



STORTINGET

Innst. 273 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:214 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen om trygge veier

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal:

- legge til grunn at hovedveinettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveier ved en ÅDT over 6 000 kjøretøy
- sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet
- fremme forslag om at fylkesveier med høyt trafikkgrunnlag og/eller som er viktige for næringslivet, omklassifiseres til riksveier med en forpliktende tidsplan
- fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstrekninger på riks- og fylkesveinettet
- prioritere forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe for riks- og fylkesveier med en forpliktende tidsplan for gjennomføring

- prioritere styrket trafikkmerking i byområdene for en tryggere og mer effektiv trafikkavvikling
- sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelvegutbygging forenkles, slik at man får mer gang- og sykkelvei for pengene
- ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på veiene og ved midlertidige tunnelløsninger for å bedre veisikkerheten
- legge til grunn bilistenes tilgang til trafikkinformasjon i sanntid som et trafikkikkerhetstiltak.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 21. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De

Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om trygge veier.

Komiteen merker seg at statsråden, i brev av 21. april 2026, viser til en rekke tiltak som på ulikt vis adresserer deler av temaene som tas opp i representantforslaget, herunder den nye Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2026–2029. Komiteen merker seg videre at statsråden uttaler at regjeringen har høye ambisjoner for trafikksikkerhet og at det er behov for intensivert innsats.

Komiteens flertall, medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal fremme forslag om at fylkesveier med høyt trafikkgrunnlag og/eller som er viktige for næringslivet, omklassifiseres til riksveier med en forpliktende tidsplan.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelveiutbygging forenkles, slik at man får mer gang- og sykkelvei for pengene.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på veiene og ved midlertidige tunnelløsninger for å bedre veisikkerheten.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal legge til grunn bilistenes tilgang til trafikkinformasjon i sanntid som et trafikksikkerhetstiltak.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i for stor grad har vært basert på reguleringer og restriksjoner for trafikantene, fremfor målrettede investeringer i bedre veistandard, økt kapasitet og systematisk vedlikehold. Disse medlemmer viser til at etter Fremskrittspartiets syn er det veiens utforming, kvalitet og tilstand som i størst grad påvirker trafikksikkerheten.

Disse medlemmer erkjenner at store deler av det norske veinettet i dag både har for lav standard og et betydelig vedlikeholdsetterslep, noe som øker ulykkesrisikoen og reduserer fremkommeligheten. Samtidig har mange stam- og hovedveier ikke tilstrekkelig kapasitet til å håndtere dagens og framtidens trafikk. Det å skulle kompensere for slike mangler gjennom lavere fartsgrenser og flere reguleringer gir etter disse medlem-

lemmers vurdering dårligere trafikkflyt, mer kø og svekket tillit til trafikksystemet.

Disse medlemmer mener derfor at hovedveinettet må utvikles for framtidig trafikk, og at møtefrie firefeltsveier må være hovedregelen der trafikkgrunnlaget tilsier det. En helhetlig veisikkerhetspakke med klare mål og forpliktelser vil bidra til færre alvorlige ulykker, bedre fremkommelighet, styrket næringsliv og en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal legge til grunn at hovedveinettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveier ved en ÅDT over 6 000 kjøretøy.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstrekninger på riks- og fylkesveinettet.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal prioritere forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe for riks- og fylkesveier med en forpliktende tidsplan for gjennomføring.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal prioritere styrket trafikkmerking i byområdene for en tryggere og mer effektiv trafikkavvikling.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker at landet skal bindes sammen av et godt, effektivt og trygt veinett. Det norske veinettet er ikke ferdig utbygget og deler av eksisterende veinett har for lav standard. Det er derfor fortsatt behov for investeringer i veisektoren. Samtidig bidrar en mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon til at det budsjettmessige handlingsrommet blir mindre når forsvar og beredskap må prioriteres opp. Disse medlemmer mener derfor at trafikksikkerhetsarbeidet må ta utgangspunkt i en kunnskapsbasert tilnærming hvor målet er å få mest mulig trafikksikkerhet ut av ressursene som settes inn.

Disse medlemmer viser til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029, kapittel 16 Investeringer, drift og vedlikehold:

«I Meld. St.14 (2023–2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 er følgende strategi for ivaretagelse og utvikling av veinettet lagt til grunn:

- Vi skal ta vare på det vi har.
- Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre.
- Vi skal bygge nytt der vi må.

En slik strategi er et godt utgangspunkt for gode prioriteringer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Det er det daglige arbeidet med drift og vedlikehold og de målrettede trafikksikkerhetstiltakene på eksisterende veinett som gir best trafikksikkerhetsnytte per krone.»

Disse medlemmer er derfor uenige med forslagsstillerne i at en generell standardheving på noen riksveier, som kanskje er mindre risikoutsatte enn andre veistrekninger med lavere årsdøgntrafikk (ÅDT), er et godt og målrettet tiltak i et trafikksikkerhetsperspektiv.

Disse medlemmer frykter at kostnadene ved en generell standardheving på veier med høy ÅDT i befolkningstette områder vil føre til at det blir mindre penger igjen til å finansiere viktige målrettede, mindre tiltak over hele landet som i sum kan ha en bedre effekt på totaliteten av ulykkestall. Disse medlemmer viser igjen til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei:

«De fleste store investeringstiltakene vil bidra til færre drepte og hardt skadde, men trafikksikkerhet vil sjelden være hovedbegrunnelsen for prioritering. I en samfunnsøkonomisk beregning vil som regel summen av innsparte ulykkeskostnader over prosjektets levetid være lavt sammenlignet med de totale kostnadene til investeringer, drift og vedlikehold. Dette gjelder også ved bygging av ny møtefri vei, til tross for at det på slike veier er svært lav risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km sammenlignet med andre veier.

Det er likevel viktig å anerkjenne at store veiutbygginger har bidratt vesentlig til det relativt sett lave antall alvorlige trafikkulykker vi har i Norge i dag, og at planlagte nye prosjekter vil bidra ytterligere. Dette gjelder særlig bygging av firefelts veier med midtdeler og to- og trefelts veier med midtrekkverk. I Statens vegvesen sin Gjennomføringsplan for perioden 2025–2030 er det lagt til grunn at det i seksårsperioden vil bli åpnet 33 km ny firefelts vei og 18 km to- og trefelts vei med midtrekkverk. Tilsvarende er det i Nye Veier sine prioriteringer per mars 2026 lagt opp til at det i samme periode skal åpnes 115 km ny firefelts vei og 3 km to- og trefelts vei med midtrekkverk.

Imidlertid vil både Statens vegvesen sin gjennomføringsplan og Nye Veier sine prioriteringer være gjenstand for jevnlig oppdatering, og det vil i den forbindelse kunne bli aktuelt med omprioriteringer.»

Disse medlemmer viser også til at det eksemplvis er 80 prosent høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd på en fylkesvei enn på en riksvei.

Disse medlemmer vil fremheve at i det lange løp så har Norge lyktes godt med trafikksikkerhetsarbeidet, og bedre enn mange av landene man ellers pleier å sammenligne seg med. Disse medlemmer er allikevel bekymret for utviklingen man har sett etter pandemien, hvor ulykkestallene i noen tilfeller har gått i feil retning. Situasjonen krever etter disse medlemmers mening en forsterket innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, og tiltakene bør prioriteres etter en kunnskapsbasert tilnærming.

Faktorer knyttet til vei og veimiljø har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene i perioden 2013–2022 og det krever etter disse medlemmers mening økt innsats på fysiske trafikksikkerhetstiltak. Samtidig vil disse medlemmer fremheve at det også trengs tiltak mot andre viktige faktorer som høy fart (30 pst. i perioden 2021–2024), rus (22 pst. i perioden 2021–2024), bilbeltebruk (28 pst. i perioden 2021–2024) og uoppmerksomhet (hver tredje dødsulykke i perioden 2016–2022). Disse medlemmer mener at å bygge seg ut av ulykkesrisiko er et urealistisk mål for trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre er opp-tatt av å få bygd mer vei for pengene. Det å ta i bruk ny teknologi innenfor samferdselssektoren er svært viktig, og noe Høyre er veldig positiv til.

Disse medlemmer påpeker at prioriteringer bør skje innenfor de ordinære budsjettprosessene, og viser til at flere av forslagene har budsjettmessige konsekvenser som ikke er utredet tilstrekkelig.

Disse medlemmer mener det er fornuftig med en gjennomgang av strekninger som eventuelt bør omklassifiseres, og at dette er en naturlig del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan.

På bakgrunn av dette vil disse medlemmer støtte forslag nummer 3, 7, 8 og 9.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Rødt deler målsetningen om økt trafikksikkerhet, og viser til at Senterpartiet støtter nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken. Disse medlemmer understreker at trafikksikkerheten er et langsiktig arbeid som forutsetter helhetlige prioriteringer og målrettede tiltak i samråd med fagetater og infrastruktur-eiere, og mener regjeringen må følge opp lovnadene i inneværende Nasjonal transportplan om et forpliktende løft for fylkesveiene i landet.

Disse medlemmer viser til at utstrakt bruk av firefeltsveier er svært kostnadsdrivende og har negative konsekvenser for matjord og naturmangfold. Disse medlemmer mener det kan være hensiktsmessig med firefelts vei i enkelte tilfeller, dersom dette er nødvendig for å løse trafikkutfordringene, men at det er vik-

tigere å bygge riktig og godt nok, slik at man får best mulig vei igjen for pengene i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for opprettelse og utvidet bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) for lokale myndigheter.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til forslag om omklassifisering av fylkesveier til riksveier og annen statlig inngripen ovenfor fylkeskommunenes forvaltning av fylkesveiene. Dette medlem mener det er riktig med tre forvaltningsnivå i Norge. Fylkeskommunene sikrer demokrati på et regionalt nivå med forvalteransvar for regionale oppgaver med lokal kunnskap og forankring. Fremfor å frata fylkeskommunen ansvar bør den fylkeskommunale økonomien styrkes, slik at fylkeskommunen er bedre rustet til å ivareta sine oppgaver på en god måte, herunder drift, vedlikehold og oppgradering av fylkesveinettet.

Dette medlem viser til at Senterpartiet var en av pådriverne for endringene i veinormalene som gir større fleksibilitet til veistandard i utbyggingene.

Videre mener dette medlem at Statens vegvesens pågående arbeid med informasjonsarbeid til bilistene i stor grad svarer ut det forslagsstillerne etterspør i representantforslaget.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljødirektoratets rapport «Klimatil-tak i Norge 2026», som peker på at selv med en elektrifisert kjøretøypark vil en reduksjon i biltrafikk være et nyttig verktøy i veien mot nullutslippssamfunnet i 2050. Norge er et langstrakt land med variert bebyggelse. I et scenario med redusert biltrafikk nasjonalt, vil det være hensiktsmessig å prioritere denne reduksjonen i tettbygde strøk, der forholdene for alternativ transport, slik som kollektivtrafikk, ligger bedre til rette. Dette medlem mener derfor at å bygge alle Norges veier ut fra premisset om en kraftig trafikkvekst derfor vil være sløsing med samferdselsmidler og vil ikke løse de fremtidige mobilitetsbehovene for tettbygde strøk.

Dette medlem merker seg at forslagsstillerne ønsker å fastsette firefeltsstandard for alle veier på hovedveinettet med en ÅDT over 6 000. En slik veistandard vil bygge ned svært mye matjord og natur og være enormt fordyrende både i nybygging, drift og vedlikehold. Til sammenligning bygges det i Sverige ikke firefeltsstandard for veier med ÅDT under 20 000. Dette medlem er opptatt av at samferdselskronene blir brukt der de får størst nytte, og mener firefeltsstandarder for veier med ÅDT over 6 000 er dårlig bruk av penger. Som forslagsstillerne selv påpeker, er vedlikeholdsetterslepet på særlig fylkesveiene store. Det er også disse veiene som er mest

ulykkesutsatt. Dette medlem mener at vedlikehold på disse veiene heller bør prioriteres fremfor lavere terskel for firefeltsstandard.

Dette medlem viser til at hastighet pekes på som en av hovedårsakene til dødsulykker i trafikken. Statens vegvesen skriver selv om ATK:

«Automatisk kontroll av fart har stor trafiksikkerhetseffekt, ved at den reduserer fartsøvertredelsene på det stedet eller den strekningen som overvåkes.»

Å benytte automatisk trafikkontroll i større utstrekning ville være et relativt billig og lite inngripende tiltak for å håndheve og opprettholde respekten for fartsgrenser. ATK bør også i større grad tas i bruk for å håndheve andre trafikkregler, i tillegg til fartsgrenser, samt andre fartsgrenser enn de hvor det er i bruk i dag, særlig der lokale myndigheter ønsker dette.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal legge til grunn at hovedveinettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveier ved en ÅDT over 6 000 kjøretøy.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstreknin-ger på riks- og fylkesveinettet.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal prioritere forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe for riks- og fylkesveier med en forpliktende tidsplan for gjennomføring.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal prioritere styrket trafikk-

merking i byområdene for en tryggere og mer effektiv trafikkavvikling.

Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen åpne for opprettelse og utvidet bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) for lokale myndigheter.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal fremme forslag om at fyl-

kesveier med høyt trafikkgrunnlag og/eller som er viktige for næringslivet, omklassifiseres til riksveier med en forpliktende tidsplan.

II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelveiutbygging forenkles, slik at man får mer gang- og sykkelvei for pengene.

III

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på veiene og ved midlertidige tunnelløsninger for å bedre veisikkerheten.

IV

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal legge til grunn bilistenes tilgang til trafikkinformasjon i sanntid som et trafiksikkerhetstiltak.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Tom Einar Karlsen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1383-

21. april 2026

Svar på dokument 8:214 S (2025-2026) fra Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor Andre Johnsen om trygge veier

Jeg viser til oversendelse 26. mars om representantforslag 8:214 (2025-2026) om trygge veier.

Representantene fremmer følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en veisikkerhetspakke i forbindelse med statsbudsjettet for 2027, der regjeringen skal:

- legge til grunn at hovedveinettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveier ved en ÅDT over 6000 kjøretøy
- sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet
- fremme forslag om at fylkesveier med høyt trafikkgrunnlag og/eller som er viktige for næringslivet, omklassifiseres til riksveier med en forpliktende tidsplan
- fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstrekninger på riks- og fylkesveinettet
- prioritere forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe for riks- og fylkesveier med en forpliktende tidsplan for gjennomføring
- prioritere styrket trafikkmerking i byområdene foren tryggere og mer effektiv trafikkavvikling

- sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelvegutbygging forenkles, slik at man får mer gang- og sykkelvei for pengene
- ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på veiene og ved midlertidige tunnelløsninger for å bedre veisikkerheten
- legge til grunn bilistenes tilgang til trafikkinformasjon i sanntid som et trafikksikkerhetstiltak

Vurdering av representantforslaget:

Regjeringen har høye ambisjoner for trafikksikkerhet. Det er langt igjen til etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, og det er behov for intensivert innsats. I 2025 mistet 106 mennesker livet, og i overkant av 600 ble hardt skadd (foreløpige tall). For å få en ny knekk på ulykkeskurven trengs nye og kraftfulle tiltak, i tillegg til å videreføre det vi vet virker. Ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei ble lagt fram 12. mars. Planen inneholder 200 faglige og omforente tiltak, som en lang rekke aktører, på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og interesseorganisasjoner har forpliktet seg til å gjennomføre i årene 2026-2029. Dette vil være betydelige bidrag til styrket trafikksikkerhet i perioden frem mot 2030 for at vi skal nærme oss målene som regjeringen har satt på trafikksikkerhetsområdet.

Nedenfor følger min vurdering av de ulike temaene som representantene tar opp og som de ønsker skal inngå i en veisikkerhetspakke:

Legge til grunn at hovedveinettet skal utvikles med møtefrie firefeltsveier ved en ÅDT over 6 000 kjøretøy

Svar:

Ved utbedring og bygging av nye veier er hovedregelen at vegnormalene i N100 Veg- og gateutforming legges til grunn. Unntak kan forekomme der forholdene ligger til rette for det og det er faglig begrunnet.

Møtefrie veier med midtrekkverk er et svært viktig virkemiddel for å oppnå et trafikksikkert hovedveinett med god framkommelighet. Utredninger og erfaringer viser at to-/trefeltsveier med midtrekkverk normalt har god avviklingskapasitet opp mot en døgntrafikk på 15000 kjøretøy, forutsatt relativt jevn trafikkbelastning. Dagens praksis der nye firefeltsveier kan planlegges og bygges på for eksempel typiske utfartsveier med stor trafikkvariasjon og ÅDT ned mot 8000 i et 20-årsperspektiv, ivaretar robustheten og langsiktigheten på en god måte.

Sørge for en forpliktende tidsplan for å avvikle vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet:

Svar:

Regjeringen har lagt fram en helhetlig og forpliktende plan i Nasjonal transportplan 2025–2036 for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene, jf. Meld. St. 14 (2023-2024)

Nasjonal transportplan 2025–2036. Regjeringens plan for å redusere vedlikeholdsetterslep kan oppsummeres i fem punkter:

1. Fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse – utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer.
2. Innsatsen skal være datadrevet, tilstands- og kunnskapsbasert.
3. Prioritere tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold slik at veiens funksjon opprettholdes.
4. Forbedre tilstanden gjennom investeringstiltak.
5. Legge til rette for en mer effektiv bruk av midler til vedlikehold og mindre investeringer.

Fremme forslag om at fylkesveier med høyt trafikkgrunnlag og/eller som er viktige for næringslivet, omklassifiseres til riksveier med en forpliktende tidsplan:

Svar:

Regjeringen vil vurdere behovet for en ny gjennomgang av klassifisering riks- og fylkesveger i forbindelse med rullering av NTP. Det kan være å aktuelt å legge større vekt på samfunnsikkerhet, både knyttet til militære behov og til forsyningsikkerhet, som kriterier for riksveiklassifisering. I tillegg kan det være aktuelt å vurdere om spesielt viktige veier for næringslivet bør klassifiseres som riksvei.

Fremme forslag om mer ressurser til utbedring og modernisering av delstrekninger på riks- og fylkesveinettet:

Dette er ett av mange spørsmål som vil bli sentrale i regjeringens arbeid med ny Nasjonal transportplan. Regjeringen vil fremover i større grad prioritere utbedring og modernisering av eksisterende riksveinett fremfor å prioritere nye store utbyggingsprosjekter. Den økonomiske situasjonen gjør dette til en nødvendig strategi for best mulig utnyttelse av knappere ressurser. Fylkeskommunen prioriterer selv innenfor sine rammer.

Prioritere forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe for riks- og fylkesveier med en forpliktende tidsplan for gjennomføring:

Svar:

Forsterket oppmerking ved både midt- og kantstripe er gode og viktige tiltak for trafiksikkerheten, og disse tiltakene har godt dokumentert effekt. Regjeringen ønsker å videreføre en innsats på disse områdene. Tiltakene må prioriteres innenfor tilgjengelige rammer og opp mot andre trafiksikkerhetstiltak som har dokumentert effekt. Fylkene prioriterer tiltak på sitt veinett innenfor sine rammer.

Statens vegvesen går nå gjennom veinormalkravene. Vegvesenet vil i samarbeid med fylkeskommunene arbeide for at i det stor grad etableres forsterket midtoppmerking ved reasfaltering av riks- og fylkesveier i 2026.

Prioritere styrket trafikkmerking i byområdene for en tryggere og mer effektiv trafikkavvikling:

Svar:

På riksveinettet prioriteres veimerking og skilting ut fra gitte standardkrav som Statens vegvesen setter til egen virksomhet innenfor rammene av tilgjengelige budsjettammer. I byområdene er mye av vei- og gatenettet fylkeskommunalt, eller kommunalt.

Trafikkmerking er viktig for både trafikksikkerhet og framkommelighet. Tiltak for tryggere og mer effektiv trafikkavvikling i de større byområdene prioriteres av partene i fellesskap blant annet gjennom byvekstsamarbeidet.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn at trafikksikkerhet skal få en tydeligere rolle i byvekstavgiftene. Som ledd i oppfølgingen av dette ble det tidligere i år fastsatt en ny supplerende indikator for trafikksikkerhet i byvekstavgiftene. Indikatoren vil gi partene et felles verktøy for å følge utviklingen i trafikkulykker og styrke byområdenes grunnlag for å prioritere tiltak som bidrar til en bedre trafikksikkerhet. Statens vegvesen vil ha dialog med byområdene som har byvekstavgifter, med sikte på at indikatoren kan tas i bruk så raskt som mulig.

Sørge for at håndbøkene for gang- og sykkelvegutbygging forenkles, slik at man får mer gang- og sykkelvei for pengene:

Svar:

Det å tilrettelegge for sykkel og gange bygger på kunnskapsbaserte løsninger som skal bidra til at flere sykler og går, samt bidra til å kunne oppnå nullvekstmålet i byene. Løsningene skal bidra til god framkommelighet og samtidig ivaretar hensyn til trafikksikkerhet og trygghet for både syklister og andre trafikantgrupper. Gang- og sykkelanlegg må bygges slik at de kan driftes godt hele året for å unngå ulykker, og at de har lang levetid. Arbeidet med håndbøkene utvikles kontinuerlig med tanke på å finne gode løsninger for å nå mål om økt sykling og gange.

Løsningene bør være så enkle, enhetlige og lettfattelige at de ikke kan mistolkes og oppfattes forskjellig av gående, syklende eller førere av motorvogn. Det er derfor i vegnormalene valgt ett sett av standardiserte sykkelløsninger som skal benyttes på det offentlige veinettet. Kompliserte og varierte løsninger gir ofte misforståelser og ulykker. Enkle løsninger er ofte lettest å bygge og vedlikeholde. Løsninger i N100 Veg- og gateutforming er gitt ut fra antall gående og syklende i et normaldøgn eller maksimal timetraffikk. Trafikkmengden for sykkel er ikke like enkelt å dimensjonere ut fra som motorisert trafikk, og transportmodellene er ikke like egnet. Et viktig tiltak kan være å etablere flere sykkeltegn for å se om gang- og sykkelanlegg blir brukt og for å følge utviklingen i gang- og sykkeltrafikken.

Også på gang- og sykkelveier er det et stort vedlikeholdsetterslep. Mye av etterslepet her skyldes stadig tyngre vedlikeholdsutstyr for f.eks. brøyting og at eldre gang- og sykkelveier ikke er bygd for å tåle dette. På sikt er det lite lønnsomt å bygge løsninger med for lav standard. Kravene til stigning på gang- og sykkelveier ivaretar hensynet til universell utforming. Fremkommelighet for alle er et viktig prinsipp.

Statens vegvesen og fylkeskommunene ønsker å teste ut en enklere løsning for trafikkseparerte gang- og sykkelveier, der kantsteinen som i dag skiller gående og syklende kan erstattes med oppmerking. Videre vil Statens vegvesen, i samarbeid med fylkeskommunene og kommunene, se på hvordan muligheter for enklere løsninger for å sikre trygg skolevei kan beskrives i veinormalene. De lokale veimyndighetene kan da selv avveie mellom investeringskostnader, funksjon og fremtidig vedlikeholdsbehov.

Ta i bruk nye teknologiske løsninger for trafikkinformasjon på veiene og ved midlertidige tunnelløsninger for å bedre veisikkerheten:

Svar:

Statens vegvesen tar løpende i bruk gode teknologiske løsninger for å gi informasjon og sanntidsdata ut til trafikantene. Det arbeides med å få inn bedre data raskere fra både entreprenører, kjøretøy og ulike sensorer langs veien. Det arbeides også med å tilrettelegge dataene og få disse raskt ut til trafikantene gjennom ulike informasjonsløsninger.

Legge til grunn bilistenes tilgang til trafikkinformasjon i sanntid som et trafiksikkerhetstiltak.

Svar:

Statens vegvesen forvalter og tilgjengeliggjør et bredt sett med åpne data som trafikk, vei føreforhold, med formål om å bidra til trygg og effektiv ferdsel på det norske veinettet. Disse dataene brukes både av Statens vegvesen selv og av eksterne aktører som medier og bilprodusenter, og utgjør et viktig grunnlag for trafiksikkerhet, fremkommelighet og beredskap.

For å gjøre denne informasjonen mer tilgjengelig og anvendbar for trafikantene, er data fra ulike kilder samlet og strukturert i Vegvesen trafikk. Vegvesen trafikk er Statens vegvesens åpne, digitale trafikkinformasjonstjeneste på app og web, som samler tidligere fragmentert informasjon i én felles løsning. Tjenesten gir trafikantene tilgang til oppdatert og pålitelig informasjon før og under reisen, og støtter trygg, effektiv og forutsigbar ferdsel på det norske veinettet. Tjenesten er utviklet for å gi trafikantene bedre innsikt i faktiske forhold på veien, slik at de kan ta informerte valg knyttet til rute, tidspunkt og kjøremåte.

Vegvesen trafikk tilbyr flere funksjoner som samlet bidrar til bedre situasjonsforståelse og risikoforebygging i trafikken. Trafikantene får tilgang til oppdatert informasjon om vær- og føreforhold på veinettet. Dette gir oversikt over strekninger der det kan oppstå glatte partier eller krevende kjøreforhold, og gjør det mulig å forutse risiko før man kommer inn i situasjonen. Informasjonen gir grunnlag for å tilpasse kjøremåte, tidspunkt eller rutevalg der forholdene er mest krevende. Direktebilder fra webkameraer på viktige veistrekninger, fjelloverganger og andre utsatte punkter gir trafikantene visuell bekreftelse av faktiske kjøreforhold. Dette er særlig nyttig i situasjoner der forholdene varierer raskt, og bidrar til mer informerte valg enn generelle varsler alene.

Vegvesen trafikk publiserer trafikkmeldinger i sanntid om blant annet stengte veier, ulykker, veiarbeid, kolonnekjøring og redusert fremkommelighet. Trafikantene kan motta varslinger

for relevante strekninger, og dermed unngå risikoområder eller forberede seg på endrede forhold før de oppstår. Informasjon om trafikkflyt gir oversikt over kø, forsinkelser og stengninger på riks-, fylkes- og større kommunale veier. Bedre forutsigbarhet i trafikkavvik bidrar til å redusere risiko for brå oppbremsinger, kørelaterte ulykker og stresset kjøreatferd.

Vegvesen trafikk gir oversikt over status på fjelloverganger, samt prognoser for mulig stenging eller kolonnekjøring. Fjelloverganger er blant de mest risikoutsatte delene av veinettet, og slik informasjon gjør det mulig å unngå, eller legge om reiser når det er høy risiko for stengning, eller kolonnekjøring.

I tillegg til digitale tjenester benytter Statens vegvesen variable vegskilt på deler av veinettet, særlig på strekninger med krevende forhold. Disse gir stedsspesifikk informasjon direkte i trafikksituasjonen, og bidrar til økt oppmerksomhet og bedre tilpasning der behovet er størst. De fysiske tiltakene supplerer de digitale tjenestene ved å nå trafikantene mens de er underveis.

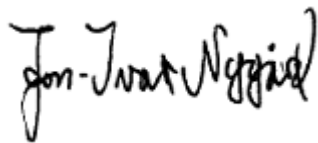
Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å styrke informasjonsgrunnlaget i Vegvesen trafikk. I dag benyttes Floating Car Data (FCD) for å beskrive trafikkflyt, hastighet og fremkommelighet på veinettet. Dette gir et løpende bilde av trafikkbildet og synliggjør avvik som kan innebære økt risiko. Samtidig vurderes mulighetsrommet for bruk av Connected Vehicle Data (CVD), som kan gi mer direkte indikasjoner på faktiske risikoforhold, blant annet knyttet til føreforhold og vegstandard. Det vurderes også å tilgjengeliggjøre vinterdriftsdata, som informasjon om hvor og når det er brøytet eller saltet, samt sanntidsrapportering fra entreprenør om bevegelig veiarbeid (for eksempel kantslått). Slike datakilder vil gi trafikantene bedre innsikt i forhold som direkte påvirker sikker ferdsel, og styrke muligheten til å forebygge farlige situasjoner.

Statens vegvesen tilgjengeliggjør trafiksikkerhetsrelevant informasjon for bilbransjen, slik at informasjon kan vises direkte i kjøretøyenes infotainmentsystemer. Dette omfatter deling av utvalgt og kvalitetssikret trafikkinformasjon, som viktige trafikkmeldinger, bevegelig veiarbeid og annen informasjon av betydning for sikker ferdsel. Når trafikkinformasjon gjøres tilgjengelig direkte i kjøretøyet, får trafikantene relevant informasjon i selve kjøresituasjonen, uten behov for å oppsøke eksterne kanaler. Dette bidrar til økt situasjonsforståelse og legger til rette for mer informerte valg underveis, og kompletterer både fysiske trafikantvarsler og digitale tjenester.

Konklusjon:

Det pågår et betydelig arbeid for å styrke sikkerheten på veiene våre. Regjeringens vurdering av status for trafiksikkerhet vil fremgå av Prop. 1. S for 2027. De 200 tiltakene i ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029 vil være betydelige bidrag til styrket trafiksikkerhet i perioden frem mot 2030.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi: Statens vegvesen