØI's Effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak i prioriteringen mellom tiltak.

Det er vanskelig angi årsaker til økningen av ulykker per 2023. På sett og vis er man tilbake til der vi var før pandemien. Samtidig må nedgangen man har hatt de siste årene fortsettes om ambisjonene i Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025 skal nås.

[TØI's effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak](#) oppsummerer effekter av 34 ulike trafiksikkerhetstiltak. Hovedvekten av infrastrukturtiltak ligger innenfor vegeiers ansvarsområde. For alle tiltak oppgir effektkatalogen estimerte effekter på antall drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lett skadde. Effektene er i hovedsak basert på [Trafiksikkerhetshåndboken](#). Effektene kan benyttes ved planlegging og prioritering mellom ulike trafiksikkerhetstiltak, bl.a. med hjelp av nyttekostnadsanalyser og i Vegdirektoratets beregningsverktøy TS-Effekt (Versjon 4.2). Effektkatalogen, Trafiksikkerhetshåndboken og TS-Effekt vil være viktige verktøy for prioritering av tiltak, og skal legges til grunn for all planlegging på fylkesveg.

Temamål for trafiksikkerhet

Temamål	Nullvisjonen legges til grunn for alt arbeid med fylkesvegnettet, med mål om en årlig reduksjon i antallet drepte og hardt skadde. I tråd med det nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, er Trøndelags ambisjon for 2030 den relative andelen av dette.
Trafiksikkerhet	

I Vegstrategien er tilnærmingen til trafiksikkerhetsarbeidet framstilt todelt, men i det daglige arbeidet henger dette sammen. I dette kapitlet omtales den delen av trafiksikkerhetsarbeidet som knyttes til fysiske tiltak på vegnettet. I del 2 finnes supplerende strategier som tidligere lå i delstrategi Trafiksikkerhet, som handler om rammene rundt og den prioriterte arbeidsformen for trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Temamålet for trafiksikkerhet gjelder derfor for både del 1 og 2.

Innledende del av temamålet er «Nullvisjonen», som skal ligge til grunn for alt arbeid på og langs fylkesveg. Når det gjelder siste del av temamålet er det i forbindelse med [Nasjonal transportplan](#) satt et måltall for maksimalt antall drepte og hardt skadde defineres i et gitt år. I dette ligger at det skal jobbes for maksimalt 35 drepte og hardt skadde i fylket i 2030, uavhengig av vegkategori. En kunne ha definert dette til å gjelde kun fylkesveg, men tallene her er mer variable mellom år sett i forhold til fylket som helhet. Fylkets trafiksikkerhetsarbeid f.eks. innenfor holdningsskapende arbeid og arbeidet med Trafiksikker kommune forventes også å ha effekt på andre vegeiers vegnett. Fylkeskommunens rolle er derfor viktig for å nå målsettingen i hele Trøndelag, på alle veger.

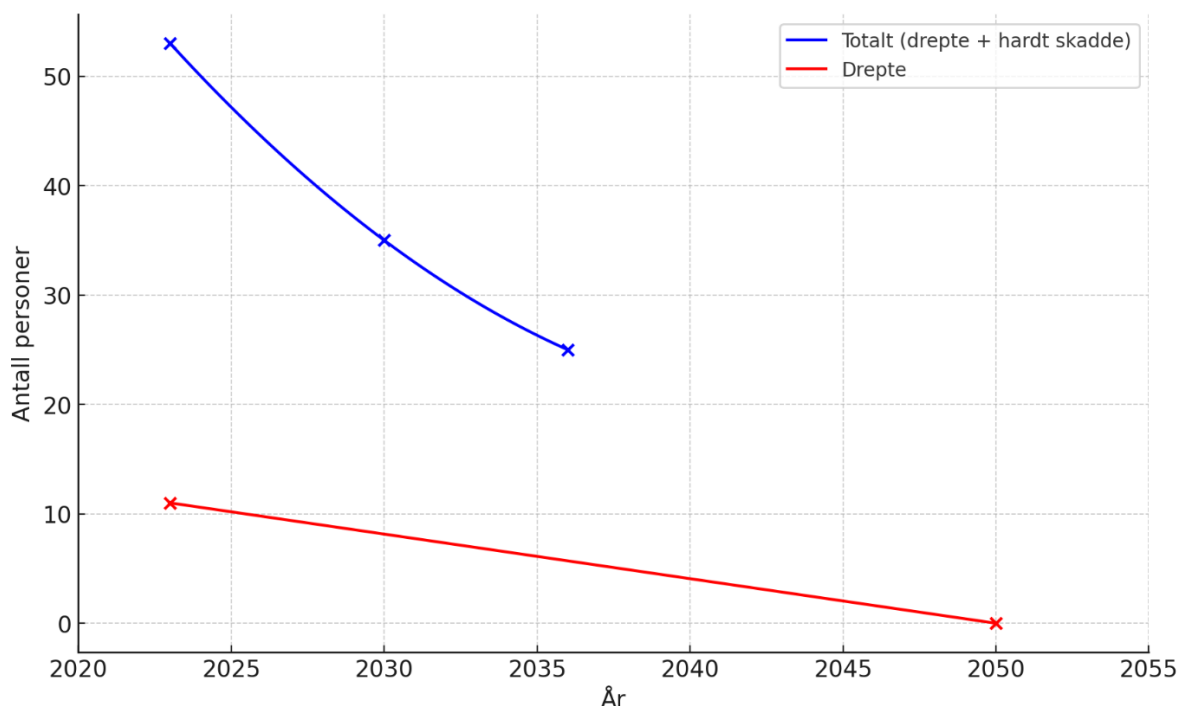
Strategier som foreslås i dette kapitlet gjelder i hovedsak tilrettelegging av infrastruktur. For å bidra til økt måloppnåelse skal alle tiltak som innarbeides i Handlingsprogram veg i kommende perioder, unntatt allerede bundne prosjekt og forskriftspliktige tiltak, vise til positiv forventet effekt for trafiksikkerhet, basert på TØI's effektkatalog.

Fylkets trafiksikkerhetsutvalg er ikke et lovpålagt organ, men Vegtrafikkloven §40 pålegger fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å framme trafiksikkerhet. Det er et strategisk valg av fylkeskommunen å innrette arbeidet med å oppfylle sitt ansvar gjennom å legge dette arbeidet til et trafiksikkerhetsutvalg. Dette har vært en mangeårig innretning i Trøndelag og har bidratt til et velorganisert og godt synlig samarbeid mellom de mange aktørene som bidrar inn i arbeidet. FTU sørger for at Fylkeskommunen følger opp nasjonal visjon og mål om 1 Statens vegvesen, «Trafiksikkerhetsutviklingen 2023» (2024) Temamål Trafiksikkerhet Nullvisjonen legges til grunn for alt arbeid med fylkesvegnettet, med mål om en årlig reduksjon i antallet drepte og hardt skadde. I tråd med det nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, er Trøndelags ambisjon for 2030 den relative andelen av dette. Vegstrategi 2025-2036 38 trafiksikkerhetstiltak, slik at arbeidet på trafiksikkerhetsområdet utledes av nasjonalt fastsatte prioriteringer og politikk. Trafiksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i alle saker som gjelder trafiksikkerhetsspørsmål. Gjennom FTU bidrar fylkeskommunen til å stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid i fylket. Trafiksikkerhetsutvalget

har møter ca. 5 ganger årlig og forvalter fylkeskommunale driftsmidler og utarbeider årlig Handlingsprogram for trafikksikkerhet, samt en årsmelding for sin aktivitet. Handlingsprogrammet prioriterer budsjettmidlene i hht. FTU sine vedtatte satsingsområder Spisset satsing, Bred satsing (herunder Trafikksikker kommune), myke trafikanter, forskning/utvikling, tilskuddsordning og transporttiltak rettet mot ungdom. Trafikksikkerhetsutvalget består av de samme medlemmer med varamedlemmer som for Hovedutvalg for samferdsel. Fylkestinget velger leder og nestleder. I tillegg til valgte medlemmer møter representanter fra følgende institusjoner som faglig/konsultative representanter:

- Trygg Trafikk
- Trøndelag politidistrikt
- Utrykningspolitiet
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Fylkesdirektørens representanter fra relevante fagområder
- Ungdommens Fylkesutvalg (UFU)

Utgangspunktet er at det i 2023 var 53 drepte og hardt skadde, uavhengig av vegkategori. Med et mål om å redusere dette til 35 innen 2030, og ved å benytte en ikke-lineær framskrivning, anslås et delmål for 2036 (slutten av planperioden) til å være omtrent 25 drepte og hardt skadde. For å nå det endelige målet om 0 drepte i 2050, bør antallet drepte i 2036 ikke overstige 6. Dette innebærer at det i perioden fra 2023 til 2036 må oppnås en samlet reduksjon i antall drepte og hardt skadde på minst 50 %, med videre nedgang etter 2036 for å sikre målet i 2050. Dette er vist i modellen under.



Delmål og strategier for trafikksikkerhet

Vegstrategiens temamål for trafikksikkerhet deles videre inn i 5 delmål med tilhørende strategier som vil være gjeldende fram til neste revisjon av Vegstrategien. Dette vil gi støtte til å prioritere

riktige trafikkssikkerhetstiltak i kommende periode. En omtale og ytterligere definisjon av de enkelte delmålene følger i teksten under.

Delmål 1 Antall ulykker som involverer myke trafikanter skal reduseres i perioden

Med myke trafikanter menes gående og syklende (inkludert mikromobilitet). Dette er det grunn til å presisere fordi statistikken kan inkludere mer enn gående og syklende.

I kunnskapsgrunnlaget kap. 2.2.2.6 står det omtalt mulige målkonflikter mellom trafikkssikkerhet og andre tema. Blant annet er det omtalt en mulig målkonflikt mellom nullvekstmål og nullvisjon. Fordi nullvekstmålet (og tilsvarende mål for andre by- og tettstedsområder) legger opp til større andel myke trafikanter kan en frykte at både andelen og antallet ulykker med myke trafikanter øker. Det som da har verdi, er å måle *antallet* ulykker.

For å sikre myke trafikanter er gang- og sykkelveginspeksjoner (GS-inspeksjon) noe som gir god kunnskap om faren for ulykker. GS-inspeksjon defineres som en trafikkssikkerhetsinspeksjon (TS-inspeksjon) på gang- og sykkelvegnettet. Metoden er definert i [Statens vegvesens veileder V720](#).

Det er 392 km sykkelnett registrert som fylkesveg. De høyest trafikkerte stedene bør prioriteres tidlig for inspeksjoner, og en andel av sykkelnettet skal inspiseres hvert år i planperioden.

Trafikkssikker fylkeskommune» er en godkjenningsordning for helhetlig arbeid på trafikkssikkerhet på tvers av hele organisasjonen. Sertifiseringen bidrar til systematisk arbeid med, og økt søkelys på, trafikkssikkerhet. Trøndelag fylkeskommune ble sertifisert for første gang i 2022, og godkjenningen må fornyes hvert 3. år. Strategien peker derfor på hvordan fylkeskommunen gjennom systematisk kvalitetsarbeid i egen organisasjon skal innrette seg for å nå målene sine innenfor trafikkssikkerhet. Fylkeskommunen skal være en pådriver i fylkets trafikkssikkerhetsarbeid. Det er derfor viktig at fylkeskommunen har kompetanse og god systematikk i sin innretning på trafikkssikkerhetsarbeidet. Innenfor områder som plan, samferdsel og kollektivtrafikk, folkehelse, næring, bygg, anlegg og eiendom, vil virksomhetene på ulike måter berøre temaet trafikkssikkerhet. Dette viser at trafikkssikkerhet i stor grad er et tverrsektorielt arbeid. For eksempel kan dette handle om å sikre gode rutiner i forbindelse med utarbeidelse av planer som vedrører trafikkssikkerhet, og at planene gjøres kjent for de avdelinger/sektorer som har et ansvar i trafikkssikkerhetsarbeidet.

Gjennom dokumentasjon fra alle fylkeskommunens avdelinger og seksjoner skal fylkeskommunen vise at trafikkssikkerhet ikke bare vises gjennom generelle holdninger, men kan konkretiseres og dokumenteres med tiltak, rutiner etc. På denne måten må alle deler av fylkeskommunen være bevisst på at de har et delansvar for å ivareta trafikkssikkerhet i forbindelse med sin virksomhet.

Delmål 1 Antall ulykker som involverer myke trafikanter skal reduseres i perioden	Strategi 1 Det skal gjennom et kartleggingsarbeid avdekkes hvor risikoen for myke trafikanter har vært størst de siste 5 år
	Strategi 2 I byområder skal det rettes en særlig innsats mot tilrettelegging for myke trafikanter
	Strategi 3 I prioriteringer og beslutninger om bygging av nye gang- og sykkelveger skal trafikksikkerhet vektlegges høyt
	Strategi 4 Det skal gjennomføres gang- og sykkelveginspeksjoner på eksisterende sykkelvegnett i fylket, slik at hele vegnettet er kartlagt i løpet av planperioden (NTTS 78).
	Strategi 5 Fylkeskommunen skal tilrå og samordne tiltak for å framme trafikksikkerheten i Trøndelag, jf. Vegtrafikkloven § 40 a gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Delmål 2 Møteulykker og utforkjøringsulykker skal reduseres

Delmålet anses som tilstrekkelig utledet i kunnskapsgrunnlaget, og henspiller til at utforkjøringsulykker er den ulykkestypen som er størst på fylkesvegnettet, etterfulgt av møteulykker. Det er så klart et mål om reduksjon i alle typer ulykker, men dette målet er angitt for å rette en særskilt innsats mot møte- og utforkjøringsulykker.

Siden 2021, da kunnskapsgrunnlaget ble utarbeidet har antallet møte- og utforkjøringsulykker gått ned. Utforkjøringsulykker er fortsatt den ulykkestypen med størst andel, men kryssulykker er i ferd med å få en større andel enn møteulykker. Figuren under, hentet fra Trine, viser utviklingen i møte- og utforkjøringsulykker siden 2021.

Trafikkulykkesregister									
År	IT	Dødsulykke	IT	Ulykke med hardt skadde	IT	Ulykke med lettere skadde	IT	Sum	IT
2023		3		8		59		70	
2022		5		8		66		79	
2021		1		4		95		100	

Figuren viser at det er en økning i ulykker med drepte og hardt skadde, men at antallet ulykker med lettere skadde har blitt redusert.

Reduksjon i møteulykker og konsekvensen av disse oppnås hovedsakelig gjennom redusert fart og forbedret infrastruktur. Det er meget få strekninger på fylkesvegnettet som er aktuelle for fysisk midtdeler.

Siden forrige vegstrategi ble vedtatt er det gjennomført et kartleggingsarbeid med tanke på risikokurver. Strategi 1 er derfor endret fra å omhandle kartlegging til å omhandle tiltak etter kartlegging. Dette for å bedre trafikksikkerheten.

Forsterket midtoppmerking er, i motsetning til forrige vegstrategi, definert som en strategi for å unngå møteulykker. Strategien er med utgangspunkt i TØI [Trafikksikkerhetshåndboka](#), der det pekes på en forventet nedgang i møteulykker på 24% (ref. tab. 3.13.1) ved etablering av forsterket midtoppmerking. [Håndbok N302 Vegoppmerking](#) beskriver løsningen. Det legges opp til at strekninger som ikke inngår i kommende års asfaltprogram, skal utbedres via et eget program finansiert av sekkepost trafikksikkerhet

Delmål 2 Møteulykker og utforkjøringsulykker skal reduseres	Strategi 1 Sekkepost trafikksikkerhet skal prioriteres til mindre, målrettede tiltak basert på risikokurvekartlegging. Større tiltak må finansieres som egne prosjekter.
	Strategi 2 Innretning på fornyingsprogram skal prioritere utbedring av standardetterslep på de mest trafikkerte og ulykkesutsatte vegene
	Strategi 3 Det skal gjennom kartleggingsarbeid identifiseres strekninger på fylkesveg med særlig risiko for MC og moped
	Strategi 4 Alle veger med minst 7,5 meter vegbredde skal ha forsterket midtoppmerking i løpet av første halvdel av planperioden. (NTTS 112)
	Strategi 5 Fylkeskommunen vil innarbeide prioriteringer og tiltak i Nasjonal Tiltaksplan for Trafikksikkerhet på vei i egne strategier og planer som er relevante for trafikksikkerhet

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er en felles fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen. Planen inneholder 179 målrettede tiltak. Disse skal bidra til at vi når ambisjonen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Tiltak forutsettes å være gjennomførbare innenfor forventede økonomiske rammer.

Delmål 3 Strekninger og steder med de alvorligste ulykkene, identifisert gjennom UAG-analyser og andre risikovurderinger, skal være utbedret innen 2030

Delmålet er revidert fra å omfatte «registrerte ulykkespunkt og -strekninger» til å basere seg på andre metoder for risikovurdering. Dette skyldes at ulykkespunkt og ulykkesstrekninger ikke lenger registreres og følges opp på samme måte. For å sikre en fortsatt systematisk oppfølging av eksisterende kunnskapsgrunnlag, vektlegger det nye delmålet økt bruk av ulykkesanalyser og data i vurderingen av nødvendige tiltak.

For å redusere antall alvorlige ulykker er det avgjørende å identifisere og gjennomføre målrettede fysiske tiltak på de mest utsatte vegstrekningene og i ulykkesutsatte kryss. Fylkeskommunen skal derfor aktivt bruke ulykkesanalyser, trafikksikkerhetsinspeksjoner og revisjoner for å prioritere tiltak der de gir størst effekt.

I tillegg skal ny teknologi, inkludert kunstig intelligens og sanntidsdata, styrke beslutningsgrunnlaget og legge til rette for kontinuerlig læring og forbedring av trafikksikkerhetsarbeidet.

«Trafikksikker fylkeskommune» er en godkjenningsordning for helhetlig arbeid på trafikksikkerhet på tvers av hele organisasjonen. Sertifiseringen bidrar til systematisk arbeid med, og økt søkelys på, trafikksikkerhet. Trøndelag fylkeskommune ble sertifisert for første gang i 2022, og godkjenningen må fornyes hvert 3. år. Strategien peker derfor på hvordan fylkeskommunen gjennom systematisk kvalitetsarbeid i egen organisasjon skal innrette seg for å nå målene sine innenfor trafikksikkerhet. Fylkeskommunen skal være en pådriver i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Det er derfor viktig at fylkeskommunen har kompetanse og god systematikk i sin innretning på trafikksikkerhetsarbeidet. Innenfor områder som plan, samferdsel og kollektivtrafikk, folkehelse, næring, bygg, anlegg og eiendom, vil virksomhetene på ulike måter berøre temaet trafikksikkerhet. Dette viser at trafikksikkerhet i stor grad er et tverrsektorielt arbeid. For eksempel kan dette handle om å sikre gode rutiner i forbindelse med utarbeidelse av planer som vedrører trafikksikkerhet, og at planene gjøres kjent for de avdelinger/sektorer som har et ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom dokumentasjon fra alle fylkeskommunens avdelinger og seksjoner skal fylkeskommunen vise at trafikksikkerhet ikke bare vises gjennom generelle holdninger, men kan konkretiseres og dokumenteres med tiltak, rutiner etc. På denne måten må alle deler av fylkeskommunen være bevisst på at de har et delansvar for å ivareta trafikksikkerhet i forbindelse med sin virksomhet.

Gjennom en systematisk og datadrevet tilnærming skal fylkeskommunen bidra til tryggere veger og redusert ulykkesrisiko for alle trafikanter.

Delmål 3 Strekninger og steder med de alvorligste ulykkene, identifisert gjennom UAG-analyser og andre risikovurderinger, skal være utbedret innen 2030	Strategi 1 Fylkeskommunen skal bruke ulykkesanalyser, trafikksikkerhetsinspeksjoner og -revisjoner aktivt for å forbedre trafikksikkerhetsarbeidet og prioritere målrettede tiltak.
	Strategi 2 Fylkeskommunen skal styrke kunnskapsgrunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet ved å integrere kunstig intelligens, sanntidsdata og ny teknologi for å forbedre beslutningsgrunnlaget og fremme kontinuerlig læring
	Strategi 3 Trøndelag fylkeskommune vil videreutvikle sin rolle som godkjent Trafikksikker fylkeskommune, og vil resertifiseres hvert tredje år.

Delmål 4 Kryssulykker og ulykker som involverer myke trafikanter og kryssulykker i Trondheim, skal reduseres i planperioden

Trondheim er en by i vekst, og som en del av Miljøpakkesamarbeidet gjøres det omfattende infrastrukturtiltak for å lette tilgjengeligheten for myke trafikanter. Med økende befolkning og en forventning om flere miljøvennlige reiser gjennom nullvekstmålet, vil dette innebære at andelen myke trafikanter vil fortsette å øke, og trafikksikkerheten må tilpasses en ny virkelighet der flere deler det samme trafikkområdet.

Ulykkesstatistikken viser at fotgjengere og kryssende trafikk står for en økende andel av de registrerte ulykkene. I 2023 var det en markant økning i fotgjengerulykker sammenlignet med tidligere år, og kryssulykker har også vist en oppadgående trend etter en periode med nedgang. Dette utfordrer målet om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken (nullvisjonen). For å møte både nullvekstmålet og nullvisjonen må trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim vris mot løsninger som reduserer risikoen for myke trafikanter, særlig i kryss og bynære områder.

Det legges derfor opp til et nytt delmål som omhandler de to ulykkestypene med høyest ulykkesfrekvens på fylkesveg i Trondheim, fotgjengere og kryssulykker.

Delmål 4 Kryssulykker og ulykker som involverer myke trafikanter og kryssulykker i Trondheim, skal reduseres i planperioden	Strategi 1 Byrommet skal utformes slik at fotgjengere har sikre og tydelige ferdselsårer, med bedre belysning og mer forutsigbare krysningspunkter.
	Strategi 2 Kryss med høy ulykkesrisiko skal forbedres gjennom bedre siktforhold, mer intuitive trafikkmønstre og utforming som minimerer konflikt mellom trafikanter.
	Strategi 3 Ulykkesstatistikk og sanntidsdata skal brukes aktivt for å identifisere risikoområder og sikre at tiltak gir ønsket effekt.

4. Framkommelighet

Om framkommelighet

Temaet framkommelighet er sentralt i forhold til det elementet i hovedmålet i Vegstrategien som handler om at Fylkesvegnettet skal være effektivt. Framkommelighet er en generell betegnelse for hvor raskt eller lett det er å forflytte seg i trafikken. Samtidig skal vegnettet også være trygt. Det er mange ulike trafikantergrupper som bruker vegnettet, så det er viktig å ta stilling til om noen brukergrupper må prioriteres for god framkommelighet i ulike veganlegg. Dette kan variere fra sted til sted. Trafikksikkerhet henger nøye sammen med det å tilrettelegge for effektiv forflytning i et veganlegg der ulike trafikanter kan ha ulike hensikter for sin reise. I dette kapitlet er det gitt mål og strategier for framkommeligheten for ulike trafikantergrupper, herunder innretning av arbeidet med drift og vedlikehold, forfallsnivå og fornying. Alt dette henger sammen, og prioritering av innsats innenfor de ulike målområdene blir viktig i en situasjon der vi fortsatt erfarer økende forfallsnivå, reduksjon i vedlikeholdsbudsjett og høyere prisvekst enn budsjettindeksen. I denne situasjonen er det meget utfordrende å opprettholde framkommeligheten på vegnettet. Det er en reell fare for at veger i perioder må stenges eller begrenses for enkelte trafikantergrupper f.eks. gjennom nedskrivning av tillatt aksellast. Omkjøring på grunn av vegbrudd som skyldes flom og ras er en økende problemstilling, der effekten er redusert framkommelighet. Elementet i hovedmålet om å utvikle et robust fylkesvegnett, blir derfor også avgjørende forhold til å sikre effektiv og forutsigbar framkommelighet.

Temamål for framkommelighet

Temamål

Framkommelighet

Fylkesvegnettet skal legge til rette for til en effektiv og forutsigbar mobilitet for alle trafikantergrupper.

Temamålet må betraktes som et mål for hele planperioden. Som nevnt innledningsvis er Trøndelag fylkeskommune per i dag i en situasjon der det er vanskelig å hevde at vi har en forutsigbar mobilitet for alle trafikantergrupper.

Delmål og strategier for framkommelighet

Vegstrategiens temamål for framkommelighet deles videre inn i 7 delmål med tilhørende strategier. Dette vil gi støtte til å prioritere riktige framkommelighetstiltak i kommende periode.

Omtale og ytterligere avgrensning av de enkelte delmålene følger i teksten under.

Delmål 1 Tilbudet til myke trafikanter skal økes, med sikte på at alle spesielt viktige målpunkt skal få en trafikksikker løsning/infrastruktur

Ved å prioritere å bygge flere anlegg for gående og syklende, vil vi øke framkommeligheten og trafikksikkerheten for de myke trafikanter som bruker vegnettet vårt, og vi vil fange opp en stor del av potensialet for myke trafikanter. En slik prioritering vil gi høy nytte for investeringen. Delmål 1 tar sikte på å oppnå en årlig økning av infrastruktur for myke trafikanter gjennom 4 strategier.

Strategi 1 handler om å velge rett løsning på rett sted. Trøndelag fylkeskommune sin utredning av valg av standard på gang og sykkelveger legges til grunn som faglige anbefalinger som drøfter og viser mulighetsrommet i løsningsvalg. Hvis det av ulike grunner kan være behov for å forenkle et veganlegg, vil vi stå foran noen valg som har en del konsekvenser, som for eksempel brukbarhet, tilgjengelighet, attraktivitet, sikkerhet, kostnad, driftbarhet.

Strategi 2 fastslår at arbeidet med prioritering og finansiering av gang- og sykkelvegprosjekter skal foregå gjennom porteføljestyring. Strategien følger opp vedtak i hovedutvalg veg i sak [14/22 - Porteføljestyring av gang- og sykkelvegprosjekter](#)

Strategi 3 slår fast at trafikksikkerhet skal prioriteres høyt ved valg av innovative eller forenklede løsninger. Det krever at unormerte veganlegg må dokumenteres å ha god trafikksikkerhet. Dette forventes å ha god effekt i samspill med delmål 1 innenfor tema trafikksikkerhet, som tar sikte på å redusere antall ulykker som involverer myke trafikanter i perioden.

I tillegg til Fylkeskommunen, må også kommunene ha god kunnskap, kompetanse og planer om Trafikksikkerhet for å få til et effektivt og målretta trafikksikkerhetsarbeid i hele fylket. Det gjør det lettere å prioritere og treffe effektive tiltak der det trengs mest. Fylkeskommunen vil fokusere sitt samarbeid med kommunene om trafikksikkerhet gjennom godkjenningsordningen «Trafikksikker Vegstrategi 2025-2036 39 kommune». Ordningen er utviklet av Trygg Trafikk, og er forankret i nasjonale og regionale planverk og innebærer at kommunen arbeider systematisk og helhetlig med trafikksikkerhet innenfor de økonomiske og planmessige rammene som kommunen har. I perioden vil Fylkets trafikksikkerhetsutvalg jobbe for å øke antall kommuner som godkjennes, og som et minimum skal det være 20 godkjente Trafikksikre kommuner i Trøndelag ved utgangen av 2026.

For å stimulere kommunene til et systematisk trafikksikkerhetsarbeid, vil FTU forsterke innsatsen ved å belønne kommuner som prioriterer dette arbeidet. Det tildeles stimuleringsstøtte til kommuner som godkjennes som trafikksikker kommune. Kriteriene for tildeling av støtte til trafikksikkerhetstiltak innrettes mot at trafikksikre kommuner prioriteres ved tildeling. En fadderordning er innført der politiske medlemmer i FTU fordeler kommunene mellom seg. De vil støtte opp om og forsterke arbeidet som gjøres av Trygg Trafikk og administrasjonen i samarbeid med kommunene.

Prosjektene i porteføljen vil kunne realiseres etter hvert som de klargjøres på plannivå og får nødvendig finansiering. Strategiene innenfor framkommelighet må derfor også ses i sammenheng med delmål innenfor vegeierrollen «aktivt utløse ekstern medfinansiering til infrastrukturprosjekter».

Selv om porteføljen består av de største investeringsprosjektene for gang- og sykkelveger, vil ikke dette utelukke at fylkeskommunen også via andre budsjettposter kan tilrettelegge for andre typer løsninger eller mindre prosjekter som også vil bidra til å oppnå en årlig økning av tilbudet til myke trafikanter. Dette kan for eksempel være fornying og enklere tilrettelegging av eksisterende anlegg, bygging av snarveger eller manglende forbindelser mellom allerede etablerte anlegg som kan gi bedre sammenheng i nettet for gående og syklende. Det bør også arbeides med å oppnå synergier og samtidig gjennomføring med andre vegprosjekter som fylkeskommunen eller andre tiltakshavere har.

Delmål 1 Tilbudet til myke trafikanter skal økes, med sikte på at alle spesielt viktige målpunkt skal få en trafikksikker løsning	Strategi 1 Vurdering og prioritering av tiltak gjøres med utgangspunkt i gjennomført kartlegging av mulighetsrom/standardvalg på sykkelnettet. Dette for å sikre riktig tiltak på riktig sted til riktig standard
	Strategi 2 Gjennomføring av tiltak styres som en portefølje som revideres årlig sammen med handlingsprogrammet for fylkesveg.
	Strategi 3 I arbeidet med innovative løsninger som utfordrer håndbøkene, skal trafikksikkerhet ha høy prioritet.
	Strategi 4 Det skal legges opp til økt samarbeid mellom fylkeskommunen og kommuner om tiltak for sikring av skoleveger. Trøndelag fylkeskommune vil jobbe for å øke antallet kommuner i Trøndelag som godkjennes som Trafikksikker kommune.

Delmål 2 Andelen gående og syklende i byområder skal økes.

Som beskrevet i kunnskapsgrunnlaget er det en mulig målkonflikt mellom nullvekstmål og nullvisjon. Det er derfor pekt på at *andelen* skal øke i delmål 2. Nullvekstmålet for Trondheim har eksistert siden den første bymiljøavtalen i 2016, og ble først innført i NTP 2014-23. Et av de lokale målene fra Miljøpakkens begynnelse hadde også en lignende formulering. For å ivareta klimamål, økt folkehelse og trafikksikkerhet for myke trafikanter er det viktig med denne type målformuleringer. Det legges derfor opp til at andelen myke trafikanter skal økes i byområder i hele fylket.

For Trondheimsområdet har en fram til nå bygd ut strekninger på sykkelnettet der det enten har vært manglende eller for dårlig tilbud. Dersom byområdetets mål om 15% sykkelandel, og byvekstavgiftens mål om 20% sykkelandel, skal nås er det viktig å vurdere sykkeltilbudet i større grad som lengre transportårer, der det satses på helhetlige tilbud over lengre strekninger med god framkommelighet, god trafikksikkerhet og med universell utforming. For strategi 1 vises det til [kart](#) med prioriterte sykkelruter.

Når det gjelder Innherredsbyene vises det til FU-sak 39/22. Strategi 2 i teksten under er oppfølging av fylkesutvalgets vedtak med sikte på å øke sykkelandelen i en eventuell regionvekstavgift med Innherredsbyene.

For øvrige byområder er det naturlig at steg 1 for et forpliktende samarbeid er at det er definert et hovednett for sykkel, slik at en vet hvor innsatsen eventuelt bør rettes.

Delmål 2 Andelen gående og syklende i byområder skal øke	Strategi 1 Innenfor det prioriterte hovedsykkelnettet i Trondheimsområdet skal det planlegges og bygges løsninger med høy standard som ivaretar god framkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter.
	Strategi 2 Byområder og tettsteder som søker samarbeid med fylkeskommunen for å øke andelen gående og syklende skal ha et vedtatt og definert hovednett for sykkel

Delmål 3 Vedlikeholdsdelen av drift- og vedlikeholdsbudsjettet skal økes årlig fra 2022-nivå målt i reell kroneverdi.

Dette delmålet må ses i sammenheng med delmål 4 under vegeierrollen. Vedlikeholdsbudsjettet i 2022 var på 157 mill. kr i opprinnelig budsjett. Etter revidert budsjett var budsjettet på 276,3 mill. kr. Alle tall i 2022-kroner. Fylkesdirektørene mener det er riktig å legge til grunn revidert budsjett. 276 mill. 2022-kr settes derfor som referanseverdi for måloppnåelse.

Målet sier ikke noe om fordelingen mellom driftsdelen og vedlikeholdsdelen av budsjettet, ei heller om andelen vedlikeholdsbudsjett av det totale budsjettet for drift og vedlikehold.

Måloppnåelse oppnås derfor på to måter:

1. Gitt at det totale budsjettet til drift og vedlikehold *ikke* øker, må summen som bindes opp til driftsdelen av budsjettet tas ned.
2. Gitt at det er rom for å øke drift og vedlikeholdsbudsjettet bør økningen i størst mulig grad tilfalle vedlikeholdsbudsjettet

Dersom en skal lykkes i å redusere driftsdelen i drift- og vedlikeholdsbudsjettet må enten driftsstandarden reduseres, eller at Trøndelag fylkeskommune må finne en mer kostnadseffektiv kontraktsstrategi for drift og vedlikeholdsområdet.

I FT-sak 4/20 vedtok fylkestinget å innføre egenregi i form av vegmesterrollen. Fylkesdirektøren legger til grunn at dette innebærer økt grad av byggherrestyring av driftskontraktene. Basert på forsøk som er gjort i Statens vegvesen og i andre fylker er det blandede erfaringer med økt byggherrestyring. Dette vil kreve økt innsats fra byggherre (fylkesdirektøren) på en tjeneste som per i dag er satt ut til entreprenørbransjen. Det vil si at det er behov for økt ressursbruk for å styre driftskontraktene. I hvilket omfang vegmesterrollen innføres, hvordan det påvirker behovet for økt intern ressursbruk sammenholdt med forventet økonomisk gevinst, og hvordan effekten av dette kan nyttemaksimeres på veg, søkes avklart gjennom en egen prosess om kontraktstrategi for drift og vedlikeholdsområdet.

Gitt at det er rom for å øke drift- og vedlikeholdsbudsjettet, og fylkeskommunen er i stand til å ivareta gjeldende kontraktsforpliktelser, bør økningen tilfalle vedlikeholdsbudsjettet.

Delmål 3 Vedlikeholdsdelen av drift- og vedlikeholdsbudsjettet skal økes årlig fra 2022-nivå målt i reell kroneverdi	Strategi 1 All økning i drift- og vedlikeholdsbudsjettet ut over ivaretagelse av kontraktsmessige forpliktelser må tilfalle vedlikeholdsaktiviteten.
	Strategi 2 Før utlysning av driftskontrakter skal det gjennomføres en vurdering og kunnskapsinnhenting med mål om å kunne øke byggherrestyringen i kommende driftskontrakter.
	Strategi 3 Det rapporteres årlig status på vedlikeholdsbudsjettet i forhold til 2022-nivå i forbindelse med behandling av Økonomiplan.

Delmål 4 Innen utgangen av 2026 skal det etableres et system som tallfester forfallsnivået som grunnlag for en målrettet innsats.

Dette målet angir at systemet som skal tallfeste forfallsnivået skal gi grunnlag for en målrettet innsats. Samarbeidet mellom fylkene og Statens vegvesen nevnt innledningsvis vurderes ikke som tilstrekkelig for å oppnå dette. Det gir en statisk informasjon som det vil kreve vesentlig manuell innsats å vedlikeholde. Siden det er et øyeblikksbilde kan en redusere det forfallet som er angitt i grunnlaget, uten at dette sier noe om annet forfall som har oppstått siden registreringene ble gjort i 2010-2012.

Det legges derfor til grunn at fylkeskommunene sammen må arbeide for et bedre system på sikt. Et system som gjør det mulig å trekke ut forfallstall jevnlig basert på registreringer og ikke statisk informasjon. Dette arbeidet starter umiddelbart etter ferdigstilling av den nevnte fellesprosessen for å hente eventuelle synergier fra det forutgående arbeidet.

I første omgang vil det dog være naturlig å basere forfallstall på det felles arbeidet som er satt i gang i regi av Statens vegvesen.

Delmål 4 Innen utgangen av 2026 skal det etableres et system som tallfester forfallsnivået som grunnlag for en målrettet innsats	Strategi 1 Trøndelag fylkeskommune skal, helst i samarbeid med de andre fylkeskommunene, utvikle et mer dynamisk system som er basert på nye registreringer.
---	--

Delmål 5 Samlet forfallsnivå skal ikke øke i planperioden.

Dette delmålet er endret fra forrige vegstrategi, der det stod at forfallsnivået skulle reduseres i perioden. Målet er vedtatt i FT-sak 129/24. Selv om målet er endret, er det fortsatt et svært ambisiøst mål.

Ved inngangen til planperioden er vedlikeholdsbudsjett 20% av det teoretiske nivået som skal til for å stoppe forfallsutviklingen (å følge normert vedlikeholdsprogram slik at etterslep ikke oppstår), og ca. 40% lavere enn det som anses som et kritisk forsvarlig nivå. Trøndelag fylkeskommune er

dermed lang under det nivået som stopper forfallsutviklingen, og forfallet vil dermed øke årlig. Forfallet er per 2025 på et nivå som på enkelte veger har gått så langt at det er uopprettelig uten nyinvestering. Det må derfor gjøres en vurdering om veger bør vurderes stengt for at tilsvarende ikke skal oppstå på flere veger.

For å komme ut av denne situasjonen er det åpenbart at vedlikeholdsbudsjettet må økes gitt at eksisterende vegnett skal holdes åpent og eies av Trøndelag fylkeskommune.

Det må derfor vurderes mer drastiske tilnærminger. Eksempel på dette kan være omklassifisering av vegnett, fortrinnsvis veger med lokal funksjon og vegnett i Trondheim som ikke er av strategisk betydning for Trøndelag fylkeskommune. Alle fylkesveger i Trondheim per i dag fyller i mer eller mindre grad en regional funksjon. En eventuell omklassifisering gjøres ikke for å fjerne vegnett med forfall fra porteføljen, men for å gjøre eieroppgaven til Trøndelag fylkeskommune mer overkommelig.

Det synes åpenbart at vedlikeholdsbudsjettet må økes for å redusere vedlikeholdsetterslep. I en situasjon der dette er vanskelig er det i foregående delstrategi veg pekt på fornyingsprogrammet som en strategi for å håndtere vedlikeholdsetterslepet. Fornyingsprogrammet erstatter derfor ikke behovet for ordinært vegvedlikehold. Den eneste måten å redusere forfallsnivået på er å ha vedlikeholdsbudsjettet på et nivå som gjør at det ikke oppstår vesentlig forfall, samtidig som en fjerner gammelt vedlikeholdsetterslep med fornyingsmidler. Fornyingsprogrammet er derfor ikke et substitutt til vedlikeholdsbudsjettet, men et supplement som kommer på toppen. Uten en slik tilnærming vil bruken av fornyingsmidler ha en kortsiktig effekt.

Delmål 5 Samlet forfallsnivå skal ikke øke i planperioden	Strategi 1 Fornyingsprogram er et supplement til vedlikeholdsaktiviteten.
	Strategi 2 Vedlikeholdsbudsjettet skal økes årlig i planperioden med sikte på at det ved i andre halvdel av perioden er på et nivå som gjør fylkeskommunen i stand til å følge normert vedlikeholdsprogram.

Delmål 6 Fornyingsprogram skal disponeres slik at andelen av midler til enhver tid følger fordeling av trafikkarbeid innenfor de enkelte funksjonsklassene.

Dette målet retter seg mot hvordan sikre riktig fordeling av fornyingsmidler. Det legges til grunn at fylkeskommunen har et likt ansvar for alle fylkesveger, men funksjonsklassene gjenspeiler vegenes regionale funksjon. Andelen trafikkarbeid i den enkelte funksjonsklasse sier noe om belastningen på den enkelte funksjonsklasse, og gir dermed en retningslinje for fordeling av fornyingsmidlene.

Det kan være utfordrende og lite hensiktsmessig å måle dette per budsjettår, da fordeling og innsats i stor grad vil avhenge av oppståtte situasjoner i enkeltår.

Delmål 6 Fornyingsprogram skal disponeres slik at andelen av midler til enhver tid følger fordeling av trafikkarbeid innenfor de enkelte funksjonsklassene	Strategi 1 Fornyingsprogrammene skal måles og sikres gjennomføring på nevnte fordeling i økonomiplan-perioden (4 år). Fordelingen gjelder alle fornyingsprogram samlet.
	Strategi 2 Fornyingsiltak på veger med høy tungbilandel skal legge særlig til rette for framtidig behov for tyngre kjøretøy

Delmål 7 Vedlikehold av bærende konstruksjoner søkes gjennomført mest mulig kostnadseffektivt og med en tilfredsstillende standard

Målet er endret siden forrige vegstrategi. Delmålet ble vedtatt i FT-sak 129/24

I kunnskapsgrunnlaget er skalaen for prioritering av skader på bærende konstruksjoner forklart. De siste årene har det skjedd en økning i bruer med prioritet 12 og 16. For at vedlikehold i hovedsak skal være preventivt, og ikke korrektivt, bør en sette inn tiltak når skadegrad x konsekvens er 8 og 9 (4x2, 3x3 & 2x4). Dette viser at en i 2022 hadde en alvorlig situasjon. Situasjonen er ikke vesentlig bedret ved inngangen til denne planperioden.

Siden en er i en situasjon der bruer med prioritet 12 og 16 har økt de siste årene, må en i første omgang få kontroll på situasjonen, dernest jobbe med å få oversikt over kostnadsomfang. For å få til dette må planleggingsinnsatsen økes. Gjennom å ha sikrere kostnadstall og ha opparbeidet en planreserve vil Trøndelag fylkeskommune også øke mulighetene til å løse ut medfinansiering fra kommuner og privat næringsliv, samt økt konkurransefortrinn på statlige tilskuddsordninger.

I tillegg til dette er det viktig at det jobbes videre med å få sentral forhåndsgodkjenning for prefabrikerte konstruksjoner, og kanskje også standardiserte løsninger. Dette er noe det kan jobbes med både politisk og administrativt.

Delmål 7 Vedlikehold av bærende konstruksjoner søkes gjennomført mest mulig kostnadseffektivt og med en tilfredsstillende standard.	Strategi 1 Det skal årlig prioriteres planleggingsmidler for å øke planreserven innenfor bruområdet. Dette for bedre å kunne utløse statlige tilskuddsordninger og medfinansiering, samt ha et grunnlag for et oppgraderingsprogram mot slutten av perioden.
	Strategi 2 Det skal jobbes aktivt med påvirkning av sentrale myndigheter slik at prefabrikerte løsninger er forhåndsgodkjent.

5. Klima og miljø

Om klima og miljø

Klima refererer til de langsiktige værforholdene i et område, som temperatur, nedbør og vindmønstre, over flere tiår eller mer. **Miljø** omfatter det fysiske og biologiske systemet på jorden, inkludert luft, vann, land og levende organismer, samt hvordan de påvirkes av menneskelig aktivitet. Klimaendringer er spesifikke endringer i klimaet, som global oppvarming, som kan påvirke miljøet, mens miljøforandringer også omfatter ulike typer forurensning som støy og støv, forurensning av vann, tap av biologisk mangfold, dyrkamark, naturtyper og ødeleggelse av økosystemer.

Klimafotavtrykket til Trøndelag fylkeskommune er beregnet til ca. 156 500 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023. Veg med bygging / drift av fylkesveger (22 %) er fylkeskommunens tredje største utslippskilde etter kollektivtransport (44 %) og videregående opplæring (28 %,) ([kilde: økonomiplan/Framsikt 2025](#)). Fra 2022 til 2023 reduserte fylkeskommunen utslippene fra egen organisasjon med ca. 8 %. Av dette var redusert mengde asfalt som er lagt på veg en av de viktige bidragsyterne. Arbeidet med reduksjon av klimagasser fra anleggsmaskiner er et annet tiltak med stort potensiale for å nå mål om reduksjon i utslipp fra anleggsmaskiner. Klimaarbeidet som gjøres innenfor vegsektoren vil med andre ord være en vesentlig del av løsningen når utslippene fra fylkeskommunen skal reduseres. Samtidig er det utfordrende å kutte nok i utslippene når behov for byggetiltak er stort, og regionen i tillegg har Miljøpakken med store investeringsprogrammer gående. For Miljøpakken er vil tiltakene imidlertid bidra med at regionen kan oppnå reduksjoner i utslipp fra vegtrafikken, gjennom at vegprosjektene skal legge nullvekstmålet til grunn for dimensjonering av veganleggene. Dette viser hvordan økte utslipp innenfor ett samfunnsområde kan bidra til reduksjon av utslipp innenfor et annet samfunnsområde.

[FNs naturpanel fastslår at naturen er i trøbbel](#), og den viktigste grunnen for dette er inngrep i naturen og endringer i arealbruk. Vegbygging bidrar til **arealbeslag**, og kan medføre **tap av verdifulle naturressurser og naturverdier**. I 2021 markerte starten på FNs tiår for naturrestaurering, som har som mål å snu trenden om at natur ødelegges til at ødelagt natur gjenopprettes der det er mulig. Dette utfordrer alle aktører som begår, eller har begått, store naturinngrep til å se på mulighetene for å restaurere arealer med gamle inngrep og jobbe på en slik måte at nye inngrep ikke ødelegger mer natur.

Vann er viktig i alle økosystem. Med rundt 6500 km fylkesvegnett kommer vi i nær berøring med ulike **vannressurser**; hele kystlinjen, alle de store og små vassdragene, de store og små innsjøene og alt grunnvann. Potensialet for at trafikken på vegnettet eller vår egen virksomhet knyttet til vegbygging eller drift og vedlikehold skader eller forurense vannressursene, er dermed kontinuerlig til stede. Alt vann i Trøndelag forvaltes etter Regional plan for vannforvaltning. Vannforskriften setter krav om helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet i all vår aktivitet, og forvaltningsprinsipper ivaretar dette arbeidet i det daglige. Vann skal derfor håndteres godt i planleggings- og byggefasen, men også i drift.

Ekstremvær med store mengder nedbør, flom, skred, ras og flere teleløsninger hver vår og er eksempel på naturprosesser som bryter ned vegkapitalen og gir store kostnader ut over det forfallet vegnettet allerede har på grunn av vanlig slitasje. Dette utfordrer målet om forutsigbar framkommelighet til enhver tid, og det er behov for treffsikre strategier for å **gjøre vegnettet mer robust** mot virkningene av klimaendringene. Som vegeier må vi tilpasse oss klimaendringene. **Det beste tiltaket for klimatilpasning er å redusere klimagassutslippene.** Jo lavere temperaturøkningen på kloden blir, desto mindre blir konsekvensene, og dermed også innsatsen som må legges ned for å håndtere konsekvensene. Alvorlige konsekvenser som følge av sårbarheter og hendelser på vegnettet må håndteres med en helt annen type beredskap enn tidligere. Beredskapen må tilpasses økt frekvens og større alvorlighet på konsekvensene.

Det er ikke laget særskilte strategier for fagområdene innenfor ytre miljø, da vi har et tydelig lovverk, og fylkeskommunen som vegeier kan ivareta miljøet gjennom å forvalte lovverket innenfor de enkelte fagområdene som støy, vibrasjoner, luftforurensning, forurensning av jord og vann, landskapsbilde/bybilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø, materialvalg og avfall, naturressurser.

Temamål klima og miljø

Temamål	Trøndelag fylkeskommune skal ivareta vegeierskapet, både innenfor investering, drift og vedlikehold av veginfrastrukturen på en måte som stadig bidrar til å:
Klima og miljø	• Oppfylle overordnede nasjonale klima- og miljømål. • Ivareta viktige økologiske systemer. • Begrense inngrep på dyrket jord og viktige naturområder.

Fylkeskommunen har som vegeier en viktig rolle i klimaarbeidet ved å se helheten i areal- og transportplanleggingen i Trøndelagsregionen, og bidra til å oppfylle våre nasjonale forpliktelser i all vår virksomhet.

[Nasjonal transportplan 2025-2036](#) beskriver hvordan transportsektoren skal nå sine klimamål. Det er et nasjonalt hovedmål for miljø at «transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet». Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker og miljø. De nasjonale målene er basert på **tålegrenseprinsippet** som igjen er basert på naturens tåleevne.

Klimaendringer og **tap av biologisk mangfold** er blant de største miljøutfordringene innen transportsektoren. Temamålet innenfor klima og miljø tar for seg nettopp disse utfordringene.

Delmål og strategier for klima og miljø

Vegstrategiens temamål for klima og miljø deles videre inn i **4 delmål med tilhørende strategier** som i neste 10-årsperiode gir støtte til å prioritere klima og miljøtiltak i en økende grad i virksomhet innenfor fylkesvegsektoren. I delmålene angriper vi utfordringene med klimaendringene både fra årsaks- og virkningssiden. Vi har 2 delmål for å redusere våre egne klimagassutslipp, og vi har ett delmål for klimatilpasning av vegnettet, og ett delmål for drifts- og vedlikeholdsmetoder for å ivareta økosystem og minimalisere inngrep.

Strategiene kan suppleres med aktuelle tiltak innen som f.eks. kunnskapsutvikling, metodeutvikling, bruk av teknologi, prinsipper for sirkulærøkonomi.

Delmål 1 Samlet klimagassutslipp innenfor tjenesteområde "fylkesveg" skal kuttes med 55 % innen 2030.

Delmål 1 handler om å redusere klimagassutslipp innenfor fylkeskommunens eget ansvarsområde for veg. Delmålet følger opp Trøndelags strategi for klimaomstilling som ble vedtatt av fylkestinget i oktober 2020, [fylkestingssak 97/20 Regional strategi for klimaomstilling](#). Strategiens målsetting om halvering av klimagassutslipp innen 2030 gjelder også for fylkeskommunens egen virksomhet og for klimabudsjettet vårt, og følges opp av en egen handlingsplan. Norges klimamål under Parisavtalen er å redusere de totale utslippene av klimagasser med minst 55 % i 2030 sammenlignet med det nivået i 1990. Målet er lovfestet i [klimaloven](#) §3. Siden gjeldende utslippsstatistikk på fylkesnivå ikke går lenger tilbake enn til 2009, brukes dette ofte som referanseår for lokale/regionale klimamål. Måleindikatoren er utslipp målt i tonn CO₂-ekvivalenter. CO₂-ekvivalenter er ulike utslipp av klimagasser, veid sammen i forhold til deres påvirkning på drivhuseffekten med en såkalt GWP-verdi, Global Warming Potential). Det er imidlertid flere ulike måleproblemer knyttet til dette, som gjør at målet kan oppfattes som både vanskelig å dokumentere og urealistisk å oppnå. Allikevel er det viktig å påpeke at det er mulig å jobbe med gode tiltak som reduserer CO₂-utslippene.

Fylkeskommunens klimabudsjett viser hvilke tiltak fylkeskommunen skal gjennomføre for å kutte klimagassutslipp, mens klimaregnskapet viser status for klimagassutslippene våre. Et klimabudsjett skal følge prosessen med økonomiplanen og vise de økonomiske konsekvenser av klimatiltakene. Års-serier med klimabudsjett og klimaregnskap for fylkeskommunen finner du [her](#). Alvoret i klimautfordringene krever at det legges vekt på bevisste valg av løsninger og metoder i alle prosesser som innebærer potensiale for klimagassutslipp. For å unngå store klimagassutslipp som følge av bygge- og anleggsaktiviteter, kan en velge å gå til ytterligheten å la være å gjennomføre aktiviteter, eller en kan endre aktiviteten eller forbedre teknologi eller ressursbruken. Der hvor vi

gjør beslutninger og valg som har virkning for lang tid framover, er det særlig viktig å vektlegge reduksjon i klimagassutslipp enda høyere, for at vi ikke skal sakke akterut i forhold til målsettinger. Noen klimatiltak kan imidlertid være enten for kostbare eller teknisk vanskelige, slik at en ikke kan prioritere tiltak for alle prosjekter.

Delmål 1 Samlet klimagassutslipp innenfor tjenesteområde "fylkesveg" skal kuttes med 55 % innen 2030	Strategi 1 Reduksjon av klimagassutslipp skal vektlegges i planlegging av konkrete prosjekter og tiltak.
	Strategi 2 Reduksjon av klimagassutslipp skal tillegges stor vekt i beslutninger som har et langsiktig tidsperspektiv.
	Strategi 3 Det skal aktivt søkes å benytte nye og mer klimavennlige teknologier, materialer og prosesser.

Delmål 2 Arbeidet med klimatilpasning av vegnettet skal styrkes

Delmål 2 handler om hvordan vi velger å tilnærme oss klimautfordringene som truer vegnettets sikkerhet og funksjon. Ekstreme værhendelser medfører både materielle skader på vegnettet og gir i større grad enn før problemer for framkommeligheten. I årene som kommer må vi i større grad enn før ha kunnskap om, planlegge for, og prioritere å **tilpasse vegnettet** slik at det blir robust mot økt nedbør, flom, skred osv., som er direkte virkninger av klimaendringene.

For å møte beredskapsutfordringene vil det være nødvendig med tiltak som dimensjonerer for å håndtere mer vann ved vegen, kunnskap om grunnforhold og oversikt over for eksempel steder som er utsatt for ras og skred. Et verktøy for dette arbeidet er **VegROS**, som er en overordnet metodisk kartlegging, vurdering og rangering av steder og strekninger i vegnettet hvor det kan være fare for brudd. En kan oppnå en kostnadseffektiv og raskere prosjektgjennomføring ved å planlegge og koordinere klimatiltak for samtidig gjennomføring av øvrige tiltak på fylkesvegnettet.

Kontaktutvalget for Miljøpakken, vedtok [i sak 14/22 «Felles ambisjon om utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025»](#). Saken forutsetter at det lages en strategi som inneholder et sett med miljø- og klimakrav til anleggsgjennomføring i regi av Miljøpakken. Begrepet «utslippsfri anleggsvirksomhet» er ikke konkretisert i saken, og hvorvidt det omfatter utslipp i selve gjennomføringsfasen eller utslipp fra anlegget sett i et livsløpsperspektiv, som kan innebære f.eks. produksjon og materialbruk, og drift og vedlikeholdsfasen, må konkretiseres nærmere og vil være viktig for realismen i målsettingen.

Fylkesutvalget har i [sak 222/24](#) gitt høringsuttalelse til etablering av hjemmel for kommunene til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser.

Delmål 2 Arbeidet med klimatilpasning av vegnettet skal styrkes	Strategi 1 Det skal utvikles planer for hvordan gjøre vegnettet robust mot klimaendringer.
	Strategi 2 Det skal utarbeides en prioritert oversikt over veger der framkommeligheten og sikkerheten er kritisk utsatt på grunn av klimaendringer. Av veger med størst negativ konsekvens for framkommelighet og sikkerhet, skal veger med høyest funksjonsklasse prioriteres først, deretter veger med lavere funksjonsklasse.
	Strategi 3 I alle fornyings- drifts- og vedlikeholdstiltak, skal det ved behov, prioriteres å samtidig gjennomføre tiltak som gjør vegnettet robust mot klimaendringer.
	Strategi 4 Fylkeskommunen skal, i samarbeid med andre byggherrer og entreprenørmarkedet, videreutvikle krav og andre insentiver til klima og miljø i sine kontrakter

Delmål 3 Drift og vedlikehold og bygging av veg skal gjøres på en måte som ivaretar hele økosystem og minimaliserer inngrep på dyrkamark og sårbare områder.

Vegbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet er en viktig bidragsyter til at naturmangfold og økosystemer svekkes, vannressurser forringes, dyrkamark og reinbeiter går tapt. Delmål 3 favner derfor bredt gjennom å forvente at måten vi drifter og vedlikeholder vegnettet og bygger ny veg på, skal ivareta hele økosystem og minimalisere inngrep på dyrkamark og sårbare områder. Det er gitt 4 strategier som gir støtte til ulike grad av vektlegging av miljøverdier og miljøkvaliteter i vegprosjekter. Ved inngrep i dyrkamark, må en være restriktiv med så vel beslag på dyrkamark som oppsplitting av dyrkamark. I tillegg er det behov for strategier for å ivareta naturmangfold og hele økosystemer.

For å kunne vite om vi gjennom vår virksomhet klarer å redusere inngrep på dyrkamark og i sårbare områder, er det en strategi at vi må ta i bruk og videreutvikle metoder eller **miljøstyringssystem** som kan måle og dokumentere i hvor stor grad vi klarer å innarbeide miljøverdier i vårt arbeid med vegoppgavene. Eksempler på hvordan vi kan gjøre dette i praktisk arbeid er ta i bruk verktøy for å kvantifisere miljøverdier som **blå og grønne strukturer**.

[Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag Vannregion 2022-2027](#) og i tiltaksprogrammet som vedtas sammen med dette beskriver 150 vannforekomster som i stor eller liten grad er forringet av dårlig utformede kulverter. Ikke alle disse kulvertene er knyttet til fylkesveg. Der fylkesvegkulverter er skyld i en forringelse av vassdraget er vegområdet i utgangspunktet pliktig å gjennomføre avbøtende tiltak. En kan oppnå flere mål innenfor klima og miljø, og dermed kostnadseffektive løsninger, ved å utbedre kulverter for fiskevandring og bedre klimatilpasning for bedre kapasitet på overvannshåndteringen.

Vegkantene langs fylkesvegene dekker store arealer og disse arealene må forvaltes ikke bare av hensyn til drift og vedlikehold. Langs de fleste veger er det grønne sidearealer, som er verdifulle fordi de ofte har et større biologisk mangfold enn andre. Disse kaller vi «**artsrike vegkanter**». På den andre siden har vi også områder med **fremmede arter** som utkonkurrerer stedegne arter og i stor grad endrer den opprinnelige sammensetningen av arter i området.

Vegprosjekter og tiltak på veg kan innebære **målkonflikter mellom ivaretagelse av natur, økt framkommelighet og trafiksikkerhet**. Dette er alle viktige delmål, og må derfor balanseres godt i forhold til hverandre.

Delmål 3 Drift og vedlikehold og bygging av veg skal gjøres på en måte som ivaretar hele økosystem og minimaliserer inngrep på dyrkamark og sårbare områder.	Strategi 1 Det skal etableres et miljøstyringssystem for å systematisk kunne følge opp og forbedre arbeidet med miljø.
	Strategi 2 I planlegging av ny veginfrastruktur skal det legges stor vekt på helheten i økosystem og å unngå inngrep i viktige arealtyper og økosystem.
	Strategi 3 Styrke hensynet til blå og grønne strukturer i prosjekt ved å se på mulighetene for å ta i bruk verktøy som kvantifiserer miljøverdier, for eksempel blå-grønn faktor.
	Strategi 4 I alle fornyings- drifts- og vedlikeholdstiltak, skal det ved behov, prioriteres å samtidig gjennomføre tiltak som gjør vegnettet mer robust mot klimaendringer.
	Strategi 5 Hensynet til artsrike vegkanter og vannmiljø skal styrkes. Positive erfaringer med ny praksis og ny kunnskap skal anvendes i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veg.

6. Vegeierrollen

Om vegeierrollen

Trøndelag fylkeskommune er en stor vegeier, med myndighet og forvaltningsansvar for fylkesveger som følger av vegloven. Rollen som vegeier innebærer oppgaver innenfor forvaltning samt plikt og myndighet til å ivareta og utvikle fylkesvegnettet gjennom planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Alt dette for å følge opp de overordnede mål som knytter seg til tjenesteområdet.

Som vegmyndighet for fylkesveg har fylkeskommunen i tillegg ansvaret for oppfølging av vegnormalene samt myndighet til fravik for en rekke områder.

I vegadministrasjon ligger byggherreansvaret for vegtiltak. I tillegg til å optimalisere økonomiske aspekter ved drift- og vedlikeholdsoppgaver og i byggeprosjekter, vil byggherreansvaret også omfatte kvalitetsaspekter som utøves gjennom arbeidsgiverrollen. I dette står ansvaret for helse, miljø og sikkerhet (HMS) sentralt.

I forbindelse med store infrastrukturprosjekter i regi av fylkeskommunen blir det ofte opprettet styrings- eller referansegrupper med vertskommuner og andre berørte, for å involvere eller forankre prosjektet lokalt. Dette kan være et godt verktøy for fylkeskommunen for å sikre gode prosjektavklaringer og tilgang på lokalkunnskap samt gi informasjon ut, men dette forutsetter at det skjer i rett prosjektfase. Forventningsavklaring og mandat for slike grupper er imidlertid viktig å ha på plass, herunder viktigheten av å ivareta prinsippet om at styring og ansvar (inkl. økonomisk) må henge sammen. Det legges til grunn som prinsipp at prosjekter som er finansiert av fylkeskommunen, kun skal ha lokal involvering i en rådgivende funksjon. Prosjekteierskapet ivaretas av fylkeskommunen.

For bompengeprosjekter som krever politisk tilslutning fra berørte kommuner, etableres en styringsgruppe som fungerer fram til det foreligger et Stortingsvedtak for prosjektet. Styringsgruppen etableres med en politisk leder fra alle berørte kommuner og ledes av leder for Hovedutvalg samferdsel i fylkeskommunen. Ved videre prosjektgjennomføring (detaljplanlegging og utbygging) erstattes styringsgruppen av en referansegruppe.

Kompetansebygging i egen organisasjon er avgjørende for at fylkeskommunen evne å ivareta vegeierrollen på en god og effektiv måte. Herunder å være progressive i forbindelse med det teknologiskiftet som pågår samt i forbindelse med de krav og forventninger som knytter seg til framtidige håndtering av klimagassutslipp fra vegområdet.

Balansert utvikling

Å balansere fordeling av arbeidskraft, bosetting, investeringer og annet både i distriktene og i byene er å betrakte som en av hovedmålsetningene for Trøndelag fylkeskommune. Denne balansen skal skape en region som er bærekraftig, konkurransedyktig og en attraktiv plass å bo og arbeide i. Distriktene og byene står derfor i en slags symbiose.

Som grunnlag for forvaltning og prioritering av midler i tråd med overordnede mål for balansert utvikling, videreføres en funksjonsinndeling av vegnettet i fem klasser fra A-E, hvor fylkesvegene inndeles i kategoriene B-E (tabell 6.1). Vegenes funksjon og betydning, uavhengig av hvor den er plassert geografisk, er utgangspunkt for klassifiseringen. Dette sikrer at en hovedveg i distriktene med mindre trafikk enn en hovedveg i en by, blir klassifisert likt og de samme vurderingene vil ligge til grunn når det tas investerings- og forvaltningsbeslutninger.

Funksjonsinndeling av fylkesvegnettet er ved gjeldende revidering av Vegstrategien blitt gjennomgått og kvalitetssikret. Herunder er det gjort vurdering av innspill for høringsparter mottatt i forbindelse med høringsvar på utsendt høringsdokument knyttet til Vegstrategien. Gjeldende funksjonsklasseinndeling er vedtatt sakene HUV-17/23 og HUS-54/24.

Konkrete forvaltningsprinsipper som holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser knyttes til funksjonsklasse for veg. Disse forankrede prinsipper bidra til forutsigbarhet i forbindelse med saksbehandling. Kriterier til holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser i ulike funksjonsklasser finnes i vedlegg 6.

Økonomiske rammebetingelser

Fylkeskommunen må fortløpende styre mot en bærekraftig økonomi både når det gjelder drift samt for investering med tilhørende låneopptak. Behovet innenfor drift-, vedlikeholds- og investering på fylkesvegnettet er imidlertid i en form for målkonflikt til en bærekraftig økonomi i fylkeskommunen. Samtidig gir eskalerende forfall vedlikeholdskostnader som øker uforholdsmessig mye, noe som igjen er ulønnsomt og ikke bærekraftig.

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

- Frie inntekter (skatteinntekter + rammetilskudd fra staten).
 - o Saker med særskilt tildeling
- Statlig tilskuddsordninger
- Låneopptak
- Brukerfinansiering
- Kommunal (og privat) medfinansiering

Av ovennevnte finansieringskilder kan kun frie inntekter finansiere drift- og vedlikeholdskostnader, mens låneopptak og bompenger jf. regelverket kun kan benyttes til finansiering av investeringer.

Økte økonomiske rammer for fylkesvegene når det gjelder drift og vedlikehold, må komme i form av økning i frie inntekter eller endring i prioritering internt i fylkeskommunen. Når det gjelder de økonomiske rammene for investering, må det tas hensyn til fylkeskommunens samlede låneopptak og gjeldende politikk om dette. Låneopptak belaster fylkeskommunens driftsøkonomi og med det de frie inntektene.

Brukerfinansiering

Gjennom pågående bompengeprosjekter har brukerfinansiering vært et viktig element i finansieringen knyttet utbygging av viktige fylkesveger. Den fylkeskommunale finansieringsandel har imidlertid vært på et nivå som ikke kan videreføres i forbindelse med etablering av nye bompengeprosjekter. Med utgangspunkt i fylkeskommunen sin økonomiske situasjon samt finansieringsbehov som knytter seg til håndtering av forfalssituasjonen på fylkesvegnettet, er Trøndelag fylkeskommune sitt utgangspunkt en bompengandel/brukerfinansiering på 80 %. Men andelen må vurderes i forhold til den samlede rammen for bompengepakken og antatt prioritering av andre tiltak på aktuelle strekninger i bompengeprosjektet. Aktuelle tiltak som øker den fylkeskommunale andelen i denne type prosjekter kan være skredsikringstiltak, forutsatt at det er et definert skredpunkt på strekningen, gang- og sykkelveg og planlagte fornyingstiltak.

Tunnel – forskriftstiltak

Tunnelrehabilitering i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg (TSF) er en kompleks og utfordrende oppgave både når det gjelder økonomi og gjennomføring. Spesielt gjelder dette de to undersjøiske tunellene til Hitra og Frøya, som begge krever vesentlige tiltak. Fylkesdirektøren legger, som meddelt Samferdselsdepartementet, til grunn at tiltak pålagt fylkeskommunen i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg, i sin helhet finansieres av staten.

Fylkesveger som er omkjøringsveger

Fylkesveger som er omkjøringsveger for høytrafikkerte riksveger, må få søkelys på bakgrunn av vegens betydning for beredskap og framkommelighet lokalt/regionalt. Kartlegging av sårbarhet og behov for finansiering av ekstra tiltak for å tåle omkjøringstrafikk, må løses gjennom et samarbeid med staten om knyttede behov.

Gjennomføringsmodell

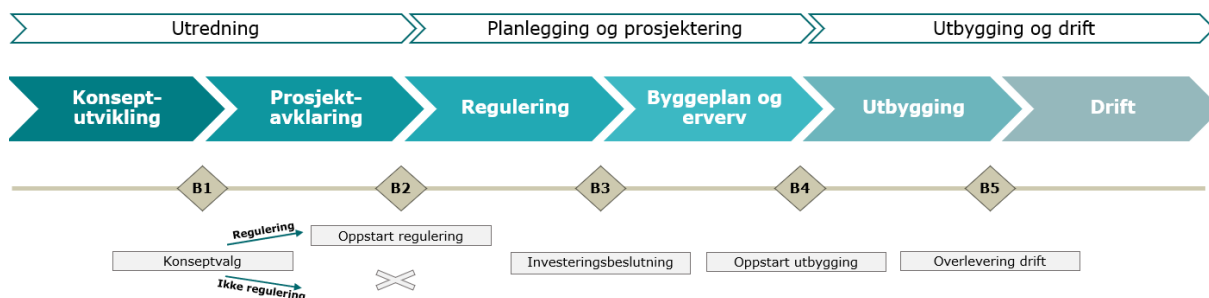
Trøndelag fylkeskommunes har som offentlig aktør plikt til å sikre at tilgjengelige midler brukes på best mulig måte for samfunnet. Dette gjøres gjennom å sørge for forankring i et helhetlig handlingsprogram for fylket, balansert mellom ulike interesser og behov, samt ved å gjennomføre objektive utredninger i prosjektets tidlige fase, sikre rette konseptvalg, kontinuerlig fokus på livsløpskostnad og kost/nytte samt ha en effektiv prosjektgjennomføring.

Retningslinjer for prosjekteierstyring skal sørge for at fylkeskommunen framstår som en tydelig og framtidsrettet veg- og prosjekteier. Heri ligger også at kontinuerlig optimalisering av prosjekttinnhold fram til utbygging slik prosjektene løser tenkte utfordringer innenfor gitte mål om bærekraft.

Det anbefales at Investeringsbeslutning for vegprosjekter gjøres i flere trinn og at hovedprinsippene følger av figur 6.1 og 6.2.



Figur 6.1. Beskrivelser av faser i prosjektmodellen



Figur 6.2. Beslutningsmodell for investeringsprosjekter

Porteføljestyring

Porteføljestyring innenfor spesifikke prosjektområder skal gjennom fleksibilitet og optimalisering bidra til at Trøndelag fylkeskommunen oppnår sine strategiske mål for utbygging innenfor planperioden.

En prosjektportefølje kan defineres som en gruppe prosjekter som ved koordinert ledelse gir fordeler som ikke hadde vært mulig om prosjektene ble styrt kun individuelt. Porteføljestyringen griper ikke inn i styringen av det enkelte prosjekt. Porteføljen er normalt begrenset av årlige investeringsrammer (budsjett) og/eller total ramme for porteføljen i planperioden.

Porteføljestyringen skjer kontinuerlig og er å betrakte som en vedvarende styringsaktivitet.

En portefølje kan dermed betraktes som en samling enkeltprosjekter (eller programmer) som er besluttet gjennomført, men «konkurrerer» om gjennomføring innen den samlede ramme til porteføljen for en gitt periode. Sammensetning av en prosjektportefølje forutsettes justert gjennom årlig behandling av Handlingsprogram fylkesveg. Justeringer utover dette må skje gjennom enkeltsaker. De økonomiske rammene for porteføljen gis gjennom Økonomiplan og operasjonaliseres via Handlingsprogram fylkesveg.

Kontraktsstrategi

Valg av rette kontraktsstrategi tilpasset for det enkelte prosjekt er viktig. Mange forhold bør vurderes og tas hensyn til for å velge en hensiktsmessig og målrettet kontraktsstrategi for det enkelte prosjekt. Markedet må sjekkes, kontraktsstørrelse må tilpasses aktuelt marked, og kontraktsinndeling, entrepriseform og tildelingskriterier må vurderes.

Det bør alltid hensyntas effektiv gjennomføring og ressursutnyttelse med ivaretagelse av HMS, økonomi, klima- og miljøkrav, framdrift, kvalitet, risikofordeling etc.

Trøndelag fylkeskommune vektlegger å få alle aktører med i prosjektene så tidlig som mulig. Dette er viktig med tanke på å planlegge de riktige løsninger i prosjektet. Tilsvarende er det viktig i tidligfasen å involvere kommuner og øvrige ledningsetater som ønsker å legge nye vann- og avløpsledninger, strøm og kommunikasjonskabler i veggrunnen. Det forutsettes at disse betaler sin rettmessige andel av kostnadene, og at også Trøndelag fylkeskommune henter ut en gevinst av samtidig gjennomføring.

Trøndelag fylkeskommune vektlegger jevnlig kontakt med andre offentlige oppdragsgivere for å samle erfaringer fra forskjellige type anskaffelser. Samtidig er det viktig å ivareta opprettholdelse av ett velfungerende og sunt entreprenørmarked i hele fylket, som er tilpasset og dimensjonert for å konkurrere på jobbene som utlyses av fylkeskommunen. Ett velfungerende marked med mange små og mellomstore entreprenører er viktig både for investeringsprosjekter og for å få utført tjenester innenfor drift og vedlikehold, samt for å holde et godt beredskap i hele fylket.

Håndtering av vedlikeholdsetterslep

Vedlikeholdsetterslepet er en helt sentral utfordring innenfor fylkesvegområdet, og konsekvensen av gjeldende vedlikeholds nivå er et stadig økende vedlikeholdsetterslep.

For ivaretagelse av vegkapitalen samt sentrale mål for infrastrukturen, er det viktig med en utvikling der innsatsen i større grad går i retning av preventivt vedlikehold.

Målet for området må ut fra gjeldende økonomiske forutsetninger være å sikre bevilgninger til vedlikehold og fornying slik vedlikeholdsetterslepet ikke forverres ytterligere. Dette med sikte på en utvikling der innsatsen i større grad går fra korrektivt til preventivt vedlikehold.

Tunnel – forskriftstiltak

Tunnelrehabilitering i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg (TSF) er en kompleks og utfordrende oppgave både når det gjelder økonomi og gjennomføring.

Fylkesdirektøren legger som tidligere kommunisert og meddelt Samferdselsdepartementet til grunn at tiltak pålagt fylkeskommunen i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg, i sin helhet finansieres av staten.

Veglys - kriterier

Veg- og gatelys er viktig for trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel. Imidlertid er det store kostnader ved etablering, drift og vedlikehold av veglys. Det er derfor viktig å sette klare kriterier for etablering av nye veglys langs fylkesveg samt for drift av eksisterende veglys.

Disse kriteriene legges samtidig til grunn for overtakelse av veglysanlegg fra kommunene.

Hovedutvalg for veg gjorde i saknr. 17/19 vedtak om et sett av kriterier for drift, vedlikehold og etablering av veglys på fylkesveger i Trøndelag (tabell 6.2). Kriteriene anbefales videreført, og legges til grunn i så vel slutføring av arbeidet med overtakelse av veglys fra kommunene og ved nyetablering.

	Kriterier
1	Trøndelag fylkeskommune skal drifte eksisterende veglys og veglys som blir satt opp på veger med funksjonsklasse B og C og med ÅDT større enn 1000. Det skal foretas en nærmere sikkerhetsmessig vurdering der trafikken er under 1000 ÅDT.
2	Trøndelag fylkeskommune skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse B og C, nærmere skole enn 2,0 km.
3	Trøndelag fylkeskommune skal ikke drifte veglys på funksjonsklasse D og E dersom ikke andre kriterier overstyrer dette.
4	Lys i kryss mellom riksveg og fylkesveg der det er lys på hovedveg, driftes av staten som hovedveg
5	Det er ikke behov for veglys på bruer uten lys på tilstøtende veg.
6	For nye gang- og sykkelveganlegg kan veglys utelates dersom det er lav gang- og sykkelandel.
7	Det skal vurderes bruk av LED-lys, nattestyring, bevegelsesstyring og ny strømbesparende teknologi hver gang et lysanlegg rehabiliteres og ved nybygging.
8	Nye veganlegg med funksjonsklasse B og C må vurderes utfra trafiksikkerhetskriterier før montering av veglys.

Tabell 6.2. Kriterier for eierskap, investeringer, drift og vedlikehold av veglys (ref. vedtak HU-veg saknr 17/19).

Temamål for vegeierrollen

Vegstrategien skal angi retningen for hvordan Trøndelag fylkeskommune ivaretar vegeierrollen. Den teknologiske utviklingen tar kvantesprang og skaper nye muligheter for fylkesvegnettet, samtidig som det er et ekstraordinært press på de økonomiske rammene i en tid med økende kostnadsnivå. I tillegg vil håndtering av kravet om reduksjon i klimagassutslipp og en helhetlig tilnærming til FNs bærekraftsmål være sentrale premisser for vegområdet i planperioden.

Trøndelag fylkeskommune vil, som en offensiv og framtidsrettet vegeier, både utnytte mulighetene som utviklingen gir og håndtere utfordringene. Gjennom dette legges det til rette for en fortsatt utvikling av fylkesvegnettet, samtidig som aktiviteten tilpasses klimautfordringene. Det er derfor avgjørende å ha innsikt i både muligheter og utfordringer for vegområdet, og gjennom tydelige strategier sikre gode prioriteringer i arbeidet med å utføre samfunnsoppdraget og nå de overordnede målene.

Temamål**Vegeierrollen**

Trøndelag fylkeskommune skal være en tydelig og framtidsrettet vegeier.

Delmål og strategier for vegeierrollen**Delmål 1 Utvikling av fylkesvegnettet skal skje i tråd med fordeling av trafikkarbeid innenfor de enkelte funksjonsklassene.**

Prioritering av investeringstiltak, valg av standard på veg og akseptert nivå på gjenstående forfall forankres i funksjonsklassene. Som det framgår av tabell 6.1 er det stor forskjell mellom prosentvis andel av fylkesveg og andel av trafikkarbeid for de enkelte funksjonsklasser. Av samme grunn er det derfor viktig at prioritering av midler til utvikling av fylkesvegnettet skal skje i tråd med andel av trafikkarbeid utført innenfor den enkelte funksjonsklasse.

Funksjons-klasse	Funksjon	Km fylkesveg andel av total	Prosentvis Trafikkarbeid*
B	Regionale hovedveger med tilnærmet riksvegfunksjon	1303 km 22%	53%
C	Veger mellom kommunesenter og veger som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked).	761 km 13%	18%
D	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veger for veger med regional funksjon.	1421 km 24%	15%
E	Lokalveg som forbinder bygder/greider og har lokal hovedfunksjon.	2465 km 41%	14%

Tabell 6.1. Funksjonsinndeling av fylkesvegene med angitt lengde og trafikkarbeid innenfor hver funksjonsklasse (tall fra 2024). Klasse A omfatter riksveg

* Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer

Som nevnt i kapitlet om framkommelighet vil det være behov for å vurdere omklassifisering av en del av vegnettet. En fylkesveg er en veg som fyller en regional funksjon. Fylkesvegene er inndelt etter en funksjonsinndeling B til E, og er dermed klassifisert etter funksjon.

Etter forvaltningsreformen i 2010 ble riksveger som ikke var stamveier overført til fylkeskommunene. Selv om det i stor grad er regionale veger (B til D) som er klassifisert som fylkesveg, er det fortsatt fylkesveger som har funksjon som lokal adkomstveg. Disse er klassifisert som E-veger.

I tillegg fører utbygging av riksvegnettet til at det er behov for å omklassifisere tidligere riksveger til fylkesveg. Disse vegene er ofte parallelt vegnett med ny riksveg, og fyller derfor ikke nødvendigvis en regional funksjon eller bidrar til regional utvikling.

Delmål 1 Utvikling av fylkesvegnettet skal skje i tråd med fordeling av trafikkarbeid innenfor de enkelte funksjonsklassene.	Strategi 1 Trafikkarbeid utført innenfor den enkelte funksjonsklasse legges til grunn ved prioritering av de økonomiske rammer mellom funksjonsklassene.
	Strategi 2 I begynnelsen av planperioden skal det gjennomføres en helhetlig gjennomgang av fylkesvegnettet der det vurderes hvilke fylkeveger som fyller en regional funksjon, med sikte på å vurdere omklassifisering av vegnett. I samme gjennomgang skal det vurderes hvilke fylkesveger som har en viktig nasjonal beredskapsfunksjon.

Delmål 2 Fylkeskommunen skal aktivt utløse ekstern medfinansiering til infrastrukturprosjekter.

Å utløse tilgjengelige midler fra andre aktører til prioriterte oppgaver innenfor fylkeskommunen er et viktig bidrag til raskere utvikling av infrastrukturen. Men det må samtidig sikres at det er forutsigbarhet for fylkeskommunens satsning på prosjekter, og at utviklingen er i tråd med etablert og overordnet strategi og prioriteringer for fylkesvegnettet.

Medfinansieringsprosjekter kan gi viktige gevinster for så vel fylket, kommuner og involverte private aktører og dermed tilføre regionen viktige merverdier. Et kriterium ved medfinansiering av prosjekter, er at det øker kost-nytte effekten for fylkeskommunens investering. Det kan bidra til at fylkeskommunen får løst flere oppgaver og at flere prosjekter som følge av dette rykker fram i prioriteringskøen og kan realiseres.

For prosjekter som omhandler kommunal sentrumsutvikling eller prosjekter som er knyttet til rekkefølgekrav, gjelder det som utgangspunkt at disse skal fullfinansieres av dem som initierer behovet for utbyggingen.

Bompengeprosjekter

Fylkeskommunens økonomiske situasjon og finansieringsbehov knyttet til håndtering av forfallssituasjonen på fylkesvegnettet setter rammene for fylkeskommunens finansiering i bompengeprosjekter. Dette er i tråd med prinsippene som har vært praktisert i tidligere vegstrategiperioder.

Dette innebærer at fylkeskommunens netto egenandel av investeringskostnadene for nye bompengeprosjekter begrenses til et nivå som tilsvarer den økonomiske rammen for forventede fornyingstiltak på den aktuelle vegstrekningen. I tillegg kan skredsikringstiltak inngå i prosjektet.

Normalt vil dette bety at den samlede fylkeskommunale egenandelen til finansiering av bompengeprosjekter utgjør minst 20 % (inkludert refusjon av merverdiavgift fra prosjektet).

Delmål 2 Fylkeskommunen skal aktivt utløse ekstern medfinansiering til infrastrukturprosjekter	Strategi 1 Medfinansiering fra eksterne aktører (offentlige eller private) må som minimum utgjøre 50 % av kostnadene om fylkeskommunen skal vurdere gjennomføring av tiltak som i utgangspunktet ikke inngår i Trøndelag fylkeskommunes handlingsprogram.
	Strategi 2 Som premiss for å løfte inn nye prosjekter som følge av medfinansiering, må kost-/nytte-effekten for fylkeskommunen være tydelig.
	Strategi 3 Trøndelag fylkeskommune vil inngå i utvikling og etablering av bompengeprosjekter der tilstrekkelig grunnlag er til stede.
	Strategi 4 Fram til gjeldende forfallssituasjonen på fylkesvegnettet er vesentlig forbedret, vil den fylkeskommunale netto egenandelen i nye bompengeprosjekter være begrenset til et nivå som tilsvarer økonomisk ramme for antatt fornyingstiltak på gjeldende vegstrekning. Dette vil normalt tilsvare en samlet fylkeskommunal andel på 20% inkludert mva. refusjon. Skredsikringstiltak og annen infrastruktur som er planlagt gjennomført innenfor prosjektområdet kommer i tillegg.
	Strategi 5 Fylkeskommunen inngår ikke avtaler om forskuttering av fylkeskommunale vegprosjekter.

Delmål 3 For å håndtere skjevfordeling mellom drift og vedlikehold må rammebetingelsene innenfor driftsområdet utvikles.

Nivået for det driftsmessige vedlikeholdet som skjer gjennom driftskontraktene er i dag den største utfordringen innenfor det operative vedlikeholdsarbeidet på fylkesvegnettet. Etter hvert som vedlikeholdsetterslepet utvikler seg, øker kostnadene til drift og vedlikehold, noe som fører til at tilgjengelige midlene strekker til i mindre grad. Innenfor driftsbudsjettet fungerer vedlikeholdsdelen ofte som en salderingspost ved økte driftskostnader, noe som har alvorlige konsekvenser for ivaretagelse av fylkesvegnettet.

Utviklingen på dette området har en tydelig negativ innvirkning på sentrale mål for fylkesvegnettet, som trafiksikkerhet og framkommelighet. Også miljø og klimamål påvirkes negativt av situasjonen. Generelt er mobilitetsløsninger avhengig av et tilstrekkelig drifts- og vedlikeholdsnivå på fylkesvegnettet for å opprettholde komfort og kapasitet.

Med dagens økonomiske forutsetninger bør målet være å sikre tilstrekkelige bevilgninger til vedlikehold og fornying, slik at vedlikeholdsetterslepet ikke forverres ytterligere. Samtidig bør innsatsen dreies fra korrektivt til mer preventivt vedlikehold.

Delmål 3 For å håndtere skjevfordeling mellom drift og vedlikehold må rammebetingelsene innenfor driftsområdet utvikles.	Strategi 1 Aktivt inngå i samhandling med anleggsbransjen og organisasjoner for å finne kostnadseffektive løsninger.
	Strategi 2 Initiere til kontinuerlig utvikling i bruken av ny teknologi i forbindelse med datafangst fra brøyte-, strø- og annen aktivitet på drift, slik det sikres en kvalitativ økning i kunnskapsgrunnlaget som legges til grunn for målrettet innsats.
	Strategi 3 Fortløpende vurdere tilpasninger i kontraktens varighet, geografiske områder, innhold og grad av byggherrestyring, samt gjøre bruk av insitamentsordninger for å utløse merverdier.
	Strategi 4 Fortløpende vurdere gjeldende driftsklasser i kontekst av suksessivt redusert vedlikeholdsandel av driftsbudsjettet.
	Strategi 5 Samlet ramme til driftsområdet vurderes i en sammenheng der det i begrepet bærekraftig økonomi også legges til grunn ivaretagelse av vegkapitalen, og dermed å anse denne som en verdi.

Delmål 4 Samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesvegnettet i Trøndelag skal styrkes

Fylkesvegnettet i Trøndelag er sårbart for naturhendelser som skred og flom, noe som kan føre til langvarige stenginger og svekket tilgjengelighet. Klimaendringer gir økt risiko for ekstremvær, og fylkeskommunen har begrensede midler til å håndtere utfordringene. Fylkeskommunen mottar tilskudd til å utbedre skredpunkt, men må selv ta ansvar for å finansiere flomsikring. Dette gjør det nødvendig å prioritere tiltak på de strekningene hvor konsekvensene av stenginger er størst.

Verden er i en mer uforutsigbar situasjon enn på lenge, med økt geopolitisk uro, krig i Europa og et forsterket fokus på nasjonal beredskap. Norge styrker forsvaret og kriseberedskapen, og dette setter nye krav til transportinfrastrukturen. Fylkesvegnettet i Trøndelag spiller en viktig rolle i både daglig samfunnsfunksjon og beredskap, spesielt for nødetater, forsyningslinjer og militær mobilitet.

Fylkesvegene i Trøndelag er som kjent inndelt etter funksjonsklassene B - E. For å styrke samfunnssikkerhet og beredskap må ressursene styres mot de mest kritiske vegene, samtidig som det vurderes om enkelte strekninger med lav trafikk og gode alternativer fortsatt skal ha fylkesvegstatus. Dette er noe omstridt, men nødvendig for å sikre en mer robust infrastruktur.

Med disse utfordringene som bakteppe er det viktig å utvikle fylkesvegnettet slik at fylkesvegene bidrar til økt beredskap fram mot 2036. Dette innebærer både kartlegging av kritiske punkter, målrettede tiltak der konsekvensene av stenginger er størst, og vurderinger av alternative transportløsninger i krisesituasjoner.

Delmål 4 Samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesvegnettet i Trøndelag skal styrkes	Strategi 1 Gjennomføre en helhetlig kartlegging av fylkesvegnettet for å identifisere sårbare strekninger med høy risiko for ras, flom og kritiske konstruksjoner som kan medføre lang omkjøring. Kartleggingen skal danne grunnlag for prioritering av beredskapstiltak og skal oppdateres jevnlig for å fange opp nye utfordringer.
	Strategi 2 Utvide samarbeidet internt i fylkeskommunen om alternative transportløsninger og beredskapsrutiner ved stenginger på kritiske fylkesveger. Dette inkluderer samarbeid med nødetater og andre transportetater for å sikre rask respons og effektive avbøtende tiltak, som omkjøringsruter, midlertidige forbindelser eller tilpassede driftstiltak under hendelser
	Strategi 3 Målrette begrensede ressurser til tiltak på veger der stenginger gir størst konsekvenser for tilgjengelighet. Skredsikringstiltak skal som utgangspunkt prioriteres etter prioritet i skredkartlegging
	Strategi 4 Sikre at fylkesvegnettet i størst mulig grad understøtter nasjonal forsvarsberedskap ved å identifisere og opprettholde framkommelighet på strategisk viktige strekninger. Dette innebærer samarbeid med Forsvaret for å vurdere behov for tilpasninger eller tiltak som styrker transportkapasiteten i en beredskapssituasjon, og for å søke finansiering av nødvendige tiltak.