



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/887-3

26. april 2023

Dokument 8:194 S (2022-2023) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Bård Hoksrud om bedre vegsikkerhet

Jeg viser til representantforslag om bedre vegsikkerhet fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Bård Hoksrud, sendt til Samferdselsdepartementet 13. april 2023.

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en vegsikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

Jeg viser til at arbeidet med budsjettforslaget for 2024 er i gang, så det er for tidlig å si noe om prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak.

Som kjent ble Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 revidert i 2022. Planen lister opp 179 trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres av de ulike samarbeidspartnerne. For øvrig har Statens vegvesen i sitt svar på prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036 foreslått at ambisjonen for trafikksikkerhet i gjeldende transportplan skal videreføres i den kommende, noe som vil kreve en ytterligere innsats i årene som kommer. Samferdselsdepartementet vil vurdere forslaget nærmere i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

2. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at hovedvegnettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveger ved en årsdøgntrafikk over 6 000 kjøretøy.

Store deler av riksvegnettet har god standard, men det er fortsatt behov for vesentlige investeringer for å sikre trygge og raske forbindelser mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner, sikre mot ras osv. Regjeringen mener det er viktig å utbedre vegene der det dette er mulig,

og bygge nytt der man må. Regjeringen mener en slik strategi både gir mer for pengene og ivaretar miljøhensyn.

Når det bygges nye riksveger er det krav om midtrekkeverk dersom årsdøgntrafikken (ÅDT) er over 6 000 i prognoseåret, i henhold til vegnormal N100 Veg- og gateutforming.

Midtrekkeverk er svært viktig for trafikksikkerheten. Dersom ÅDT er over 12 000 skal det etter dagens vegnormaler bygges 4-feltsveg. Dette skal sikre god kapasitet og trafikkavvikling.

Dersom ÅDT ligger mellom 6 000 og 12 000 ÅDT er det i vegnormalene lagt opp til at utbygger gis fleksibilitet til selv å vurdere standard. Utbygger kan velge 2/3-felt eller 4-felt etter en vurdering av hva som er samfunnsøkonomisk fornuftig. I en samfunnsøkonomisk analyse inngår både prissatte og ikke prissatte tema. Regjeringen mener at et system der utbygger gis fleksibilitet til å velge standard for ny veg ut fra normalkrav og egne analyser gir mer god hovedveg for pengene.

Jeg vil for øvrig vise til at Samferdselsdepartementet arbeider med en gjennomgang av vegnormalene, hvor vi blant annet ser på dimensjonering og vegstandarder av vegnettet.

3. Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet.

Jeg viser til Hurdalsplattformen, der vi sier at regjeringen vil:

- Utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene.
- Utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Oppfølgingen av disse punktene er i gang, og vil etter planen inngå i kommende stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP). Regjeringen har besluttet å fremskynde, neste NTP slik at denne etter planen skal legges frem våren 2024 og gjelde for perioden 2025-2036.

Jeg vil også vise til mine vurderinger sendt til dokument 8:182 S om å ta vare på veiene vi har, sendt 21. april 2023, der jeg gjør nærmere rede for status i arbeid med vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet.

4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at fylkesveger med høyt trafikkgrunnlag og næringsveger omklassifiseres til riksveger

En av fylkeskommunenes oppgaver er å legge til rette for regional utvikling. Næringsutvikling henger ofte tett sammen med utvikling av gode transportløsninger for godstransport og gode mobilitetsløsninger for persontransport i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Fylkesvegnettet og kollektivtransporten er viktige faktorer i dette, og der fylkeskommunen har ansvar og sitter tett på utfordringene som skal løses. At en veg overføres fra fylke til stat betyr ikke nødvendigvis at staten vil gjøre tiltak på nettopp denne vegen. Både fylke og stat må prioritere mellom mange og store behov på vegnettet. I det faglige grunnlaget for Nasjonal

transportplan 2022 – 2033 viste transportvirksomhetene korridorvis oversikter over veger som ble ansett å være viktige for næringstransport. Dette materialet viste at det er krevende å finne gode kriterier for hvilke fylkesveger som skal inn i en slik definisjon, og det viste også at mange av disse fylkesvegene hadde relativt lavt trafikkgrunnlag.

Regjeringen vil ikke ta initiativ til en ny gjennomgang av grensegangen mellom riksveg og fylkesveg, men er åpen for å vurdere omklassifiseringer fra fylkesveg til riksveg hvis dette er ønsket av fylkeskommuner. I grunnlaget for Nasjonal transportplan 2025 – 2036 har Statens vegvesen anbefalt at noen fylkesveger av stor betydning for samfunnssikkerhet og beredskap bør vurderes omklassifisert til riksveg. Regjeringen vil vurdere dette i sitt videre arbeid med en ny nasjonal transportplan.

5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstrekninger på riks- og fylkesvegnettet.

For fremtidig ressursbruk vil jeg vise til kommende stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2025 – 2036 og kommende Prop. 1 S. Jeg vil fraråde at Stortinget nå legger føringer for regjeringens forslag til prioriteringer uten å ha sett et helhetlig forslag.

6. Stortinget ber regjeringen prioritere at riks- og fylkesveger med møtende trafikk får forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe med en forpliktende tidsplan for gjennomføring.

I gjeldende vegnormaler (N302) er hovedkriteriet for etablering av forsterket midtoppmerking på eksisterende veg at fartsgrensen skal være ≥ 70 km/t og at asfaltert vegbredde skal være $\geq 7,5$ meter. Videre skal det ikke etableres forsterket midtoppmerking dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller dersom vegen er skoleveg. Tilsvarende er vegnormalenes kriterier for forsterket kantoppmerking på eksisterende veg at fartsgrensen skal være ≥ 70 km/t, at asfaltert vegbredde er $\geq 7,0$ meter og at de syklende tilbys løsninger langs lokalt vegnett. Ved kombinasjon av forsterket midtoppmerking og forsterket kantoppmerking skal asfaltert vegbredde være $\geq 8,0$ meter.

I regjeringens budsjettproposisjon for 2015 ble det satt et mål om at alle eksisterende riksveger som tilfredsstilte kriteriene skulle få forsterket midtoppmerking innen utgangen av 2019. Per 1. januar 2021 gjensto det fortsatt å etablere forsterket midtoppmerking på mellom 100 og 200 km riksveg der kriteriene er oppfylt. Dette har sammenheng med at etablering av forsterket midtoppmerking gir best resultat når det utføres i forbindelse med reasfaltering. Statens vegvesen legger til grunn at det skal etableres forsterket midtoppmerking på alle riksveger som tilfredsstiller kriteriene og som etaten har ansvar for, senest neste gang strekningen reasfalteres.

En gjennomgang utført av Statens vegvesen i 2019 viste at mellom 850 og 900 km fylkesveg med fartsgrense ≥ 70 km/t har asfaltert vegbredde $\geq 7,5$ meter. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg 2022-2025* har fylkeskommunene lagt til grunn at disse strekningene

blir nærmere vurdert, med særskilt vekt på om hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Strekninger på fylkesvegnettet der det vurderes at alle kriteriene er ivaretatt vil få forsterket *midtoppmerking* når de blir reasfaltert (jf. tiltak nr. 112 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025*).

Det anslås at det per 1. januar 2022 var etablert forsterket midtoppmerking på om lag 2 300 km riksveger og på om lag 350 km fylkesveger. Vi har ikke gode tall på omfanget av strekninger med forsterket kantoppmerking eller av strekninger som både har forsterket midtoppmerking og forsterket kantoppmerking. Omfanget er imidlertid betydelig mindre enn når det gjelder forsterket midtoppmerking.

Ved reasfaltering av veger som tilfredsstillende de ovenfor nevnte kriteriene, er det relativt små ekstrakostnader forbundet med etablering av forsterket oppmerking, og dette vil være et godt trafiksikkerhetstiltak. På slike veger vil programmet for reasfaltering være bestemmende for når det blir etablert forsterket oppmerking. På veger som mangler tilstrekkelig bredde og/eller tilrettelegging for gående og syklende, kreves mer omfattende tiltak i forkant av at det etableres forsterket oppmerking, og det må gjøres en prioritering opp mot andre aktuelle trafiksikkerhetstiltak. For tiltak på riksvegnettet inngår slike prioriteringer som en del av arbeidet med Statens vegvesen sin gjennomføringsplan, som vil bli oppdatert i etterkant av NTP 2025-2036, og gjelde for seksårsperioden 2025-2030. På fylkesvegnettet gjøres prioriteringene som en del av fylkeskommunenes fylkesvise handlingsplaner. Både i Statens vegvesen sin gjennomføringsplan og i de fylkesvise handlingsplanene vil det viktigste kriteriet for prioritering av målrettede trafiksikkerhetstiltak være en vurdering av hva som gir størst trafiksikkerhetsnytte per investert krone. I mange tilfeller vil det være behov for vesentlige kostnader til breddeutvidelse i forkant av at det kan etableres forsterket oppmerking, og slike tiltak vil ikke nødvendigvis nå opp i en prioritering etter trafiksikkerhetsnytte per investert krone.

På denne bakgrunn mener Samferdselsdepartementet at det vil være en feil strategi å utarbeide en forpliktende tidsplan for forsterket oppmerking i forkant av de mer helhetlige vurderingene som vil bli gjort i arbeidet med Statens vegvesen sin gjennomføringsplan og fylkeskommunenes handlingsplaner.

7. Stortinget ber regjeringen sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelvegutbygging forenkles slik at man får mer gang- og sykkelveg for pengene.

Løsninger for gående og syklende beskrives i vegnormalen N100 Veg- og gateutforming. Vegnormalenes krav bygger på veldokumenterte erfaringer og kunnskap, og er balansert mellom forhold som kostnader, arealinngrep, trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Vegnormalen gjelder for all offentlig veg og gir føringer for når og hvordan gang- og sykkelveger, sykkelfelt, fortau og øvrige løsninger skal etableres. Vegnormalens krav til standard avhenger av ulike faktorer og hensyn som fart, trafikkmengde av motorisert trafikk og antall gående og syklende. Vegnormalene sikrer at de ulike sykkelløsningene oppfyller

visse standarder for teknisk kvalitet og at de er tilstrekkelig dimensjonert for å ivareta sikkerheten til syklistene og andre trafikanter.

Økt fokus på bruk av riktig type løsning på riktig sted gir kostnadseffektiv utbygging av gang- og sykkelanlegg og deretter mer sykkeltilrettelegging for pengene. I byer og tettsteder med arealknapphet er sykkelfelt og sykling i blandet trafikk (ved lav hastighet og trafikkmengde) de mest effektive og rimelige løsningene å etablere. Langs hovedveger der det er flere enn 50 gående og syklende per døgn, eller på strekninger som er skoleveg, er det krav til egne gang- og sykkelveger.

Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å se på tiltak som kan gi besparelser i utbygging av gang- og sykkelvegnett uten at disse fører til økte drifts- og vedlikeholdsutgifter, redusert trafikksikkerhet og dårlig framkommelighet eller komfort for gående og syklende.

Kravene i vegnormalene N100 og N200 gjelder i utgangspunktet for det offentlige vegnettet. Det er disse normalene som har størst betydning for kostnader til utbygging av gang- og sykkelveger. Kommunene og fylkeskommunene er likevel fraviksmyndighet for sitt vegnett, og kan dermed selv beslutte standard for sine gang- og sykkelanlegg. Det betyr at de eksempelvis kan bygge bredere eller smalere sykkelfelt enn N100 anbefaler, dersom de ønsker det. Kommunene og fylkeskommunene kan selv fravike krav basert på egne prioriteringer av byggekostnader opp mot drift, vedlikehold, trafikksikkerhet, framkommelighet m.m. Dette åpner for utbygging av gang- og sykkelanlegg av enklere eller mer kostbar standard enn Statens vegvesen sine normaler tilsier.

Når det gjelder skilting og oppmerking av sykkelanlegg samt øvrige veganlegg, er det som hovedregel Statens vegvesen som er skiltmyndighet og som gjør skiltvedtak basert på skiltforskriften. Fravik knyttet til normalene N300 Trafikkskilt og N302 Vegoppmerking er det derfor Statens vegvesen som har myndighet til å godkjenne.

Ytterligere besparing kan oppnås ved god planlegging og prosjektering, samt effektive utbyggingsprosesser som sikrer god koordinering i planprosessen. Det anbefales at bygging av sykkelveger skjer samtidig som utbygging av annen infrastruktur som fjernvarme, VA-anlegg m.m.

I det pågående pilotprosjektet for sykkel har det blitt vurdert om nye løsninger for sykkel bør inkluderes inn i vegnormalene. Løsningene som vurderes, er basert på innkomne ønsker fra blant annet kommuner og fylkeskommuner, samt erfaringer fra andre land. Basert på slike innspill har Statens vegvesen allerede inkludert tre nye tiltak i normalene: stor venstresving, delingssymbol for sykkel (oppmerking for sykling i blandet trafikk) og envegsregulert sykkelveg. De to første tiltakene er rimelige tiltak som er egnet i byområder, mens envegsregulert sykkelveg er et dyrere tiltak enn etablering av f.eks. sykkelfelt (både i utbyggingsfase og drift).

Enveisregulert sykkelveg kan i noen tilfelle gi økt trygghet for noen sykkelgrupper sammenlignet med sykkelfelt, noe som kan bidra til økt sykkelandel. Vi har p.t. ikke tilstrekkelig dokumentasjon for å vurdere om denne løsningen bidrar til trafikksikkerheten eller fremkommeligheten.

Samhandlingen og dialogen med interessentene fortsetter, og Statens vegvesen vil gjennom et innsiktsarbeid evaluere prosess og resultat, og gjøre nødvendige justeringer for å ta ut mest mulig verdi.

Vegdirektoratet er i gang med å gå gjennom N100 Veg- og gateutforming, vegnormalen som setter krav til utforming av nye gang- og sykkelanlegg, for å vurdere forbedring og forenkling av særlig sykkeløsninger. Her vurderes en rekke endringer for både å forenkle regelverket og gi større handlingsrom. Slike endringer er imidlertid tidkrevende, og forutsetter mer omfattende utredningsarbeid, høringsrunder m.m.

8. Stortinget ber regjeringen ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på vegene og midlertidige tunnelløsninger for å bedre vegsikkerheten.

Trafikkinformasjon omfatter innsamling og behandling av data fra mange ulike kilder samt distribusjon til vegforvalterne og trafikantene gjennom mange kanaler. Flere datakilder og flere distribusjonskanaler kan bidra til økt nytte. Nytt utstyr langs vegnettet for innsamling og distribusjon av data vil imidlertid kunne kreve relativt store investeringer. Et alternativ til nytt teknisk utstyr med tilhørende kommunikasjon i eller ved siden av vegen, kan etter hvert være å få data fra kjøretøyene. I stor skala krever dette internasjonal standardisering og samarbeid som omfatter tjenesteleverandører og bilprodusenter. Det vil bli vurdert om innsamling av data fra et begrenset antall kjøretøy kan gi informasjon som øker sikkerheten i vegtrafikken.

Statens vegvesen har sammen med Kartverket foretatt radarskanning som kan avdekke dårlig vegdekke. Bruk av radarskanning sammen med kamerabilder vil også kunne gi informasjon om skilt og vegoppmerking som kan benyttes til å heve kvaliteten på dataene i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Dette gir bedre data ut til trafikantene, og bedre grunnlag for riktig nivå på drift og vedlikehold noe som blant annet gir økt trafikksikkerhet.

Nye metoder innen kunstig intelligens forventes å kunne brukes til å tolke data og kombinere ulike datakilder til mer verdifull informasjon. Automatisk hendelsesdetektering med kamera og bildetolkning benyttes i tunneler i dag, og kan vurderes på prioriterte områder utenfor tunneler. Det piloteres bruk av nye typer utstyr for å kunne varsle om stanset kjøretøy og glatt føre på spesielt utsatte steder som fjelloverganger. Enkle og billige sensorløsninger (IoT – Internet of Things) er i ferd med å bli tatt bruk for mange formål.

Det arbeides for tiden med en ny forskrift for vegdata og trafikkinformasjon til veglova §10. Målet er at forskriften skal være på plass i løpet av 2023. Forskriftsarbeidet handler om å

sikre de nasjonale tjenestene innen trafikkberedskap, vegdata og trafikkinformasjon, samtidig som kommunene, fylkeskommunene og Nye veier AS får nødvendig frihet til å velge hvordan de skal løse sine oppgaver. Sentralt står bruk av det standardiserte DATEX II-formatet for trafikkinformasjon.

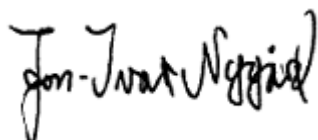
Vegtrafikksentralene (VTS) har ansvar for trafikkovervåkning, hendelseshåndtering, trafikkstyring og trafikkinformasjon på offentlig veg, noe som er svært viktig for en helhetlig trafikkberedskap i Norge. Dette inkluderer å informere om hendelser og forhold på det offentlige vegnettet som har betydning for trafiksikkerhet og framkommelighet. Informasjon gis gjennom mange ulike kanaler; trafikkmeldinger i media/radio, infotavler langs vegene (VMS-skilt – Variable Message Signs), www.vegvesen.no (175.no), Twitter, SMS-varsling, Vegvesenets trafikk-app og meldinger på DATEX II-format til eksterne tjenestetilbydere. Det planlegges å øke antall VMS-skilt som kan gi svært mye og god informasjon og vil kunne nå alle som passerer skiltet.

Ny teknologi kan gi informasjon direkte inn i kjøretøyets kart- og navigasjonstjenester, på samme måte som trafikantene i dag får informasjon om trafikkbildet på mobiltelefon, nettbrett eller frittstående navigasjonsenheter (TomTom, Garmin, etc.). Trafikantene kan få offisiell informasjon i sanntid om blant annet vegstatus, vegarbeid, anbefalte kjøreruter, fare for kolonnekjøring og stengt veg. Ulike kjøretøy har ulike muligheter til å motta og behandle data og informasjon, og det er viktig at informasjon føreren mottar ikke går på bekostning av trafiksikkerheten ved at den reduserer oppmerksomheten under kjøring.

Delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 2022/670, om tilgjengeliggjøring av sanntidstrafikkinformasjon iht. ITS-direktivet 2010/40/EU vil fra 2025 pålegge datainnehavere å dele data om reguleringer og andre typer begrensninger som vegarbeid eller værforhold, som påvirker framkommeligheten, vegdekke og sikten. Det vil også være mulig for vegmyndighetene å få tak i data om dårlig vegdekke og andre forhold gjennom avtaler med innehavere av data fra kjøretøy. Statens vegvesen piloterer slike løsninger for egne tjenestebiler.

Regelverket åpner for bruk av midlertidige tunnelløsninger/skredoverbygninger for å sikre veg, for eksempel ved rasfare (Vegnormal N400 Bruprosjektering). Vegadministrasjonene kan vurdere bruk av slike, men før løsningene tas i bruk må det blant annet gjennomføres en teknisk kontroll av Vegdirektoratet. En variant av midlertidige tunnelløsning med formål om veg-/skredsikring har blitt testet i Vestland fylkeskommune, og er nå til endelig behandling hos Vegdirektoratet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen