



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1974-

13. oktober 2023

## **Dokument 8:272 S (2022-2023) Representantforslag fra Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg - en effektiv og trygg hverdag for myke trafikanter**

Jeg viser til brev av 28. september 2023 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:272 S (2022-2023) om en effektiv og trygg hverdag for myke trafikanter.

Nedenfor følger Samferdselsdepartementets vurdering av forslagene fremmet av representantene Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg.

### **1. Stortinget ber regjeringen utarbeide og fremme forslag om forenklede og tidsriktige nye lovverk som tilrettelegger for mer utbygging av gange- og sykkelinfrastruktur over hele landet.**

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, trafikksikkerhet, 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 gange- 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 vegnett. 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.

Ytterlige 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 framkommeligheten.

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 sykkelløsninger. 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.

## **2. Stortinget ber regjeringen revidere og forbedre standarder, regelverk og krav til universell utforming av infrastruktur for myke trafikanter.**

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å revidere og forbedre standarder, regelverk og krav for å fremme prinsippene for universell utforming. Vegvesenet har utviklet en veileder for universell utforming (V129), som nå er under revisjon og digitalisering. Digitaliseringen vil effektivisere fremtidige endringer og forbedringer. Veilederen tar hensyn til både vegnormalene og Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven (TEK 17).

Vegnormal N100 har krav som understøtter universell utforming, som krav til bredde og stigning på anlegg beregnet for myke trafikanter. God universell utforming kommer alle brukere til gode.

Det er i hovedsak samsvar mellom kravene til universell utforming i vegnormalene og kravene i TEK 17. Samordning med øvrig regelverk er viktig i vårt videre arbeid med normaler og veiledere på fagfeltet, med aktiv medvirkning fra brukere og andre myndighetsorgan.

Statens vegvesen reviderer nå også retningslinjene for drift og vedlikehold. God drift og vedlikehold er viktig for å opprettholde den universelle utformingen av eksisterende infrastruktur. Det legges også vekt på at nye anlegg utformes på en måte som opprettholder den universelle utformingen i daglig drift.

Alle har behov for en godt tilgjengelig reisekjede. Togtransport er viktig også for personer med funksjonsnedsettelse, både de som pendler til og fra jobb, og de som skal på lengre reiser.

Jernbanesektoren stiller krav til universell utforming som omfatter adgang til togene, å kunne bevege seg mellom vogner og seterader, tilgang til informasjon og universell utforming på stasjonsområder. Disse kravene er regulert i blant annet jernbaneinfrastrukturforskriften, hjemlet i jernbaneloven. Forskriften innebærer krav til universell utforming av plattformer, og at høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattformer skal minimeres slik at passasjerenes sikkerhet ved av- og påstigning ivaretas. Forskrift om kjøretøy på

jernbanenettet (kjøretøysforskriften) krever ikke universell utforming, men at det tilrettelegges for alle brukergrupper, og at kravene i TSI PRM legges til grunn. TSI PRM er en europeisk forskrift som tar opp krav og rettigheter personer med funksjonsnedsettelse har som togpassasjerer. Dette omfatter blant reiseinformasjon, tilgjengelighet, assistanse og erstatning.

Bane NOR har ansvar for universell utforming av jernbanestasjonene. Stasjonene grupperes i to nivåer; som «universelt utformet» og «tilgjengelig». «Universelt utformet» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hindre, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget. Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av ny jernbaneinfrastruktur. For eksisterende togstasjoner der det ikke planlegges vesentlige endringer, eller bygging av ny stasjon, er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Alle stasjoner på jernbanenettet har et universelt utformet informasjonssystem gjennom Bane NOR sin applikasjon «NÅ». «NÅ» er lagt til rette for blinde og svaksynte, og leser opp statusen som vises på skjermene på stasjonen. EU arbeidet nå med en revisjon av forordning for multimodal reiseinformasjon, hvor kravene til informasjon om universell utforming vil bli styrket. Dette er et krav som blir gyldig fra 2025.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR leverte nylig et oppdatert innspill til neste Nasjonal transportplan, og her pekes det på at gjennomføring av planlagt investeringstiltak innebærer at 45 prosent av reisene i 2029 vil foregå til/fra en universelt utformet stasjon, og at andelen øker ytterligere til 66 prosent i 2033.

### **3. Stortinget ber regjeringen legge frem lovforslag til nasjonale minstestandarder for krav til brøyting og strøing av infrastruktur for gående og syklende om vinteren.**

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede og foreslå nasjonale minstekrav for både drift og for vedlikehold av statlige og fylkeskommunale veier. Dette arbeidet vil også omfatte vinterdrift og infrastruktur for gående og syklende. Fylkeskommunene, KS og Nye Veier vil blant annet bli involvert i arbeidet.

### **4. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om en økonomisk premieringsordning for kommuner og fylker som øker andelen syklende og gående.**

Byvekstavtaler og belønningsavtaler er eksisterende ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. Nullvekstmålet er formulert som følger: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

Det er inngått byvekstavtaler med Oslo-området, Bergens-området, Nord-Jæren og Trondheims-området. I august 2023 ble det enighet om et forslag til en byvekstavnale for Tromsø. Forslaget har vært behandlet lokalpolitisk av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune og skal behandles i regjeringen før avtalen inngås. Regjeringen arbeider med å legge til rette for forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Buskerudbyen og Grenland har belønningsavtaler.

I regjeringens budsjettforslag for 2024 er det samlet foreslått om lag 6,7 mrd. kroner til å følge opp inngåtte byvekstavtaler med Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Til Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn om lag 0,8 mrd. kroner i statlig tilskudd.

Midlene både i byvekstavtaler og belønningsavtaler går i hovedsak til investeringer i kollektivtransport, sykling og gange, samt drift av kollektivtransport. Tiltak og prosjekter som bidrar til måloppnåelse skal prioriteres, etter prinsippene for god porteføljestyling.

Det er også etablert en tilskuddsordning for å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2024 er ordningen foreslått videreført og det vil være aktuelt å tildele midler til to eller tre byer. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak.

Potensialet for å øke bruken av kollektivtransport, sykling og gange henger bl.a. sammen med arealstruktur og befolkningsgrunnlag, og det ligger best til rette for det i byområdene. Det er også her den største befolkningsveksten antas å komme. Jeg mener derfor at dagens ordninger som er rettet inn mot byområdene, er et målrettet og godt virkemiddel for å bremse veksten i persontransport med bil og øke andelen som går og sykler.

#### **5. Stortinget ber regjeringen sørge for at 20 km/t opprettes som en ny fartsgrense alle forvaltningsnivåer kan ta i bruk.**

20 km/t fartsgrense er vurdert gjentatte ganger tidligere, og med konklusjon at det ikke er hensiktsmessig å innføre en fartsgrense lavere enn 30 km/t.

Det argumenteres ofte for behovet for en 20 km/t fartsgrense med henvisning til at faktisk fartsnivå ofte overskrider 30 km/t, til tross for at veistrekningen er skiltet med 30 km/t. Flere undersøkelser viser at skilt alene har marginalt potensiale til å endre fartsnivået. For å oppnå at trafikantene har et fartsnivå som er lavere enn 30 km/t, er det helt nødvendig med fysiske tiltak. Utforming av en gate vil derfor være premissgivende for fartsnivået og trafikantadferden. Fylkeskommuner og kommuner har allerede i dag mulighet til å utforme en gate slik at den reelle farten blir 20 km/t.

Fartsgrense 20 km/t er en «teoretisk» fartsgrense som det er vanskelig å få praktisk nytte av uten fysiske tiltak. I tillegg vil fartsgrensen være vanskelig å overholde for kjørende,

eksempelvis ved at syklende ubevisst vil kunne bryte fartsgrensen. Politiet har allerede gitt tilbakemelding om at det vil være vanskelig å håndheve så lave fartsgrenser, overfor både bilførere og syklister.

Veieier bør derfor i stedet innføre fysiske utformingstiltak der hvor ønsket fartsnivå ikke oppnås, og evaluere effekten av slike tiltak på strekninger med fartsgrense 30 km/t.

**6. Stortinget ber regjeringen legge frem lovforslag om at alle norske kommuner med over 20 000 innbyggere skal ha utarbeidet en kommunal gange- og sykkelstrategi.**

**7. Stortinget ber regjeringen lage en veileder for utarbeidelse av gange- og sykkelstrategier til bruk for kommuner og fylkeskommuner**

Jeg velger å besvare spørsmål 6 og 7 sammen.

Jeg viser her til at plan- og bygningsloven, som ligger til grunn for lokal planlegging, har ulike bestemmelser som bidrar til å fremme sykkel og gange. Det pågår i den forbindelse svært mye arbeid rundt om i landet for å fremme sykkel- og gange. Mitt inntrykk er at norske kommuner i stor grad jobber aktivt og godt med å tilrettelegge for at flere skal sykle og gå. Jeg har stor tiltro til at de lokalt vet best hvor skoen trykker, og vet hvilken strategi som bør legges til grunn i sin kommune. I tillegg bidrar staten med betydelige beløp i mange byer for å bidra til dette. Jeg er som et utgangspunkt ikke tilhenger av å skulle pålegge lokale myndigheter å utarbeide ulike strategier i form av lovforslag. Dette er noe som må være opp til de enkelte kommunene selv, jf. det lokale selvstyret.

Jeg er kjent med at det er flere kommuner og fylkeskommuner som utarbeider helhetlige planer for transport framfor å utarbeide strategier som kun omhandler gange og sykkel. Dette er helhetlige planer for bærekraftig mobilitet og regionale planer for samferdsel, der sykkel og gange er behandlet som en del av en større sammenhengende plan. Det er viktig at tiltak virker sammen for at vi skal oppnå best mulig miljø, trafiksikkerhet og mobilitet i kommunene. Et pålegg som det stilles spørsmål om vil ikke hensynta helheten i den lokale planleggingen eller kommunenes samlede behov, og som nevnt mener jeg at dette er tiltrekkelig ivaretatt gjennom plan- og bygningsloven. Jeg mener derfor at et pålegg ikke er veien å gå.

Statens vegvesen driver *Sykkelnettverket*, et fagnettverk for sykkel og gange. Her utveksler Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene erfaringer, fagspørsmål, løsninger og gode eksempler for tilrettelegging for mer sykling og gange. Sykkelnettverket har også laget korte videoer med gode eksempler på tilrettelegging for sykkel og gange fra Oslo og Stavanger. Videre finnes flere gode eksempler på gange- og sykkelstrategier tilgjengelig på nett, som kan være til hjelp for kommuner og fylkeskommuner som ønsker å utarbeide en gange- og sykkelstrategi. Statens vegvesen utarbeidet i 2014 en nasjonal gåstrategi med

tilhørende forslag til handlingsplan. Denne er fortsatt aktuell for kommunene og kan benyttes i deres arbeid med.

Ettersom kommuner og fylkeskommuner i stadig mindre grad utarbeider planer der sykkel- og gange blir behandlet alene, vurderer jeg det ikke som nødvendig at det lages en veileder for utarbeidelse av gange- og sykkelstrategier. Det vil være mer hensiktsmessig å utvikle de møteplassene som finnes i dag der lokale myndigheter og relevante statlige fagmyndigheter kan komme sammen, diskutere og dele erfaringer.

**8. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging i samråd med lokale og regionale myndigheter av risikoutsatte gangbroer og underganger. Nødvendige forbedringstiltak må iverksettes raskt for å sikre disse mot farlige hendelser og ulykker knyttet til manglende vedlikehold, for lav høyde eller feilaktig utforming. Politiet og Vegvesenet må også prioritere avdekking og kontroll av lastebiler med farlig høy last.**

Selv om det ikke er presisert, oppfatter vi at spørsmålet gjelder alle veityper, altså riks- og fylkesvei og kommunal vei. Det er ikke definert hva som menes med «risikoutsatte» gangbroer og underganger, men det går fram at det dreier seg om risiko knyttet til manglende vedlikehold, for lav høyde eller feilaktig utforming. Hvis en slik kartlegging av hele veinettet skal utføres, må det først defineres konkret hva en mener med «risikoutsatt». Statens vegvesen må deretter gjennomføre en kartlegging av riksvei. En kartlegging av fylkesvei og eventuelt også av kommunal vei, må utføres av fylkeskommunene og eventuelt kommunene.

Når det gjelder gjennomføring av forbedringstiltak er det slik at Statens vegvesen har i oppdrag å prioritere prosjekter som i størst mulig grad støtter opp om deres toppmål. Utbedring av risikoutsatte gangbroer og underganger vil bli underlagt denne prioriteringen, på lik linje med andre aktuelle prosjekter. Kommuner og fylkeskommuner er rammestyrte. Det vil si at staten ikke kan gå inn og legge føringer for hvordan de prioriterer bruken av de frie inntektene.

Tillatt kjøretøy-/lastehøyde vil være begrenset av eventuelle høydebegrensninger som gjelder for tunneler, broer og eventuelle andre installasjoner over veibanen på den aktuelle kjøreruten. Det pålegger sjåføren/transportøren å sikre at høyden på lasten er innenfor de høydebegrensninger som gjelder på den aktuelle ruten.

I trafikkontroll vil spesifikk kontroll av høyde bli gjort der kjøring er i strid med vegtrafikkloven §§ 5 og 10, jf. skiltforskriften §§ 7 og 8. I slike tilfeller vil et bruksforbud kunne ilegges inntil lasten er redusert til forsvarlig høyde.

Slik kontroll er imidlertid utfordrende ettersom tillatt høyde på ett kontrollsted kan avvike fra et annet. En strekning kan være uten høydebegrensninger, mens der det er tunneler eller en

gangbro, kan det være en tillatt høyde på for eksempel 4,0 meter. En effektiv høydekontroll krever derfor at kjøretøyet vurderes i forkant av konkrete høydebegrensninger. Det er i svært liten grad etablert plasser hvor det er mulig å gjennomføre slik kontroll i forkant av tunneler, broer etc.

**9. Stortinget ber regjeringen åpne for opprettelse og utvidet bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) for lokale myndigheter, med færre tids- og antallsbegrensninger for bruk, færre fartsgrenserestriksjoner for opprettelse av ATK og at ATK kan brukes for flere formål, som å håndheve forbud mot innkjøring og overtredelser av støyregelverk.**

ATK har vært et svært effektivt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet siden 1988, og er hjemlet i vegtrafikkloven § 10. ATK har fra Stortingets første tilslutning til bruk av tiltaket, vært klart avgrenset til bruk på farts overtredelser. I retningslinjene for bruk av ATK forutsettes det da også at tiltaket bare skal brukes for kontroll av hastighet. Slik bruk ligger også til grunn for bestemmelsene i skiltforskriften og vegnormal N300 Trafikkskilt.

Justisdepartementet har i brev av 12. mai 2006 til Stortinget gitt sin prinsipielle tilslutning til tiltaket. De skriver videre bl.a. følgende: «*Ny teknologi og metodebruk har åpnet muligheter for anvendelser av tiltaket som går ut over hva som den gang kunne forutses. I tillegg finnes det i dag en betydelig bredere kunnskap om tiltakets ulike effekter på trafikantenes atferd og effekt på ulykker i vegtrafikken. Eventuelle nye bruksområder eller andre ønskede endringer knyttet til anvendelsen av ATK vil kunne forutsette fornyet forankring i Stortinget.*»

Jeg viser imidlertid til anmodningsvedtak 935 fra Prop. 118 S (2022–2023) jf. Innst. 490 S (2022–2023); *Lage forslag til kriterier for å etablere ATK for fart også der fartsgrensen er satt ned av hensyn til luft- eller støyforurensing.* Statens vegvesen vurderer nå muligheten for en slik utvidelse, både teknologisk, praktisk og ikke minst juridisk.

ATK-teknologien som i dag brukes i Norge er ikke egnet for fartskontroller i tettbygde strøk, eller til annen type trafikkovervåkning. Statens vegvesen har vært i dialog med Oslo kommune om dette tidligere, og anbefalt andre alternativ. For eksempel kan den fysiske utforming av infrastrukturen endres, eller trafikanter kan informeres om for høy hastighet gjennom elektroniske fartsvisningstavler..

Det kan imidlertid være aktuelt at Statens vegvesen i samarbeid med politiet, utreder muligheter for alternative teknologiske løsninger - altså ikke ATK - for å unngå brudd på trafikkreglene og dermed bedre forholdene for gående og syklende. Hjemmelsgrunnlag, fører- versus eieransvar for kjøretøy og ansvar for håndheving ved regelbrudd samt sanksjonering, vil være viktige elementer i en slik eventuell vurdering.

**10. Stortinget ber regjeringen legge frem et lovforslag som forplikter staten, fylker og kommuner til innen konkrete tidsfrister å reparere ødelagte eller delvis ødelagte fortau, sykkel- og gangveier og annen infrastruktur for myke trafikanter som er i bruk av allmennheten.**



Det vises også til vurderingene under forslag 3. Statens vegvesen har fått i oppdrag å utrede og foreslå nasjonale minstekrav for både drift og vedlikehold av veier, inklusive fylkeskommunale veier. Mindre reparasjoner, som omtales i dette forslaget, kan inngå som en del av vedlikeholdet. Utredningen av nasjonale minstekrav vil gi grunnlag for å vurdere behov for lovregulering for riks- og fylkesveier.

Det er ingen generelle forskriftsfestede krav til drift og vedlikehold av fylkesvei i dag utover krav fastsatt i tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesvei, bruforskrift for fylkesvei og veisikkerhetsforskriften.

Statens vegvesens retningslinje R610 gjelder for drift og vedlikehold av Statens vegvesens riksveier, og følges i stor grad også av Nye Veier AS og av fylkeskommunene i dag. Enkelte fylkeskommuner har utarbeidet egne retningslinjer for operativ standard på sitt veinett. R610 er under revisjon med målsetting om høring 30. november 2023 og ferdigstillelse til 1. mai 2024.

Kommunale krav varierer, og Statens vegvesen har ingen samlet oversikt over disse.

Transportvirksomhetene med ansvar for infrastruktur for gående og syklende, fylkeskommuner og kommuner har alle egne rutiner for registrering og oppfølging av feil og mangler på sin infrastruktur. Utbedringer skjer som en del av drift- og vedlikeholdskontrakter, ved asfaltering, som en del av bestilte mindre tiltak eller i forbindelse med større oppgraderinger og nybygging.

For å oppnå et best mulig tilbud for trafikantene innenfor tilgjengelige midler er det viktig at ansvarlig virksomhet i stor grad kan velge når og hvordan slike mindre utbedringer gjøres. Veiforvalter er den som best kan prioritere hva som er viktig å prioritere raskt, og hva som ev. kan utsettes. Veiforvalter kan se slike reparasjonsbehov i sammenheng med andre tiltaksbehov og komme fram til en kostnadseffektiv framdrift og gjennomføring. Detaljstyring av frister gir fare for suboptimalisering og kan gi mindre for pengene totalt sett.

I det videre arbeidet med utredningen av nasjonale minstekrav vil Statens vegvesen blant annet se hen til at det kommunale og fylkeskommunale selvstyret ikke bør begrenses mer enn det som er nødvendig for å ivareta nasjonale mål.

#### **11. Stortinget ber regjeringen tilrettelegge for mer vare- og godslevering i sentrum av de største byene gjennom lastesykler og lettere elektriske kjøretøy ved å opprette statlige støtteordninger for sentrumsnære omlastingsentraler.**

Regjeringen er opptatt av å legge til rette for mest mulig effektiv og miljøvennlig vare- og tjenestetransport i byområdene. Målet er at alle nye lette varebiler skal være utslippsfrie innen 2025, og innen 2030 skal varedistribusjonen i bysentra være tilnærmet utslippsfri.

Staten har ansvaret for de generelle kjøretøys- og drivstoffavgiftene samt lover, forskrifter og normaler kommunene kan bruke for å regulere trafikken i byene, mens kommunene har ansvaret for å iverksette mesteparten av de konkrete regulatoriske tiltakene som kan bidra til reduserte klimagassutslipp i det enkelte byområde.

Det er i utgangspunktet opp til kommunale myndigheter å vurdere og iverksette konkrete tiltak som for eksempel omlastingsterminaler inn mot sentrale deler av de største byområdene. Staten har imidlertid opprettet ulike ordninger der lokale myndigheter kan søke om midler til konkrete miljøtiltak, bl.a. gjennom Enova. Statens vegvesen bidrar løpende med utredninger- og kunnskapsutvikling om logistikk i by som både kommunene og privat sektor kan benytte. Tidligere i år la Statens vegvesen fram rapporten Logistikkarealer i by som blant annet omhandler bylogistikkterminaler. Rollefordelingen i varelevering er i dag slik at transportøren har ansvar for å levere helt frem til mottaker. Det er derfor behov for å finne egnede samarbeidsmodeller mellom lokale myndigheter og ulike private aktører som sikrer at slik terminaler blir lokalisert, bygget og driftet på en måte som gjør at transportørene faktisk benytter terminalen. En utfordring er å finne egnede arealer for slike omlastingsterminaler. By- og sentrumsnære arealer med egnet adkomst fra hovedvei er interessante lokasjoner for de private aktørene. På lengre sikt kan dette løses ved å avsette arealer til bylogistikkformål i byutvikling og arealplaner. I mellomtiden vil en god dialog mellom den enkelte kommune og næringslivet om aktuelle lokasjoner og etablering av terminaler være nødvendig for en vellykket etablering.

**12. Stortinget ber regjeringen tilrettelegge for flere gratis sykkelkurs for innvandrere i norske kommuner og sørge for at kvaliteten på sykkelopplæringen i barneskolen økes ved å blant annet tilgjengeliggjøre kompetanse fra frivilligheten, verne om gratisprinsippet i sykkelopplæringen og vurdere et timetallskrav til sykkelopplæring i kroppsøvingsfaget.**

I budsjettforslaget for 2024 foreslår regjeringen å bevilge 4,5 millioner kroner til Syklistenes Landsforening. Syklistenes Landsforening har en viktig rolle i arbeidet med å øke sykkelandelen både i byene og på landsbasis. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø. Syklistenes Landsforening opplyser til departementet i sin søknad om driftstilskudd for 2024 at foreningen i 2024 blant annet legger opp til å øke antall sykkelkurs for minoritetsgrupper og har mål om å utvikle kursmal, utdanne minst ti instruktører og holde kurs i alle de store byene i Norge.

Ettersom representantforslaget er svært omfattende, har jeg ikke innhentet informasjon for å vurdere de deler av forslaget som er utenfor mitt ansvarsområde.

**13. Stortinget ber regjeringen erstatte nullvekstmålet med et reduksjonsmål for all biltrafikk i de største byområdene og sørge for at alle nye statlige samferdselsprosjekter er i tråd med denne målsettingen.**

Nullvekstmålet for persontransport med bil er statens viktigste virkemiddel for å møte utfordringene som transportveksten i byområdene vil gi framover. Gjennom byvekstavtalene har det de siste årene vært en målrettet satsing på å bygge ut kapasitetssterke kollektivsystemer og tilrettelegge for gående og syklende, som i kombinasjon med fortetting og restriktive virkemidler mot biltrafikk legger til rette for mer miljøvennlig og effektiv transport.

I Klimaforliket fra 2012 la Stortinget til grunn et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet er, med noen justeringer, lagt til grunn i de tre stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan for periodene 2014-2023, 2018-2029 og 2022-2033. Over den siste tiårsperioden er målet blitt godt etablert i byene, og jeg opplever at det har bred oppslutning. I 2021 ble det trukket fram av OECD som ett av ti eksempler fra ulike land på gode virkemidler for å få ned klimagassutslipp.

Etter at nullvekstmålet ble videreutviklet i 2020 er det nå formulert slik: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

I det faglige grunnlaget til ny Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 har transportvirksomhetene anslått en forventet befolkningsvekst i byområdene med byvekstavtale på mellom 13 og 21 prosent fram mot 2050. Uten målrettede tiltak kan dette gi en betydelig trafikkvekst i årene fremover. Virksomhetene har videre gitt en vurdering av hvilke virkemidler de mener blir særlig viktige i byområdene framover. De har en tydelig anbefaling om å fortsette satsingen på kollektivtransport, sykling og gange, men dette må understøttes av økte restriksjoner på bilbruk og sterkere satsing på fortetting og konsentrert arealutvikling.

Med utgangspunkt i at det ventes en stor befolkningsvekst i byene framover, mener jeg at nullvekst i persontransport med bil fortsatt er et ambisiøst mål. Samtidig er det realistisk å nå målet, men det krever en sterkere virkemiddelbruk enn det vi har i dag.

Det er noen byområder som har lokale reduksjonsmål for personbiltrafikken. Jeg er positiv til at det settes slike lokale mål og det er opp til byene selv om det ønsker dette, men for regjeringens transport- og arealpolitikk i byområdene vil nullvekstmålet ligge til grunn.

#### **14. Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides forslag til nasjonale retningslinjer for opprettelsen av hjertesoner rundt skoler og barnehager.**

En hjertesone må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole, og skolene har ulikt utgangspunkt for å innføre et slikt tiltak. Målet er å finne optimal lokal tilrettelegging. Å utarbeide generelle nasjonale retningslinjer for opprettelse av hjertesone vil dermed ha liten hensikt. Dette er også vurderingen fra Trygg Trafikk. Basert på erfaringen og evalueringen som til nå er foretatt, bør Hjertesone fortsatt baseres på anbefalinger om tiltak og prosesser slik at konseptet faktisk kan bli iverksatt og realisert i forskjellige kontekster og

og med ulikt mulighetsrom. Tips og råd til arbeid med Hjertesone er opprettet på Trygg Trafikks nettside [Hjertesone - tryggere skolevei](#)

Hjertesone er et nasjonalt initiativ og et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Politiet, Syklistenes landsforening, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen. Felles for alle aktørene er et ønske om at hjertesonearbeidet skal bidra til å fremme barns trygghet, sikkerhet og helse på skoleveien. Arbeidet med konseptet har pågått i flere år og Hjertesone er nå inkludert i Barnas Transportplan. Det er gjort mange faglige vurderinger om både utvikling, etablering og kommunikasjon av Hjertesone i denne perioden. Transportøkonomisk Institutt har evaluert Hjertesone-prosjektet i Bergen; den første kommunen i landet som fattet politisk vedtak om systematisk etablering av Hjertesone ved sine 66 barneskoler. Transportøkonomisk Institutt har også nylig gjennomført en nasjonal evaluering av Hjertesone. Rapporten er ikke publisert enda. Disse evalueringene har gitt viktige innspill til hvordan man både skal motivere og implementere Hjertesone.

For å kunne skape en Hjertesone på best mulig måte, er det flere mulige tiltak man kan gjennomføre. I hovedsak vil hjertesonearbeidet bestå av atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med supplerende fysiske tiltak av mindre størrelse. En hjertesone er imidlertid ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid. Det er viktig å understreke at både skoleledelse, kommune, elever, foreldre m.m. har en rolle og et ansvar i Hjertesone-arbeidet.

Krav om og mer konkrete retningslinjer for arbeid med trafikksikkerhet i skoler og barnehager finnes allerede. Med bakgrunn både i Kunnskapsløftets kompetansemål, *Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler m.v.*, og i *Forskrift til opplæringsloven §12-1* om regulering av trafikksikkerhet, er skolen pålagt ansvar for elevenes trafikksikkerhet på skolen og langs skoleveien.

**15. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å lovfeste bredere kontroll- og sanksjonshjemler som kommuner og fylkeskommuner kan ta i bruk overfor ulovlige hindringer og uriktig gjennomføring av arbeidsvarsling på vei, fortau og i sykkelfelt.**

Departementet vurderer for tiden forslag til endring i vegtrafikkloven for å gi klarere og mer vidtgående hjemmel for å fastsette bestemmelser til regulering av arbeidsvarsling, herunder lovgrunnlag til å fastsette bestemmelser om kontroll, tilsyn og sanksjoner.

En utfordring i dag er at krav stilt i godkjent arbeidsvarslingsplan ikke overholdes. Det er derfor behov for å kunne kontrollere de enkelte arbeidssteder bedre. Det kan også være behov for tilsyn på mer overordnet nivå.

Selv om overtredelse av bestemmelser i vegtrafikkloven kan sanksjoneres med straff, kan det være formålstjenlig å kunne ilegge forvaltningsstraff og aktuelle sanksjoner som vurderes er stans av arbeid, tilbakekall av tillatelse til varsling og overtredelsesgebyr. Det kan

også være aktuelt med bestemmelser om karantene og dekning av vedtaksmyndighetens utgifter til varsling og sikring av arbeid på og ved vei.

Stans av arbeidet er en sanksjon som vil kunne benyttes ved brudd på vilkår i tillatelsen, og der arbeidet utgjør en fare for trafikksikkerheten og/eller skaper vesentlige ulemper for fremkommeligheten. Stans av arbeidet kan også brukes der det ikke foreligger noen tillatelse.

Det er problematisk dersom varsling og sikring av arbeid på eller ved vei er mangelfull. Det bidrar til å svekke respekten for arbeidsvarsling hos trafikantene og øker også risikoen for ulykker med arbeidere og/eller trafikanter innblandet. Muligheten for å ilegges gebyr vil kunne gi økonomiske incentiver til å varsle og sikre i tråd med tillatelsen, og vil derfor kunne ha en positiv virkning på sikkerheten.

**16. Stortinget ber regjeringen sørge for at nettverket for bærekraftige regionbyer får muligheten til å inngå et forpliktende partnerskap med staten i forbindelse med ny nasjonal transportplan for 2025–2036.**

Det er viktig for regjeringen å bidra til en satsing på kollektivtransport, sykling og gange også i mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstvtaler. Det er etablert en tilskuddsordning som skal legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet, er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Ålesund og Bodø har fått tildelt 15 mill. kr hver i 2022 og 2023 som engangsutbetalinger. I regjeringen sitt forslag til statsbudsjett for 2024 er det satt av 31 millioner kroner til ordningen, og det er aktuelt å tildele midler til to eller tre byer som engangsutbetalinger. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvilke byer som skal få tilskudd. Regjeringen vil komme tilbake til prioriteringer i Nasjonal transportplan for 2025-2036 som skal legges fram til våren.

**17. Stortinget ber regjeringen sørge for at skilt- og varslingsansvar for fylkesveiene overføres til fylkeskommunene.**

Det pågår for tiden et arbeid der det vurderes om skiltmyndigheten for fylkesveiene helt eller delvis skal overføres til fylkeskommunene. Det er dialog mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og Samferdselsdepartementet om saken.

Det må i vurderingen tas sikte på en robust og fremtidsrettet fordeling av ansvar mellom stat og fylkeskommune på dette området, som også hensyntar behov for samordning blant annet knyttet til ny teknologi og økt automatisering og for å ivareta behovet for god beredskap og sikre rask, effektiv og sikker fremkommelighet eksempelvis ved ekstremvær.

**18. Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav om at alle nye personbiler, busser, varebiler og lastebiler i Norge selges med**

**blindsonkamera fra og med 2024, og at offentlige kollektivselskaper pålegges å stille krav i sine anbud om utstyring med blindsonkamera ved innkjøp av nye kjøretøy.**

EU har vedtatt nye krav for godkjenning av kjøretøy som har til hensikt å bedre sikkerheten til myke trafikanter, spesielt krav til systemer for automatisk blindsonvarsling. De nye kravene vil også gjelde i Norge. Summen av de eksisterende kravene og de som vil tre i kraft i løpet av 2024 vil etter Statens vegvesens vurdering tilfredsstillende dette punktet i representantforslaget, særlig for tunge kjøretøy. Det vil også gradvis innføres ytterligere krav som vil bedre sikkerheten til myke trafikanter.

Det tekniske regelverket for godkjenning av kjøretøy som gjelder sårbare (myke) trafikanter, sikt og synlighet er for tiden under omfattende revisjon. Det eksisterende kravet til innretninger for indirekte sikt (speil og kamera) har blitt kontinuerlig forbedret i mange år. Dette er imidlertid passive sikkerhetssystemer, som krever at føreren ser på riktig sted til riktig tid. Utvidet krav til blindsonvarsling kommer tillegg til de eksisterende kravene til indirekte sikt på tunge kjøretøy, for å kompensere for utformingen av disse kjøretøyene. Utfordringen med store blindsoner er vesentlig mindre for lette kjøretøy, og det er derfor færre nye krav for disse og noe lenger innføringsperiode.

De tekniske kravene som innføres i 2024 vil også være gjeldende for kollektivtransportsekskapene.

De nye sikkerhetssystemene som er under innføring, gjør nytte av at teknologien som gjør det mulig å varsle eller gripe inn, har blitt moden. I denne sammenhengen betyr det at varsling eller inngrep fra de automatiske systemene skjer på riktig tidspunkt og på riktig måte. Faren for at de automatiske systemene «overser» en fare, eller gir falske varsler er nå redusert til et akseptabelt nivå.

I kravene som stilles for å få typegodkjent slike systemer er det krav om gradert varsling og eventuelt inngrep. For å gi økt sikkerhet må de aktuelle innretningene testes for den aktuelle kjøretøytypen i henhold til kravene i de aktuelle internasjonale rettsaktene. Det er ikke mulig å teste og gi godkjenning for universell montering på en hvilken som helst kjøretøytype.

Til orientering en oversikt over gjeldende krav og vedtatte forbedringer:

- Gjeldende krav
  - Krav til indirekte sikt (speil og kamera) Indirect vision devices
    - Oppgradert flere ganger
    - Blindsonespeil/-kamera (høyre) for tunge kjøretøy
    - Nærsonespeil/-kamera (foran) for tunge kjøretøy
- Nye krav ved EU-typegodkjenning av nye typer kjøretøy fra 7. juli 2022 og krav ved registrering fra 7. juli 2024
  - Pedestrian and cyclist collision warning (Advarsel om kollisjon med fotgjengere og syklistere)

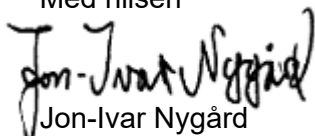
- for lastebil og buss
  - Blind spot information system (System for informasjon om blindsoner)
    - For lastebil og buss
  - Reversing detection (Ryggeassistent)
    - For personbil, varebil, lastebil og buss
- Nye krav ved EU-typegodkjenning av nye typer kjøretøy fra 7. juli 2024 og krav ved registrering fra 7. juli 2026
    - Advanced emergency braking for pedestrian and cyclist (Avansert nødbrems for fotgjengere og syklister)
      - For personbil og varebil
  - Nye krav ved EU-typegodkjenning av nye typer kjøretøy fra 7. juli 2026 og krav ved registrering fra 7. juli 2029
    - Heavy-duty vehicles direct vision (Direkte sikt for tunge kjøretøyer)
      - For lastebil og bus

**19. Stortinget ber regjeringen pålegge Statens vegvesen å vekte sikkerheten for myke trafikanter større i saker som handler om fartsgrensejusteringer, spesielt der fylkeskommuner eller kommuner har spilt inn forespørsel om lavere fartsgrense.**

Nullvisjonen er et bærende prinsipp for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og ligger også til grunn for fastsettelse av fartsgrenser. Ifølge nullvisjonen har veieier et ansvar for å tilrettelegge for ønsket atferd og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandlinger. Fartsgrensesystemet er basert på fire grunnpilarer; menneskets tåleevne, vegens geometri, trafikantenes forståelse og miljø. Kjørende har uavhengig av fartsgrensen et ansvar for å avpasse farten etter forholdene (vegtrafikkloven §§ 3 og 6).

Økt handlingsrom for å ivareta sikkerheten for myke trafikanter ble innført ved revisjon av fartsgrensekriteriene i 2018. Fartsgrensekriteriene gir stort rom til å justere fartsgrenser basert på en rekke faktorer, herunder også hensynet til myke trafikanter. Dette handlingsrommet kan nok utnyttes i noe større omfang enn i dag. Det er imidlertid viktig for sikkerheten til myke trafikanter at de kjørende sin forståelse av fartsgrensen også vektlegges. Fartsgrensejusteringer bør alltid vurderes i sammenheng med fysiske tiltak, spesielt siden fysiske endringer ofte kan være mer effektive trafikksikkerhetstiltak enn å endre fartsgrensen.

Med hilsen

  
Jon-Ivar Nygård