



# Handlingsplan mot støy, 2018-2023

Riks- og fylkesveger i Region sør



## Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	1
1 Sammendrag .....	3
2 Ansvarlig myndighet riks- og fylkesveger .....	3
3 Juridisk sammenheng og gjeldende grenseverdier .....	4
4 Resultater fra støykartleggingen .....	4
5 Opplysningsvirksomhet, involvering og høring .....	6
6 Gjennomførte støyreduksjonstiltak og prosjekter under forberedelse/utførelse.....	6
6.1 Tiltak knyttet til Retningslinje T-1442 .....	6
6.2 Tiltak etter Forurensningsforskriften .....	8
6.3 Kilderettede tiltak.....	8
6.4 Fartsreduksjon.....	8
6.5 Informasjon .....	8
7 Ambisjonsnivå - måloppnåelse.....	9
7.1 Overordnet mål .....	9
7.2 Lokale mål.....	9
8 Tiltak som planlegges gjennomført de neste fem år.....	9
8.1 Buskerud.....	10
8.1.1 Riksveger .....	11
8.1.2 Fylkesveger .....	11
8.2 Vestfold .....	11
8.2.1 Riksveger .....	11
8.2.2 Fylkesveger .....	11
8.3 Telemark.....	12
8.3.1 Riksveger .....	12
8.3.2 Fylkesveger .....	12
8.4 Aust-Agder.....	12
8.4.1 Riksveger .....	13
8.4.2 Fylkesveger .....	13
8.5 Vest-Agder .....	13
8.5.1 Riksveger .....	13
8.5.2 Fylkesveger .....	13
9 Langsiktig strategi.....	13

9.1	Forskning og utvikling.....	13
9.2	Arealplanlegging.....	14
9.3	Sykkelsatsning .....	16
9.4	Kollektivsatsning.....	17
10	Budsjett og finansiering.....	19
10.1	Finansiering av tiltak.....	19
11	Planlagte tiltak for å vurdere gjennomføringen og resultatene av handlingsplanen .....	19

## 1 Sammendrag

Statens vegvesen har som mål å sørge for et sikkert, miljørettet og effektivt transportsystem. For å begrense miljøulempene fra vegtrafikk har Statens vegvesen blant annet hatt som mål å redusere støybelastningen fra vegtrafikk. Når det gjelder støy fra vegtrafikk er det i all hovedsak to regelverk som gjelder:

T-1442	Forurensningsforskriften
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retningslinje for å redusere støy i arealplanlegging.</li> <li>• Gjelder for nye utbyggingsprosjekt og skal virke forebyggende for fremtidige støyulemper.</li> <li>• Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for både utendørs og innendørs støynivå. Veileder M-128 I 2014 til retningslinjen gir mer utfyllende anbefalinger.</li> </ul> <p><a href="https://www.regjeringen.no/contentassets/25867b21b2ad4780be3d959b626f8e12/t-1442_2016.pdf">https://www.regjeringen.no/contentassets/25867b21b2ad4780be3d959b626f8e12/t-1442_2016.pdf</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forskrift for å hjelpe og prioritere de mest støyutsatte.</li> <li>• Gjelder for eksisterende situasjon.</li> <li>• Setter tiltaksgrense kun for innendørs støynivå.</li> <li>• Stiller krav til periodisk kartlegging av både innendørs og utendørs støynivå.</li> </ul> <p><a href="http://www.lovdatabasen.no/for/sf/md/td-20040601-0931-008.html">http://www.lovdatabasen.no/for/sf/md/td-20040601-0931-008.html</a></p>

Statens vegvesen har iht. Forurensningsforskriften utarbeidet en strategisk støykartlegging som legger grunnlaget for å utarbeide denne handlingsplanen mot støy. Handlingsplanen skal i henhold til forskriften oversendes aktuelle fylkesmenn som forurensningsmyndighet innen 30. juni 2018. Planen viser til gjennomført strategisk støykartlegging langs kartleggingspliktig vegnett (ÅDT>8200). Handlingsplanen fokuserer på støytiltak som planlegges gjennomført i perioden fram til 30. juni 2023, når neste oppdatering av handlingsplanen skal foreligge. Statens vegvesen har videre gjennomført omfattende innendørs kartlegginger, og i løpet av de siste årene har Vegvesenet gjennomført støytiltak for et betydelig antall boenheter langs riks- og fylkesvegnettet i Region sør.

Ved nye vegprosjekter blir støysituasjonen vurdert, og eiendommer som ligger innenfor planområdet til et nytt vegprosjekt blir støymessig utredet etter Støyretningslinjen T-1442. Statens vegvesen satser også på mer langsiktige støytiltak som arealplanlegging, sykkel- og kollektivtiltak.

I handlingsprogram-perioden 2018-2023 vil Statens vegvesen redusere støy etter Retningslinje T-1442 i forbindelse med nye vegprosjekter og etter Forurensningsforskriften for eksisterende vegnett.

Ved siden av direkte støyreducerende tiltak informerer Statens vegvesen jevnlig om støy og støytiltak til publikum.

## 2 Ansvarlig myndighet riks- og fylkesveger

Statens vegvesen Region sør omfatter fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder. Regionvegsjefen er regionenes øverste leder og har det overordnede ansvaret for felles vegadministrasjon i fylkene. Statens vegvesens regionvegkontorer er i praksis vegadministrasjon for

staten i riksvegsaker, og vegadministrasjon for fylkeskommunene i fylkesvegsaker. Regionene bistår både fylkene og staten med tilrettelegging av politiske beslutninger, investering, drift, vedlikehold og forvaltningsoppgaver.

Statens vegvesen Region sør omfatter 4 fylkesvise vegavdelinger (Buskerud, Vestfold, Telemark og Agder). Vegavdelingene er det utførende ledd for felles vegadministrasjon og skal i de fleste saker ivareta kontakt med kommunene og vegnettets naboer. Lokalt trafikksikkerhetsarbeid, tilsyn med vegnettet, planlegging og byggherreansvar for drift, vedlikehold og mindre investeringsprosjekter er andre oppgaver som vegavdelingene utfører. Det skal gjennomføres en regionreform med virkning fra og med 1. januar 2020. Dette kan medføre endringer iht vegeier/vegforvalter-rollene som også påvirker denne handlingsplanen.

### 3 Juridisk sammenheng og gjeldende grenseverdier

Det er i hovedsak Forurensningsforskriften og Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) som regulerer hvordan støy fra vegtrafikk skal behandles. Støyretningslinjen T-1442 legger føringer for behandling av støy ved planlegging av ny arealbruk. Den omtaler flere typer støykilder. Når det gjelder vegtrafikk gir T-1442 i praksis grenser for hvilken støybelastning som er akseptabel ved og i støyømfintlig bebyggelse når det planlegges nye veganlegg, eller når det planlegges ny støyømfintlig bebyggelse nær veganlegg.

Forurensningsforskriften setter på den andre siden grenser for hvilke utslipp som er tillatt fra eksisterende forurensningskilder. Forskriftens kapittel 5 § 5-4 definerer at 42 dB  $L_{pAeq, 24h}$  er maksimalt tillatt innendørs støynivå fra eksisterende støykilder. I bygninger der støynivået fra vegtrafikk er høyere enn denne grensen, plikter vegeier å utbedre forholdet, eksempelvis ved å gjøre tiltak på bygningen. Forurensningsforskriften setter krav til at det skal utføres kartlegging og deretter utarbeides tiltaksplaner for innendørs støynivå hvert femte år.

Forurensningsforskriften setter også krav til gjennomføring av strategisk støykartlegging for veier med mer enn 3 millioner kjøretøypasseringer per år (tilsvarende ÅDT>8220). Den strategiske støykartleggingen setter krav til kartlegging av utendørs støyforhold hvert 5. år, sist med frist 30.06.2017. Senest ett år etter kartleggingsfristen skal det utarbeides handlingsplaner med formål å redusere støyplagen. Dette dokumentet utgjør handlingsplanen for riks- og fylkesvegnettet i Region sør.

### 4 Resultater fra støykartleggingen

Nedenstående tabeller oppsummerer deler av kartleggingsresultatene for riks- og fylkesvegnettet i Region sør.

Tilsvarende fylkesvise tall finnes i rapporten fra den gjennomførte strategiske støykartleggingen: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy/Stoykart/Rapporter/rapporter>

*Tabell 1 Region sør, Oversikt over hvor mange personer i helårsboliger for veier med ÅDT > 8200 utenfor byområder*

Personer i helårsboliger						
Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
Personer med stille side	4973	5839	10647	4933	267	26662
Personer uten stille side	23592	9690	4541	1218	100	39134
Sum pers. i helårsbolig	28567	15531	15186	6147	367	65799
Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
SPI helårsbolig	8022	5614	6705	3115	214	23673
Lnight	50-54	55-59	60-64	65-69	>=70	Sum
Personer med stille side	5488	9871	6638	474	32	22508
Personer uten stille side	12420	5530	1640	198	7	19791
Sum pers. i helårsbolig	17911	15403	8276	669	39	42300

*Tabell 2 Region sør, Oversikt over antall helårsboliger, barnehager, skoler og helseinstitusjoner for veier med ÅDT > 8200 utenfor byområder*

Antall helårsboliger, barnehager, skoler og helseinstitusjoner							
Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum	
Helårsboliger (privat)	12104	6652	6565	2602	150	28073	
Helårsboliger (annet)	431	172	120	94	10	827	
Barnehager	29	18	8	0	0	55	
Skoler	58	41	13	18	1	131	
Helseinstitusjoner	47	31	20	14	2	114	
Lnight	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
Helårsboliger (privat)	7565	6672	3496	282	17	0	18032
Helårsboliger (annet)	301	107	137	10	0	0	555
Barnehager	20	8	4	0	0	0	32
Skoler	46	19	20	1	0	0	86
Helseinstitusjoner	38	25	16	1	1	0	81

*Tabell 3 Region sør, Oversikt over samlet areal*

Samlet areal (i km2), helårsboliger og personer (i hundre)			
Lden	>=55	>=65	>=75
Areal	184,86	62,12	15,79
Helårsboliger	287	95	1
Personer	654	219	2

*\*Lden: A-veiet lydnivå for dag-kveld-natt (day-evening-night), sammensatt av langtids A-veide gjennomsnittlige lydnivå for hhv. dag/kveld/natt med tillegg på 0/5/10 dB.*

*\*\*Lnight: A-veiet ekvivalentnivå for 8 timers nattperiode fra kl. 23-07.*

*\*\*\*SPI: StøyPlageIndeks er et mål for gjennomsnittlig plagetgrad, dvs at både de som er litt plaget, middels plaget og sterkt plaget av støy er inkludert.*

## 5 Opplysningsvirksomhet, involvering og høring

Statens vegvesen Region sør har orientert fylkeskommunene om støyarbeidet generelt og spesielt de oppgaver som følger av krav gitt i forurensningsforskriften, herunder utarbeidelsen av denne handlingsplanen. Det er avklart at det skal lages en felles regional handlingsplan for riks- og fylkesvegnettet i Region sør og hvilket ambisjonsnivå som skal legges til grunn for handlingsplanen.

Med bakgrunn i avklart prosess for utarbeidelse av en felles regional handlingsplan for riks- og fylkesvegnettet i Region sør, sendte vegavdelingene i Region sør brev til berørte kommuner i sine respektive fylker. I brevet informerte Vegvesenet om den gjennomførte strategiske støykartleggingen med tilhørende resultater. Det ble videre informert om arbeidet med denne handlingsplanen og invitert til å gi eventuelle innspill til arbeidet.

Statens vegvesen stilte ved forrige rullering av handlingsplanen (2013) spørsmål om kommunene hadde avsatt områder som «stille områder» i kommuneplanens arealdel. Vi fikk den gang ikke tilbakemeldinger om at kommuner i Region sør har utpekt stille områder i sine kommuneplaner som det bør tas hensyn til ved utarbeidelse handlingsplanen.

Denne handlingsplanen mot støy langs riks- og fylkesvegnettet er forankret mot aktuelle fylkeskommuner. Endelig handlingsplan mot støy sendes de respektive fylkesmenn som forurensningsmyndighet, innen forurensningsforskriftens frist 30. juni 2018.

## 6 Gjennomførte støyreduksjonstiltak og prosjekter under forberedelse/utførelse

Det er siden forrige rullering av strategisk støykartlegging med tilhørende utarbeidelse av handlingsplan, gjennomført en rekke tiltak med støyreduserende effekt for støyeksponerte personer langs riks- og fylkesvegnettet i Region sør. Tiltakene er blant annet knyttet til samtidig utbedring av støyforhold ved gjennomføring av forskjellige typer fysiske tiltak på vegnettet. Tiltakene gjennomføres med sikte på å ivareta ambisjonsnivå gitt i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Det er også gjennomført støytiltak for å ivareta Forurensningsforskriftens angitte tiltaksgrænse for innendørs støynivå. I tillegg til tiltak med bakgrunn i nevnte regelverk, så er Vegvesenet involvert i en rekke andre arbeider som direkte eller indirekte har betydning for støyplagen langs riks- og fylkesvegnettet.

### 6.1 Tiltak knyttet til Retningslinje T-1442

Siden forrige rullering av denne handlingsplanen er det gjennomført mange vegprosjekter på riks- og fylkesveger i Region sør. Det blir gjennomført støytiltak i samsvar med anbefalinger i Retningslinje T-

1442 i alle Statens vegvesens utbyggingsprosjekter. Følgende prosjekt er eksempler på større prosjekt med tilhørende støytiltak som er gjennomført eller under bygging:

Buskerud:

- Rv. 7- Sokna- Ørgenvika
- E134 Damåsen – saggrenda
- E134 Nedføring – Darbu
- Fv. 40 Bogstadhøgda
- Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate

Vestfold:

- E18 Bommestad – Sky

Telemark:

- E18 Rugtvedt – Dørdal (Bygges av Nye Veier AS)
- E134 Gvammen – Århus
- E134 Grunge kirke – Velemoen
- E134 Grungedal – Grunge kirke
- E134 Ørvella bru
- E134 Seljord- Åmot, parsell Raudå bru - Åmot
- E134 Seljord- Åmot, parsell Morgedal – Mostøyl
- E134 Seljord- Åmot, parsell Mostøyl – Høydalsmo
- Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand
- Rv. 36 Slåttekås – Årnes
- Fv. 2 Ullinvegen
- Fv. 30 Nystrandvegen
- Fv. 32 Holtesletta - Heivannet
- Fv. 32 Gimlevegen – Augestadvegen
- Fv. 359 Kleppe bru

Aust-Agder:

- E18 Tvedestrand – Arendal (Bygges av Nye Veier AS)
- Rv. 9 Langeid
- Rv. 9 Skomedal
- Rv. 9 Sandnes - Harstadberget
- Fv. 402 Lillesand - Birkeland
- Fv. 416 Frydendal - Østebø

Vest-Agder:

- Rv. 9 Gartnerløkka – Jørgen Moe's gt
- E39 Brennåsen – Søgne grense
- Fv. 43 Farsund sentrum

Statens vegvesen Region sør har i samsvar med anbefalinger gitt i Retningslinje T-1442 utarbeidet kommunevise støyvarselkart for riks- og fylkesvegnettet for de fleste kommunene i Buskerud, Vestfold, Telemark og Agderfylkene. Støyvarselkartene er tilgjengelige for innsyn på <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy/Stoykart> og kan lastes ned fra [www.geonorge.no](http://www.geonorge.no).



## 6.2 Tiltak etter Forurensningsforskriften

I forbindelse med kartlegging av innendørs støynivå i 2012 og påfølgende utarbeidelse av tiltaksplaner, er det i perioden 2013-2017 blitt gjennomført tiltak på et fåtall bygninger i Region sør. Tiltakene inkluderte eksempelvis utskiftning av vinduer, isolering av fasade og installasjon av balansert ventilasjon.

Statens vegvesen Region sør gjennomførte i samsvar med Forurensningsforskriftens krav en ny kartlegging av innendørs støynivå i bygninger langs riks- og fylkesvegnettet innen fristen 30. juni 2017. Det jobbes nå med å gjennomføre nødvendige tiltaksutredninger med grunnlag i gjennomført kartlegging. Resultat av tiltaksutredningene skal rapporteres til respektive forurensningsmyndigheter innen 30. juni 2018. Tiltak vil bli gjennomført snarest mulig for bygninger med overskridelser av tiltaksgrensen.

## 6.3 Kilderettede tiltak

Med bakgrunn i nasjonale støymål angitt i St.meld. nr. 26 (2006-2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, er det forventet økt fokus på forskning og utvikling knyttet til kilderettede tiltak. Støysvake vegdekker er et eksempel på et kilderettet tiltak som det både har vært gjennomført forsøk med, og hvor det fortsatt planlegges etablering av forsøksstrekninger.

Det er ikke lagt støysvake asfalt i Region sør siden forrige rullering av denne handlingsplanen (2013). Da ble det lagt 3 eller 4 strekninger hvor det ble benyttet vanlige massetyper (Skjelettasfalt og Asfaltbetong) med mindre maksimal steinstørrelse enn vanlig (8 mm). Disse strekningene ble fulgt opp av Vegdirektoratet med støymålinger.

Vegvesenet tar noe hensyn til støy når det legges nye asfaltdekker ved at det velges 11 mm maksimal steinstørrelse istedenfor 16 mm på strekninger hvor det er en del bebyggelse langs vegen og hvor hastigheten er så høy at redusert steinstørrelse har betydning for omgivelsene.

## 6.4 Fartsreduksjon

Fart er en av parameterne som inngår når støy skal beregnes. Reduksjon av fart kan gi merkbar endring i støynivå.

I Buskerud er det gjennomført en rekke fartsreduksjoner på strekninger innenfor og utenfor tettbygd strøk i forbindelse med trafiksikkerhet og kollektiv tiltak.

I Vestfold er det gjennomført en del enkle fartsreduksjoner på strekninger utenfor tettbygd strøk og i forbindelse med midler vi får fra fylkeskommunen for «små» kollektiv- og trafiksikkerhetstiltak.

I Telemark er det i perioden 2013-2017 kun foretatt noen små justeringer når det gjelder fartsgrensene. Totalt sett er fartsgrensene satt ned med 10-30 km/t på ca. 4,5 km til sammen (og én strekning på 1400 m er satt opp fra 60 til 80 km/t).

## 6.5 Informasjon

Informasjon til publikum om støy og støybehandling er et viktig tiltak. Statens vegvesen har oppdaterte nettsider om blant annet vegprosjekter, reguleringsplaner med bestemmelser, plankart og framdriftsplaner. Publikum kan abonnere på nyheter og finne informasjon om fagområder (eksempelvis støy), presentasjoner, Nasjonal transportplan (NTP) med mer. Etaten tar i bruk andre informasjonskanaler som for eksempel folkemøter i forkant av og underveis i planarbeidet, høringsfase med tilgang til relevante dokumenter, og sosiale medier.

Statens vegvesen har også utarbeidet egne brosjyrer med informasjon om støy. Brosjyrene finnes her: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy>.

## 7 Ambisjonsnivå - måloppnåelse

Statens vegvesen Region sør har i arbeidet med handlingsplanene lagt til grunn et ambisjonsnivå i tråd med de krav som følger av Forurensningsforskriften samt de anbefalinger som gis i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).

### 7.1 Overordnet mål

I Stortingsmelding nr. 26 Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand (2006-2007) er det vedtatt følgende nasjonale mål for reduksjon av støyplage:

*Støyproblemer skal reduseres og forebygges slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel ivaretas*

Nasjonale resultatmål

1. Støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999
2. Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020 i forhold til 2005.

### 7.2 Lokale mål

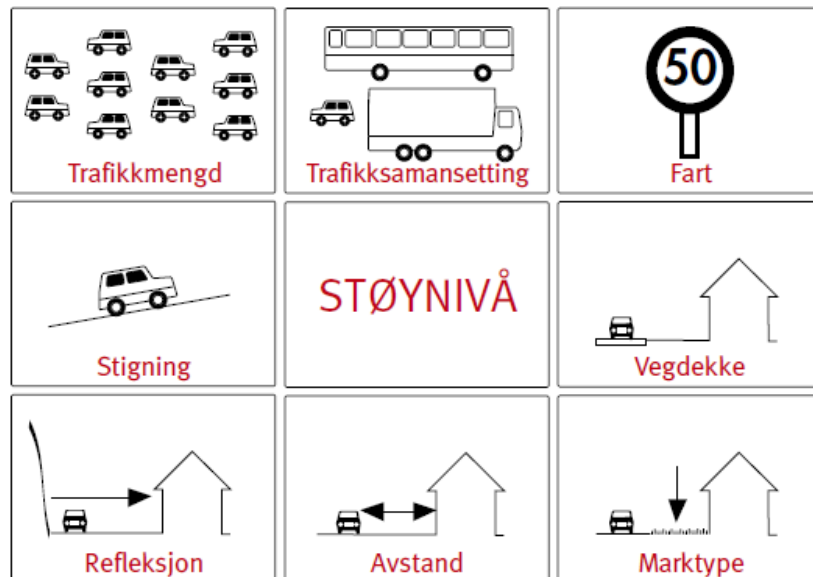
I tillegg til å følge opp de krav Forurensningsforskriften angir, samt de anbefalinger Retningslinje T-1442 gir, så ønsker statens vegvesen Region sør å jobbe med kompetanseheving innen dette fagområdet. Dette gjelder dels nye beregningsverktøy, men ikke minst alternative tiltaksformer og potensielle synergieffekter eksempelvis knyttet til arbeidet med miljøvennlige transportformer.

Statens vegvesen har langs deler av riksvegnettet satt i gang et arbeid med å kartlegge og rehabilitere eldre støyskjermer som ikke lenger har den forutsatte støydempende effekt. Dette dreier seg om støyskjermer hvor ordinært vedlikehold ikke lenger er tilstrekkelig, men hvor det er nødvendig med tyngre tiltak på selve konstruksjonen.

Statens vegvesen Region sør har for riks- og fylkesveger utarbeidet støyvarselkart i henhold til Støyretningslinje T-1442. Støysonkartene er ment å fungere som et planverktøy for kommunene i arealplanleggingen. Vi har et mål om å vurdere og eventuelt oppdatere de kommunevise støyvarselkartene minimum hvert 5. år.

## 8 Tiltak som planlegges gjennomført de neste fem år

Det planlegges en rekke tiltak som i større eller mindre grad vil kunne bidra til å dempe støyplagen langs riks- og fylkesvegnettet i Region sør, en del av disse tiltakene er nevnt i de fylkesvise delkapitlene 8.1 - 8.5. Figur 1 gir en oversikt over de forskjellige faktorene som inngår i en beregning av støynivå, og som kan gi en innfallsvinkel for vurdering av mulige tiltak.



Figur 1: Oversikt over faktorer som inngår i en vurdering av støynivå

Statens vegvesen Region sør planlegger å gjennomføre flere store og mindre utbyggingsprosjekter langs riks- og fylkesvegnettet de kommende 5 år. Mange av prosjektene er sykkel- og kollektivprosjekter som i noen grad er støytiltak i seg selv, eller utbygging av større vegger som utløser krav om samtidig gjennomføring av til dels omfattende støytiltak.

Det finnes også en rekke andre tiltak som vil kunne bidra til redusert støyplage. Eksempler på slike tiltak kan være:

- Rehabilitering av støyskjermer
- Støysvake dekker
- Byvekstavtaler
- Fartsreduksjoner
- Trafikksaneringer

Nettstedet [www.tiltakskatalog.no](http://www.tiltakskatalog.no) er et samarbeid hvor de viktigste forskningsmiljøene på dette fagfeltet deltar. Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret. En oversikt over hvilke tiltak som i tiltakskatalogen er lenket opp mot temaet støy finnes her: [Tiltakskatalog.no, tema støy og vibrasjoner](http://Tiltakskatalog.no, tema støy og vibrasjoner)

## 8.1 Buskerud

Buskerud fylke strekker seg fra Hurumlandet ved Oslofjorden og Drammensfjorden i sørøst til Hemsedalsfjella og Hardangervidda i nordvest. Fire markerte dalfører fordeler seg nord-vestover opp mot høyfjellet og det er langs disse at bosetninger og vegger er lokalisert. Naturen er svært variert med skogs- og landbruksområder i kyststrøkene, vedyrket lavland, høyfjell og store skoger.

Fylket har åtte riksveger (Rv. 7, 52, 23, 35, 282, E16, E18 og E134) med en total lengde på nesten 600 km. Fylkesvegnettets lengde utgjør ca. 1800 km og representerer alt fra tungt trafikkerte vegger i urbane strøk til svært lavtrafikkerte strekninger i de rurale delene av fylket. Til tross for at riksveglengden i Buskerud utgjør omtrent en fjerdedel av totalt riks- og fylkesvegnett, avviker riksvegene over halvparten av trafikkarbeidet.

I Buskerud er det litt over 260 000 innbyggere. Hovedtyngden av bosetningen finnes i lavlandet sør-øst i fylket med de fire byene Drammen, Kongsberg, Hokksund og Hønefoss. Det er også her den største trafikken er. De mest trafikkerte vegene, deler av E16, E18, E134, rv. 23, rv./fv. 282 og fv. 283 og fv. 35 har ÅDT mellom 15 000 og 55 000. Buskerud er et av de største reiselivsfylkene i Norge. Fylket har 45 000 hytter og fritidsboliger noe som resulterer i stor helgetrafikk fredag og søndag, særlig på Rv 7/52 som ellers har lav ÅDT.

### 8.1.1 Riksveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Rehabilitering av eksisterende støyskjermer	Rehabiliteringsbehov for å opprettholde forutsatt støydemping.
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.
Støyskjermer. Komplettering av eksisterende skjerm	

### 8.1.2 Fylkesveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Bypakke Buskerudbyen	Buskerudbyen er et samarbeidsprosjekt med hensikt at trafikkveksten skal tas av miljøvennlige transportmidler.
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.
Rehabilitering av eksisterende støyskjermer	

## 8.2 Vestfold

Vestfold er lite i utstrekning med sine 2.216 km<sup>2</sup>. Innbyggertallet på 247 048 (01.01.2017) gjør imidlertid Vestfold til et av landets tettest befolkede områder.

Vestfold har et variert næringsliv med for eksempel steinbruddindustrien i Larvik, prosessindustrien i Sandefjord, næringsmiddelindustrien og oljeraffineriet i Tønsberg, elektronikkbedriftene i Horten og aluminiumsindustrien i Holmestrand. Samtidig er Vestfold landets største grønnsaksfylke.

Fylket har 3 riksveger (E18, rv. 19 og rv. 40). E18 går gjennom hele fylket og det er denne og de 3 «avstikkerne» fra denne til hhv. ferjeleie i Horten (Bastøfergene), Torp flyplass og Larvik havn som danner riksvegnettet. Byene ligger tett og det er utstrakt pendlertrafikk mellom disse, dette i kombinasjon med den høye befolkningstettheten bidrar til Vestfold har en relativ stor andel av det høytrafikkerte riks- og fylkesvegnettet i Region sør.

### 8.2.1 Riksveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
E18 Bommestad - Sky	Ferdig 2019. Innfartsveg Larvik, Hammerdalen

### 8.2.2 Fylkesveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Bypakke Tønsberg	Ny fastlandsforbindelse fra Færder kommune
Larvik by områdeplan	Jernbane og ny bru over Lågen. Påvirker Rv40 og ned til Fergeområdet.

Teie sentrum	Ny veg og områdeplan. Sees i sammen med bypakka.
Støyskjermer Ringveien Tønsberg	Gammel skjerm erstattes med ny.
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.
Miljøtiltak	

### 8.3 Telemark

Telemark grenser til fylkene Aust-Agder, Rogaland og Hordaland i vest, og til Buskerud og Vestfold i øst. Fylket dekker et areal på 15.300 kvadratkilometer, og har per 173 307 innbyggere (01.01.2017). Hovedtyngden av bosetningen i fylket finnes sentrert i og omkring Grenlandskommunene Skien (54.000), Porsgrunn (36.000) og Bamble (14.000).

Fylket har 6 riksveger (E18, E134, rv. 9, rv. 36, rv. 41, og rv. 354) med til sammen vel 450 km veg. Det tyngst trafikkerte vegnettet er det Riksveg 36 som har, med ÅDT helt opp i overkant av 20.000 i Grenlandsområdet. Dernest kommer E18, med opp mot 18.000 i ÅDT, og deler av E134 med vel 14.000.

#### 8.3.1 Riksveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
E134 Århus – Seljord	Det antas behov for støyskjerming av 3 boliger.
Rv. 36 Bø - Seljord, parsell Bukti	Det vil bli behov for støyvurderinger av 7 boliger og fritidshus.
Rv. 36 Bø - Seljord, parsell Stodi	Det vil bli behov for støyvurderinger av 8 boliger og fritidshus.
Rv. 36 Sam Eydes gate – Klevstrand	25 boliger vil få støyskjermingstiltak i form av støyskjermer. 10 av disse skal også utredes for fasadetiltak og lokal skjerming av uteplass.
Rv. 36 Rabben – Tuftekrysset	Prosjektet inneholder langsgående støyskjerming foran cirka 10 boliger.
Rv. 41 Treungen – Vrådal	Det vil bli behov for støyvurderinger av 10-15 boliger og fritidshus.
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

#### 8.3.2 Fylkesveger

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Fv. 44 Mælagata	16 boliger har krav på fasadetiltak mot innendørs støy, og 5 boliger har krav på skjermingstiltak for uteplass.
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

### 8.4 Aust-Agder

Fylket strekker seg fra sørlandsbyene Arendal og Grimstad i sør til Hovden i Setesdal i nord. Omtrent 80% av innbyggerne i fylket bor i byene og tettstedene i kystsonen. Mesteparten av E18 gjennom fylket har ÅDT over 8200. Deler av fv. 42, 171, 409, 410 og 420 i Arendal- og Grimstadorrådet har ÅDT over 8200.

**8.4.1 Riksveger**

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Rv. 9 Bjørnarå - Optestøyl	
Rv. 9 Besteland - Helle	
Rv. 9 Rotemo – Lunden	
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

**8.4.2 Fylkesveger**

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Fv. 409 Røgenes - Tromøy	
Fv. 415 Simonstad	
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

**8.5 Vest-Agder**

Vest-Agder fylke dekker sydspissen av Norge og dalstrøkene innenfor. 2/3 av fylkets nærmere vel 184000 innbyggere bor i Kristiansandsregionen og her er trafikken størst med de fleste vegene som har trafikk over 8200 i ÅDT. Men også ved de andre byene i fylket er det veger med tilsvarende høy trafikk. Vest-Agder fylke har fem riksveger (E18, E39, rv. 9, rv. 41 og rv. 451). Tungbilandelen på E18/E39 er meget høy noe blant annet fergeforbindelsen til Danmark er en medvirkende årsak til.

**8.5.1 Riksveger**

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
E18 Håneskrysset	
E18 Varoddbrua	
E39 Breimyr – Døle bru	Bygges av Nye Veier AS
Rv. 41 Timenes - Hamre	
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

**8.5.2 Fylkesveger**

Tiltak	Beskrivelse/kommentar
Fv. 44 Flekkefjord bybru	
Fasadetiltak på eksisterende boliger	Eventuelle tiltak etter Forurensningsforskriften.

**9 Langsiktig strategi**

I Regjeringens stortingsmelding 33 (2016-2017), Nasjonal transportplan 2018-2029, framgår det at det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken er å tilby et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Nasjonal transportplan 2018-2029 angir at hovedmål for klima og miljø i transportsektoren er å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser. For støy angis det at Regjeringen vil bidra til å oppfylle det nasjonale målet for reduksjon av støy. Regjeringen vil videre ivareta samferdselssektorens særlige ansvar for støyplager, og forebygge og redusere støyplager gjennom planarbeid og kilderettede tiltak.

**9.1 Forskning og utvikling**

Kilderettede tiltak

Kjøretøy og bildekk reguleres gjennom internasjonale regelverk og direktiver, mens vegdekker er tiltak støykildeeier selv har ansvar for og best kan styre utviklingen av. For å få til en betydelig

forbedring av støy fra kjøretøyer og bildekk i Norge er vi avhengig av at kravene som stilles internasjonalt er tilstrekkelig ambisiøse. Siden den nasjonale handlingsplanen mot støy ble lagt frem i 2007, har Statens vegvesen Vegdirektoratet, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vært aktive i relevante internasjonale fora og arbeidsgrupper, samt jobbet for å fremskaffe dokumentasjon blant annet gjennom forskning og utvikling (FoU). Blant annet viser undersøkelser utført av CEDRs arbeidsgruppe for støy at å redusere støy ved kilden, selve kjøretøyet, er langt mer kostnadseffektivt enn andre støyreducerende tiltak som støyskjermer, støysvake vegdekker eller fasadeisolering for å oppnå færre støyplagede.

#### Bildekk

Støygrensene for dekk som ble vedtatt i forordning (EF) nr. 661/2009 er mer lempelige enn målene i strategien for internasjonalt støyarbeid, og det er behov for videre satsing for ytterligere skjerping. Et nordisk forskningsprosjekt, NordTyre, har undersøkt støyeigenschaften til bildekk på ulike typer vegdekker i Norge, Sverige og Danmark og sett dette i sammenheng med merkeordningen for bildekk. Forskjellen mellom det minst støyende personbildekket på det minst støyende vegdekket, og det mest støyende personbildekket på det mest støyende vegdekket som ble undersøkt i prosjektet, var nesten 11 dB. Dette viser noe av potensialet ved å kombinere «riktige» bildekk og vegdekker. NordTyre fant imidlertid ingen korrelasjon mellom merkede støyverdier og målte støyverdier på nordiske vegdekker. Andre prosjekter, for eksempel FOREVER-prosjektet, har kommet til samme resultat. EU-kommisjonen har gjennomført en studie av dekkmerkeforordningen og den endelige rapporten kom i april 2016, men det er foreløpig ikke avklart hvordan kommisjonen velger å gå videre.

#### Støysvake vegdekker

Det brukes mye ressurser på gjennomføring av støyreducerende tiltak i vegprosjektene. Statens vegvesen trenger en mer innholdsrik og variert verktøykasse for å kunne gjennomføre avbøtende støytiltak i henhold til gjeldende regelverk mer kostnadseffektivt. Det innebærer at etaten må kunne velge kilderette tiltak, i tillegg til tradisjonelle skjermingstiltak. Det er gjennomført en oppdatering av kostnadseffektiviteten knyttet til ulike typer vegdekker basert på nye erfaringstall, og det er i 2017 utarbeidet et forprosjekt som beskriver et forslag til FoU program, for å utvikle og ta i bruk støysvake vegdekker som alternativ til støyskjerming. Forslag til FoU program bygger videre på det tidligere FoU-programmet Miljøvennlige vegdekker og forskningen som er gjennomført på støysvake vegdekker de siste årene i Europa.

#### Auralisering

Prosjektet "Simulering av støy» (auralisering) for å formidle informasjon om støy på en enklere og mer forståelig måte" starter opp i 2018. Foreløpig har vi kun mulighet til å visualisere støynivåer ved hjelp av fargeskala på 2D kart. Dette er lite forståelig informasjon om hvordan støy oppleves, både i en nåværende og i en framtidig situasjon for naboer til vei. Målet for dette prosjektet er at berørte selv på egen PC kan høre hvordan trafikken er nå, og hvordan den blir etter at vegen er bygget, eller etter at en støyskerm er satt opp. Det kan bidra til at både berørte, beslutningstakere og konsulenter får bedre forståelse av endringer i støyforholdene. Det er dokumentert gjennom forskning at god kommunikasjon og medvirkning i planprosesser reduserer opplevd støyplage.

## 9.2 Arealplanlegging

Vegmyndighetene har ansvar for å begrense støyulempene som blir påført naboer til det eksisterende vegnettet. For forurensing fra veger gjelder Forurensingsloven så langt forurensingsstyresmaktene bestemmer, jf. Forurensingsloven § 5. Ved planlegging av nye boliger eller etablering av ny støykilde skal anbefalte støygrenser i Retningslinje T-1442/2016 om støy i arealplanlegging legges til grunn. Det er kommunene som er plangodkjenningmyndighet. I transportetatens forslag til NTP 2018-2029 videreføres målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

**Buskerud:**

Felles areal- og transportplan for samarbeidet Buskerudbyen (fem kommuner sammen med fylkeskommunen, Jernbaneverket, Statens vegvesen, Fylkesmannen og kystverket) er utarbeidet og vedtatt februar 2012. Hensikten er å samordne strategier for arealpolitikk med strategier for utvikling av transportsystemet. Mål om blant annet *Bedre lokalmiljø og mindre bilavhengig samfunnsutvikling, mindre støy, bedre luft, tryggere veger, gater og nærmiljø*. Det er under arbeid en areal og transportplan for Buskerud fylke.

**Vestfold:**

Bypakke Tønsberg og delplaner i Sandefjord og Larvik med Bane Nor er store prosjekter som pågår i Vestfold og det er avgjørende at alle verdier vektlegges for å få ett bedre samfunn på alle måter. Planleggingsfasene og utredningene skal være ihht den politikk som føres for bærekraftig arealpolitikk med tanke på klimautfordringer, verdiskapning, skape vekst og for bedre folkehelse.

**Telemark:**

Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025 (vedtatt juni 2014):

- Hovedmålene for planen er: Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende.
- Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-2024:

- Planen har som mål å legge til rette for befolkningsvekst og ei bærekraftig utvikling i Telemark.
- Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende.
- Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi.

**Bypakke Grenland:**

Bypakke Grenland er navnet på tiltakspakken som skal gjøre Grenland et enda mer attraktivt sted å bo. Grenlands veg- og transportsystemer vil få et etterlengtet løft slik at trafikkavviklingen skal bli bedre og tryggere. Bypakka består av konkrete tiltak som har sitt utspring i Bystrategi Grenland - et langsiktig samarbeid som skal videreutvikle Grenland som byregion. Målet er:

- Enklere og tryggere for gående og syklende
- Et raskere og bedre kollektivtilbud
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God fremkommelighet for næringstrafikk
- Å gjøre bymiljøene triveligere

**Byutredning Grenland (januar 2018):**

Byutredningen viser at tettere arealbruk, et mer effektivt kollektivtilbud og bedre tilbud til gående og syklist bidrar til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Det er nødvendig å kombinere dette med restriktive tiltak på bilbruk, for eksempel bompenger eller parkeringsavgifter.

Byutredningen viser at målet om nullvekst i persontransport med bil gir bedre vilkår for utvikling av attraktive og levende byer med gode knutepunktsfunksjoner. Bakgrunn og hensikt:

- I Meld. St. 33 (2016-17) Nasjonal transportplan 2018-29 har transportetatene fått i oppdrag å gjennomføre byutredninger som belyser utfordringer, virkemidler, strategier og konsekvenser av målet om at veksten i persontransport med bil skal tas med



kollektivtransport, sykkel og gange. Byområdet Grenland inngår blant de ni byområdene i Norge der dette gjennomføres.

- Byutredning Grenland trinn 1 vil være et av grunnlagene for forhandlingene om en byvekstavtale. Det er synliggjort ulike måter å nå nullvekstmålet på, men det konkluderes ikke med én anbefaling. Hvilke virkemidler som skal innføres vil bli avgjort i forhandlingene om byvekstavtale.

Aust-Agder:

I grunnlaget for NTP er det satt som premiss at trafikkveksten i større byområder skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Det er utarbeidet «Planprogram for en samordnet regional areal- og transportplan for Arendalsregionen». Denne skal legge grunnlag for en framtidig vekstkraft i regionen og at veksten blir handtert på en bærekraftig måte. Kortere reiseavstander, reduksjon i transportarbeidet og miljøvennlige transportformer vil kunne gi redusert klimautslipp og også reduksjon i vegtrafikkstøy.

Vest-Agder:

I grunnlaget for NTP er det satt som premiss at trafikkveksten i større byområder skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

I Kristiansandsregionen (kommunene: Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes, Lillesand og Iveland) samarbeider kommunene og fylkeskommunene om areal og transportløsninger i ATP-samarbeidet. Det skal gjennomføres forhandlinger med staten for å bli enige om byvekstavtale. Hovedmålet i byvekstavtalen skal være nullvekst for persontransport med bil, vekst i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange. For å oppnå dette vil det bli satt delmål på områdene Arealbruk, Kollektivtransport, Sykkel og gange, Næringstrafikk, Klima og bymiljø og Samfunnssikkerhet.

### 9.3 Sykkelsatsning

Buskerud:

Det er et mål å øke sykkelandelen i Buskerudbyen i henhold til nasjonale mål. I Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (2016) er det satt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen og at sykkelandelen for Kongsberg skal økes med 50% fra 2009 til 2023 og minimum dobles i Øvre og Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner i samme tidsrom. Etter det har Drammen i sin sykkelstrategi (2017) satt mål om at sykkeltrafikken minst skal utgjøre 14 % av all trafikk i 2036. Drammen har også satt ambisiøse mål og handlingsprogram for å nå konkrete mål i sykkelstrategien om sammenhengende sykkelnett i 2023, trygt og trafiksikkert sykkelnett og at etterslepet på vedlikehold av gang- og sykkelnettet skal være tatt igjen. For tiden pågår en utredning av hovedsykkelruter mellom Hokksund og Drammen som er en faglig presisering av forslaget til ruter som ligger inne i Felles sykkelplan. Utredningen avklarer faglig grunnlag for å forslå trase for rute(r) og standard. I den forbindelse avklares også hvilke deler av ruta som kan være aktuell med sykkelspresstandard. Dersom en Buskerudbypakke 2 blir vedtatt og satt i verk vil det utløse en sykkelsatsning på nesten 1,6 mrd. kr i de fire kommunene som bompengoordningen vil gjelde for.

I Kongsberg foreligger det et ambisiøst mål om 15 % sykkelandel i 2023. Også i Hønefoss er det økt fokus på sykkel, delvis i tilknytning til KVU for eventuell Ringerikspakke. I Røyken og Modum er det inngått sykkelbygdavtaler.

**Vestfold:**

Målet er å øke sykkelandelen i henhold til nasjonale mål. Økt tilrettelegging for gående og syklende til skoler og arbeidsplasser har stort fokus. I de store prosjektene har kollektiv og sykkel/gående en viktigere verdi enn tidligere. Det utarbeides gatebruksplaner i stor grad i by og sentrumsområder. Det ligger føringer også for dette fra politisk hold.

**Telemark:**

I Telemark arbeides det med prosjektet «*Telemark – sykkefylke nr. 1*» som har til hensikt å satse spesielt på reiseliv og turisme innenfor sykkel i Telemark. For Grenlandsområdet arbeides det med å realisere tiltak for syklende i henhold til planene/rapportene *Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland* og *Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland*. Mesteparten av dette arbeidet skjer i regi av Bypakke Grenland. I tillegg pågår det planarbeid for «*Sykkelekspressveg Grenland*», med tanke på å realisere en sykkelekspressveg mellom Skien og Porsgrunn. Bø kommune er i startgropen med sin sykkel-satsing som «*sykkelbygd*», og definerte et hovedsykkelnett for kommunen i 2017. Sauherad kommune er i skrivende stund i ferd med å slås sammen med Bø kommune, og også Sauherad kommune vil i løpet av 2018 utarbeide en sykkelplan.

**Aust-Agder:**

Det er inngått avtale mellom Arendal kommune, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen om utvikling av Sykkelbyen Arendal. Hovedmålet er at sykkelbruken i Arendal skal øke med 25 % innen 2020.

Tilsvarende avtale er også inngått med Grimstad kommune der målet også er 25 % sykkelbruk innen 2020.

**Vest-Agder:**

I Kristiansand satses det mye på å få et vel fungerende sykkelvegnett slik at vi får en stor økning av antall syklistene. Det planlegges og bygges etappevis ut sykkelekspressveg mellom Andøykrysset i Vågsbygd og Dyreparken.

Både Farsund og Mandal er «sykkelkommuner» og det satses på å gjøre sykling attraktivt og sikkert med foreløpig små midler.

## 9.4 Kollektivsatsning

**Buskerud:**

Det forventes betydelig befolkningsvekst, spesielt i nedre del av Buskerud, i årene fremover. I tillegg har fylket mange pendlere, som gir behov for stor transportkapasitet.

Det er en målsetning å forbedre kollektivtilbudet i Buskerudbyen (Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg). Det er viktig å sikre bussens framkommelighet og oppnå forutsigbarhet både i og utenfor rush. Dette skal blant annet gjøres med automatisk signalprioritering i kryss (ASP) og egne kollektivfelt, samt oppnå effektive kollektivknutepunkt og forbedre samordningen mellom ulike kollektive transportmidler. Kollektivtransporttilbudet i Buskerudbyen gjelder både internt i fylket og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo. Tilbudet skal derfor være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Oslo/Akershus.

Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss primært utvikles med basis i behovet for skoleskyss. Det legges vekt på å utvikle et smart kollektivtransporttilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet. Universell utforming skal ligge til grunn i alle nye anlegg og oppgradering av knutepunkt og holdeplasser.

**Vestfold:**

Økt kollektivsatsing skal prioriteres med blant annet holdeplassopprustning, kollektivknutepunkt og kollektivfelt. Mer effektiv fremkommelighet for buss er hovedfokus i alle prosjekter og det ligger føringer også for dette fra politisk hold.

**Telemark utenom Grenland:**

Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-25 sier følgende: Telemark fylke har store variasjoner i befolkningstetthet, trafikkgrunnlag og transportbehov. Kollektivandelen i fylket er lav sett i forhold til sammenlignbare områder. Kollektivandelen for Telemark og Grenland er 4%. Langs hovedvegene i middels tettbygde område er det et potensiale til å få flere til å ta bussen til daglige aktiviteter. I andre deler av fylket er det såpass store avstander og lav folketetthet at det er vanskelig å få til et kostnadseffektivt kollektivtilbud som har reell innvirkning på reisemiddelvalget til befolkningen. Distriktene i Telemark har et middels frekvent kollektivtilbud langs dagens ekspressbusstraseer, der steder som Seljord, Bø, Lunde, Ulefoss, Rjukan og Notodden ligger langs disse hovedvegene. De som bor lenger unna hovedvegene har et kollektivtilbud med lav frekvens og noen steder utgjør skoleskyss den vesentligste delen av kollektivtilbudet.

**Telemark, Grenland:**

Et sentralt mål er at kollektivandelen skal øke fra dagens fire prosent til åtte prosent innen 2025. Mye er gjort de siste årene for å gjøre bussen mer attraktiv, blant annet med lavere priser og hyppigere avganger. Økt satsing på buss de siste årene har gitt en vesentlig økning i passasjertallene. Tall viser at det ble foretatt rundt 335 000 flere bussreiser i Grenland i 2016 enn i 2015. Totalt antall reiser i 2016 var 4 220 000. De viktigste virkemidlene i *Busstrategi for Grenland 2015-25* er:

- Bedre rutetilbud, økt frekvens og nye ruter, reduserte takster
  - Periodekort for voksen koster kr 400,-.
- Bedre fremkommelighet
  - Mål om at bussene skal være maksimalt 3 minutter forsinket
  - I kollektivfeltutredning Grenland er det registrert forsinkelser på 14 strekninger og vurdert alternative tiltak og effekter
  - Det planlegges en del kollektivfelt i forbindelse med Bypakke Grenland
- Attraktive knutepunkt og holdeplasser
  - 100 prosent av holdeplasser langs metrolinjene, og 100 prosent av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende pr. år langs pendellinjene skal utbedres og være universelt utformet
  - Halvparten av befolkningen i byområdet har mindre enn 500 meter gangavstand til en holdeplass der det går en metrolinjebuss
- Billettprodukter, informasjon og holdningsskapende arbeid
  - Har sanntidsinformasjon, opprop av neste holdeplass om bord på bussen, app for ruteinformasjon og kjøp av billett
- Arealbruk som bygger opp under kollektivtransporten
- Tiltak som reduserer bilbruken
  - Bompenger, parkeringsavgift
- Universell utforming
  - Holdeplasser og adkomster
  - Tilrettelagt informasjon før og under reisen
- Miljøvennlig drift
  - Krav til utslipp og materiell i busskontrakter

Aust-Agder:

I ATP-samarbeidet i Arendal – Grimstadregionen skal det satses på bl.a. kollektivtiltak. Dette vil være utvikling/bygging av kollektivknutepunkt i alle kommuner og forbedring av busstoppene, både som busslommer og også som kantstopp.

Vest-Agder:

I forbindelse med inngåelse av byvekstavtale vil det bli stor satsing på kollektivtrafikken, økt tilbud i Kristiansandsregionen i form av flere busser og bedre fremkommelighet. Dette for å få en reduksjon i biltrafikken.

## 10 Budsjett og finansiering

Økonomiske rammer og prioriterte vegprosjekter på riks- og fylkesveger blir vedtatt i handlingsprogrammer. De endelige tildelinger framgår av de årlige budsjetter for henholdsvis riks- og fylkesvegene.

### 10.1 Finansiering av tiltak

Det er vegavdelingene i Region sør som har eierskapet til handlingsplanen mot støy. Vegavdelingene må ut fra sin løpende oversikt melde inn aktuelle tiltaksbehov i handlingsprogram- og budsjettprosessene for riks- og fylkesvegnettet.

Plan- og forvaltningsseksjonene ved vegavdelingene har ansvar for å konkretisere behov for midler til å gjennomføre tiltak på boliger i henhold til Forurensningsforskriften.

Støytiltak som gjennomføres som en del av utbyggingsprosjekter i henhold til Retningslinje T-1442, finansieres som hovedregel i det enkelte investeringsprosjekt.

## 11 Planlagte tiltak for å vurdere gjennomføringen og resultatene av handlingsplanen

Den ferdige handlingsplanen har ingen egen økonomisk handlingsramme. Et godt kartleggingsgrunnlag av dagens støysituasjon gjør det imidlertid mulig å prioritere tiltak mer strategisk. Handlingsplan mot støy langs riks- og fylkesvegnettet i Region sør bør både koordineres med, og være et innspill ved utarbeidelsen av handlingsprogrammer for riks- og fylkesvegnettet. Det vil videre være naturlig å benytte handlingsplanen som et hjelpemiddel i de årlige budsjettprosesser.

En oppsummering av gjennomførte tiltak i etterkant av denne handlingsplanen mot støy, vil være en del av handlingsplanen ved neste rullering, dvs. innen 30. juni 2023.



Statens vegvesen  
Region sør  
Veg- og transportavdelingen  
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-sor@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**