



## STORTINGET

# Innst. 298 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:104 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om videreutvikling av veireformen som inneholder følgende momenter:

- Statens vegvesen med Vegdirektoratet avvikles og erstattes av et nytt forvaltningsorgan for veisektoren.
- Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar for forvaltningen av veisektoren.
- Kjøretøyt tekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.
- Tidligere Statens vegvesens utbyggingsdel skal ha samme rammebetingelser som Nye Veier AS.
- Nye Veier AS likestilles med det nye forvaltningsorganet for veisaker som premissgiver for utvikling av veisektoren.
- Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tone E. Berge Hansen, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget i Dokument 8:104 S (2023–2024) fra stortingsrepresentantene Franke Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen. Videre viser komiteen til statsrådets svarbrev, datert 8. april 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at det i representantforslaget er fremmet forslag om en videreutvikling av veireformen som inneholder seks ulike momenter knyttet til organisering og ansvarsforhold mellom departement og underliggende etater innenfor veisektoren, og hvor det bl.a. foreslås at Statens vegvesen avvikles og erstattes med et nytt forvaltningsorgan, at Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar, og at Nye Veier AS skal likestilles med et nytt forvaltningsorgan som premissgiver for utviklingen av veisektoren.

Som det fremgår av statsrådets svarbrev 8. april 2024, har regjeringen utredet organiseringen av veisektoren fremover og redegjort for dette i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Komiteen viser til at det er gjennomført en rekke organisatoriske endringer i statlig veisektor de siste tiårene.

Det inkluderer omorganisering av Statens vegvesen i 2003 (opprettelsen av Mesta AS), forvaltningsreformen med overføring av en stor andel av det daværende riksveinettet til fylkeskommunene i 2010, opprettelsen av Vegtilsynet i 2012 (senere fristilt fra Statens vegvesen fra 2017), opprettelse av Nye Veier AS og oppstart av bompengereformen i 2015, samt avviklingen av sams (felles) veiadministrasjon med fylkeskommunene og omorganiseringen av Statens vegvesen fra regioner til divisjoner fra 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er enig i at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på veinettet i Norge, og viser til at regjeringen har bevilget betydelige summer til Statens vegvesen for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Det er allikevel på fylkesveiene man finner det største etterslepet. Flertallet mener at det er viktig å sette fylkeskommunene i stand til både å utbedre og å vedlikeholde fylkesveinettet, og viser til at regjeringen har økt de fylkeskommunale rammene i hvert statsbudsjett siden tiltredelse.

Flertallet minner om at veivedlikehold er et langsiktig arbeid, og at vedlikeholdsetterslepet har økt jevnt over tid. Flertallet minner også om at Fremskrittspartiet hadde samferdselsministeren i 7 av de siste 10 årene.

Flertallet er ikke enig i at en ytterligere fragmentering av ansvaret innen veisektoren vil gi de tiltenkte gevinstene, spesielt ikke innen vedlikehold. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei løses best ved å styrke den fylkeskommunale økonomien og ved å sikre gode fagmiljø med tilstedeværelse i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet deler forslagsstillernes oppfatning av at det har vært konkurranseeffekter ved opprettelsen av Nye Veier.

Selv om det har vært konkurransegevinster ved opprettelsen av Nye Veier, kan ikke disse medlemmer se at det er noen automatikk i at ytterligere «konkurranse» i sektoren vil gi mer og bedre samferdsel. Riksrevisjonens rapport Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier (Dokument 3:11 (2022–2023)) viser at oppsplittingen av fagmiljøene i Statens vegvesen ved avviklingen av sams vegadministrasjon ga mindre drift og vedlikehold per krone. Rapporten tar for seg perioden 2015 til 2022, og disse medlemmer viser til at dette er perioden etter veireformen, den samme reformen forslagsstillerne ønsker å videreutvikle. Disse medlemmer viser for ordens skyld også til at Riksrevisjonen peker på at Samferdselsdepartementet har for lite informasjon om resultatet av

arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei, og disse medlemmer forutsetter at arbeidet med oppfølging av veieierne i Norge styrkes.

Disse medlemmer mener også at det er tjenlig at veinormalene er mest mulig fleksible, for å kunne ivareta matjord og naturmangfold og for å bygge mest mulig riktig vei.

Komiteen medlemmer fra Høyre og Venstre deler Samferdselsdepartementets overordnede inntrykk av at mye i veisektoren fungerer godt, og at endringene som er gjennomført de siste årene, har bidratt til dette, men at det fortsatt må arbeides for å få den etablerte organiseringen til å virke best mulig. Departementets gjennomgang, nærmere beskrevet i kapittel 11.2 i Meld. St. 14 (2023–2024), viser at ansvarsforhold og roller ikke er likt forstått av alle aktørene, at det er behov for styrket samarbeid og dialog mellom staten og fylkeskommunene, og at det kan være behov for nye samhandlingsarenaer mellom aktørene i veisektoren.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det heller enn nye omfattende reformer av forvaltningen av veisektoren er viktig at ansvarsforhold tydeliggjøres og samarbeid forbedres i den eksisterende strukturen. Disse medlemmer ber departementet redegjøre nærmere for hvilke konkrete tiltak som vil iverksettes for å lykkes med dette, i forbindelse med framleggelsen av statsbudsjettet for 2025.

Disse medlemmer viser videre til at lov om vegar (veglova) regulerer planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier. Disse medlemmer deler departementets beskrivelse av at det kan hevdes at både form og innhold i den gjeldende loven er utdatert, både med hensyn til samfunnets behov, teknologisk utvikling, kravene til nyere lovgivning og hensynene som en lov skal ivareta. Disse medlemmer ber derfor regjeringen gjennomføre en helhetlig revisjon av veglova. En slik revisjon bør imidlertid ikke være til hinder for mindre regelverksendringer eller presiseringer i Statens vegvesens instruks som kan iverksettes raskere.

Disse medlemmer viser videre til statsrådets utfyllende svar knyttet til representantforslagets del c) om at kjøretøytekniske tjenester i større grad bør utføres i privat sektor, og del f) om at veinormaler og farts-grensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland. Disse medlemmer deler statsrådets vurderinger knyttet til disse spørsmålene.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 redegjøre nærmere for hvilke kon-

krete tiltak som vil iverksettes for å tydeliggjøre ansvarsforhold og forbedre samarbeid mellom departement, fylkeskommuner og underliggende etater innen veisektoren.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en helhetlig revisjon av lov om vegar (veglova) med sikte på å oppdatere loven slik at den i større grad reflekterer samfunnets behov, teknologisk utvikling og øvrige hensyn loven skal ivareta.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veireformen med opprettelsen av Nye Veier AS har vært en suksess og har gitt raskere og mer helhetlig hovedveiutbygging. Disse medlemmer mener det fortsatt er behov for strukturelle endringer i veisektoren, der Samferdselsdepartementet må ta et større ansvar, noe som også vil gi en enklere struktur. Disse medlemmer mener at Statens vegvesens rolle som veiforvalter ikke har vært vellykket, og vil legge til rette for mer dynamikk, innovasjon og meningsmangfold i sektoren ved å endre strukturen. Disse medlemmer mener det er mulig å få enda mer vei for pengene enn hva som er tilfelle i dag, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om videreutvikling av veireformen som inneholder følgende momenter:

- a) Statens vegvesen med Vegdirektoratet avvikles og erstattes av et nytt forvaltningsorgan for veisektoren.
- b) Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar for forvaltningen av veisektoren.
- c) Kjøretøyt tekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.
- d) Tidligere Statens vegvesens utbyggingsdel skal ha samme rammebetingelser som Nye Veier AS.
- e) Nye Veier AS likestilles med det nye forvaltningsorganet for veisaker som premissgiver for utvikling av veisektoren.
- f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er uenig i begrunnelsen for dette representantforslaget og særlig forslagene om å avvikle Statens vegvesen og de nye veinormalene. At «Nye Veier utelukkende har vært en suksess», er en påstand dette medlem stiller seg svært spørrende til. Sosialistisk Venstreparti var klart imot at Nye Veier AS skulle opprettes i sin tid. Etter noen års erfaring er dette medlem enda sikrere på at opprettelsen var et feilgrep. Det er ikke først og fremst selskapet i seg selv som er proble-

met, men premissene for det og mandatet det jobber etter. At det skal bygges billigere og raskere høres jo i utgangspunktet positivt ut. Det er vanskelig å se at ikke Nye Veier har vært gode til å følge opp disse premissene. Det store spørsmålet er hva dette går på bekostning av. Det er mange eksempler på hvordan de konseptene som velges, det vil gjerne si firefelts motorvei og fartsgrense på 110 km/t, har ført til alvorlige arealnedbygginger og fragmenteringer av både arters leveområder og folks friluftsområder.

Det er en annen alvorlig side ved de reformene som skjedde under høyre regjeringa: Fagmiljøene på veibygging, kontroller og kontraktsinngåelser har blitt splittet opp. Dette har også skapt et stort behov for mer bruk av konsulentselskaper. Det har splittet opp fagmiljøet ytterligere og gitt potensial for økte kostnader.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti fikk gjennomslag for en gjennomgang av veinormalene i nasjonalbudsjettet for 2022. Formålet var å se på muligheten for å heve klimagevinster og kutte kostnader, bl.a. ved å endre terskelen for når man bygger firefelts motorvei.

Dette medlem er svært fornøyd med at det nå er blitt konkludert med at man kan bygge to- og trefelts veier på veier med mer trafikk enn tidligere tillatt, og mener regjeringens endringer i veinormalene var på sin plass, riktige og viktige.

Nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp. De er arealkrevende, de bygger ned matjord og sårbar natur og er svært dyre – også for privatpersoner, i form av bompenger. Veinormalene legger føringer for hvordan nye veier bygges. De påvirker derfor arealbruken i sektoren og hvor mye penger som er igjen til å utbedre og vedlikeholde de veiene man har. Veinormalene har mye å si for hvor stor påvirkning veiene har på natur, matjord, friluftsområder og klima. Fleksibiliteten i veinormalene må brukes til å redusere tapet av matjord og natur og til å holde utbyggingskostnadene nede. Dessverre er situasjonen i dag stikk motsatt. Flere veier bygges og planlegges med overdimensjonert standard, og flere av dem er i strid med eksisterende veinormaler. Man er nå nødt til å vri de store summene i samferdselssektoren bort fra firefelts motorveier og bruke dem på trygge hverdagsveier.

Dette medlem mener at de nye veinormalene dessverre ikke går langt nok. Det andre kaller fleksibilitet, kaller dette medlem utydighet, og utydigheten i dette gjør dette medlem urolig.

Dette medlem er svært kritisk til at de nye veinormalene ikke endrer terskelen for å bygge store firefelts motorveier. Åpningen for å bygge fire felt ved en årsdøgntrafikk (ÅDT) på under 15 000 bør fjernes, og innslagspunktet for bygging av firefelts motorvei, som i dag er på 12 000 ÅDT, må bort. Mens man i Norge bygger firefelts motorveier ved en forventet ÅDT på 12 000 kjø-

retøy, og tidvis også med en ÅDT ned til 6 000, bygger Sverige – et land vi liker å sammenligne oss med – tofelts vei med midtdeler og forbikjøringsfelt på strekninger med inntil 15 000–20 000 kjøretøy i døgnet. I Tyskland bygger man så brede veier først ved en ÅDT på 18 000. Så sammenlignet med land Norge liker å sammenligne seg med, er 12 000 svært lavt.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Høyre og Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 redegjøre nærmere for hvilke konkrete tiltak som vil iverksettes for å tydeliggjøre ansvarsforhold og forbedre samarbeid mellom departement, fylkeskommuner og underliggende etater innen veisektoren.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en helhetlig revisjon av lov om vegar (veglova) med sikte på å oppdatere loven slik at den i større grad reflekterer samfunnets behov, teknologisk utvikling og øvrige hensyn loven skal ivareta.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme en sak om videreutvikling av veireformen som inneholder følgende momenter:

- a) Statens vegvesen med Vegdirektoratet avvikles og erstattes av et nytt forvaltningsorgan for veisektoren.

- b) Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar for forvaltningen av veisektoren.
- c) Kjøretøytekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.
- d) Tidligere Statens vegvesens utbyggingsdel skal ha samme rammebetingelser som Nye Veier AS.
- e) Nye Veier AS likestilles med det nye forvaltningsorganet for veisaker som premissgiver for utvikling av veisektoren.
- f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:104 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mai 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**André N. Skjelstad**

ordfører

VEDLEGG



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/603-

08. april 2024

**Dokument 8:104 S (2023-2024) - videreutvikling av veireformen - vurdering**

Jeg viser til brev av 7. mars 2024, der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av forslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud i Dokument 8:104 S (2023-2024) Videreutvikling av veireformen. I dokumentet fremsettes følgende forslag:

- a) Statens vegvesen med Vegdirektoratet avvikles og erstattes av et nytt forvaltningsorgan for veisektoren.
- b) Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar for forvaltningen av veisektoren.
- c) Kjøretøytekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.
- d) Tidligere Statens vegvesens utbyggingsdel skal ha samme rammebetingelser som Nye Veier AS.
- e) Nye Veier AS likestilles med det nye forvaltningsorganet for veisaker som premissgiver for utvikling av veisektoren.
- f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.

Regjeringen vil føre en ansvarlig og balansert veipolitikk med vekt på å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Veinettet i seg selv og i samspill med andre transportformer er avgjørende for god mobilitet for mennesker og varetransport i hele landet. Organiseringen i veisektoren må legge til rette for god politisk styring av retningen for sektoren, og effektiv ressursbruk i gjennomføring av politikken. I tråd med dette har regjeringen utredet organiseringen i veisektoren fremover. Resultatet er omtalt i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, kapittel 11.2 Organisering og styring av

veisektoren. Samferdselsdepartementets overordnede inntrykk fra gjennomgangen er at mye i veisektoren fungerer godt, men at det fortsatt må arbeides for å få den etablerte organiseringen til å virke best mulig.

Min vurdering er at det er langs disse linjene arbeidet for videreutvikling av veisektoren må skje, og at dette ikke er tiden for nye gjennomgripende endringer som forslagsstillerne legger opp til. For forslagene a), b), d) og e) viser jeg til omtalen i Nasjonal transportplan 2025-2036 for utdypende vurderinger.

### **Nærmere om forslag c) Kjøretøytekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.**

Forslaget er kortfattet begrunnet med følgende:

*«For å sikre en bedre tilgjengelighet over hele landet bør driften av kjøretøytekniske tjenester i enda større grad overlates til privat sektor. EU-kontroll gjennomføres i dag i privat sektor og er en servicetjeneste som har god tilgjengelighet.»*

Jeg vil innledningsvis minne om at kjøretøytekniske tjenester i stor grad allerede utføres av privat sektor med god tilgjengelighet over hele landet. Både reparasjon og service på kjøretøy utføres av private verksteder som er spredt ut over hele landet. Også den periodiske tekniske kjøretøykontrollen utføres av private verksteder. Det er mange år siden Statens vegvesen avvirket sitt tilbud om slike kontroller.

De oppgavene som nå fortsatt utføres av Statens vegvesen er myndighetsoppgaver knyttet til godkjenning av kjøretøy, herunder at kjøretøy må fremstilles for Statens vegvesen for godkjenning før de kan registreres og tas i bruk. Dette gjelder både nye og bruktimporterte kjøretøy, og kjøretøy som er endret eller bygget om etter godkjenning.

Det gjelder imidlertid ikke dersom kjøretøyet har en heltypegodkjenning fra et EU-land, noe som betyr at de aller fleste nye personbiler, varebiler, lette tilhengere, motorsykler og traktorer ikke fremstilles for godkjenning i Norge.

I praksis er det først og fremst nye tunge kjøretøy (lastebiler, busser, tunge tilhengere), kjøretøy som importeres brukt, ombygde kjøretøy, samt enkelte spesialkjøretøy som fremstilles for godkjenning hos Statens vegvesen.

Prinsippet om fremstilling og godkjenning av kjøretøy hos en uavhengig instans gjelder i hele EØS-området. Slik godkjenningskontroll er omfattende, og krever god oppdatert regelverks- og kjøretøykompetanse hos aktuelle kontrollører. Dette i motsetning til periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), som i hovedsak er en enkel tilstandskontroll av slitasje på sikkerhets- og miljørelevante komponenter på kjøretøyene.

Etter det harmoniserte EØS-regelverket på dette området er det ikke mulig å privatisere rollen som godkjenningsmyndighet.

Det er mulig å privatisere kontrollen i forbindelse med godkjenning av kjøretøy, slik at denne kontrollen utføres av utpekte tekniske prøveinstanser som oppfyller harmoniserte krav. Kravene innebærer blant annet at hver enkelt prøveinstans må akkrediteres. Denne prosessen er omfattende og kostnadskreven ved nyetablering, og i tillegg kommer løpende opprettholdelse av akkrediteringen. Myndighetene må føre tilsyn med prøveinstansene. I Norge er det ikke etablert slike private prøveinstanser i dag, men dette finnes i mange land i EØS-området. Slike instanser tilbyr som regel både godkjenningskontroll og periodisk kjøretøykontroll.

Det er viktig å merke seg at slik kontroll ikke kan utføres av bilverksteder, men at det må være uavhengige, kompetente prøveinstanser som ikke driver med produksjon, import, salg eller reparasjon av kjøretøy.

Prosesen med utpeking, akkreditering og tilsyn med prøveinstansene vil kreve ressurser hos aktuelt myndighetsorgan.

I dag er det synergier i Statens vegvesen ved at personell som jobber med godkjenningskontroll, også jobber med trafikkontroll av kjøretøy ute på veiene. Begge oppgavene krever mye av den samme kompetansen. Dette gir også mulighet for en god ressursutnyttelse, ved at personell brukes til trafikkontroll i perioder med lav etterspørsel etter godkjenningstjenestene. Private aktører kan ikke drive med trafikkontroll langs vei.

Statens vegvesen tilbyr i dag godkjenningskontroll ved over 50 trafikkstasjoner, fra Kristiansand i sør til Vadsø i nordøst.

Sverige har en ordning der akkrediterte prøveinstanser kan utføre slik godkjenningskontroll. I Sverige er det også bare slike prøveinstanser som kan gjennomføre periodisk kjøretøykontroll. Statens vegvesen opplyser at erfaringer fra Sverige viser at private prøveinstanser i liten grad ønsker å etablere seg i områder med lite kundegrunnlag.

I Norge, hvor kjøretøyverksteder kan tilby periodisk kjøretøykontroll, men altså ikke kan utføre godkjenningskontroll, er det grunn til å tro at inntjeningsgrunnlaget for prøveinstanser kan være enda mindre enn i Sverige. Det er derfor ikke grunn til å tro at privatisering av godkjenningstjenestene vil gi en bedre geografisk tilgjengelighet av disse tjenestene enn det Statens vegvesen tilbyr i dag.

Jeg mener dagens ordning der kontroll ved godkjenning av kjøretøy utføres av Statens vegvesen er en hensiktsmessig ordning som både ivaretar viktige hensyn til kvalitet og tilgjengelighet. Disse oppgavene kan altså ikke utføres av private verksteder, men det må være uavhengige, kompetente prøveinstanser som ikke driver med produksjon, import, salg eller reparasjon av kjøretøy.

**Nærmere om forslag f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.**

Samferdselsdepartementet endret i 2023 endret veinormalene bl.a. for å øke fleksibiliteten, slik at utbyggerne i større grad enn tidligere kan gjenbruke eksisterende vei når det bygges nye veier. Dette vil kunne bidra til reduserte arealinngrep og utslipp i byggefasen. Videre vil det gi reduserte naturinngrep og bidra til jordvernmålet i jordvernstrategien. De nye veinormalene åpner for utbygging av firefeltsveier med fartsgrenser 90 eller 100 km/t, og for to-/trefeltsveier flere steder der det tidligere var krav til firefeltsvei med 110 km/t.

Statens vegvesens veinormaler er i de senere årene vesentlig modernisert. Veinormalene er nå omstrukturert til å være mer rendyrkede kravdokumenter, med økt fleksibilitet og brukervennlighet. Nye utgaver av veinormalene er utarbeidet i dialog med rådgiver- og entreprenørbransjen, og i tett samhandling med Nye Veier AS.

Veinormalene er digitalisert, dette gir et mer dynamisk regelverk som muliggjør raskere endringer i takt med tidens behov.

Veinormaler og fartsgrensekriterier i de nordiske landene er relativt like. Statens vegvesen samarbeider aktivt med de andre nordiske landene i arbeidet med veinormaler og trafiksikkerhet.

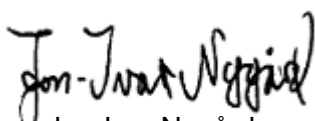
Sverige har tradisjonelt sett hatt høyere fartsgrenser enn Norge. Etter en uheldig ulykkesutvikling på 1990-tallet, innførte svenske veimyndigheter en nullvisjon for veitrafikkulykker, en visjon om et fremtidig veisystem som ikke truer menneskers liv og helse.

Som følge av nullvisjonen, er svensk veiutforming og svenske fartsgrensekriterier vesentlig endret, med ombygging av tofeltsveier til møtefrie veier med midtrekkverk. Fra tidligere å ha fartsgrense 90 og 110 km/t på mye tofeltsvei, er hovedregelen nå som i Norge, høyeste fartsgrense 80 km/t på vei uten midtdeler.

Danmark har generelt noe høyere fartsgrenser på en mindre del av høystandard-veinettet. Tilsvarende har man i søndre deler av Sverige noen strekninger med 120 km/t på motorvei. Dette er områder med høyere trafikk og enklere terreng enn hva man har i Norge.

Den svenske nullvisjonen har lagt grunnlaget for tilsvarende nullvisjon i Norge, og den samme tankegangen ligger til grunn for veiutforming og fartsgrensekriterier i de to nabolandene. 120 km/t på motorvei i Norge er utredet tidligere, og ikke anbefalt innført.

Med hilsen

  
Jon-Ivar Nygård