



STORTINGET

Representantforslag 214 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen

Dokument 8:214 S (2025–2026)

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

Bakgrunn

For lite av oppmerksomheten i trafikksikkerhetsarbeidet er rettet mot veiens kvalitet og nødvendigheten av å ha veier som bedre reflekterer trafikkmengde både i dag og tiden som kommer. Forslagsstillerne legger til grunn at det vil være en betydelig vekst i veitrafikken i årene fremover. Dette vil ha betydning for hele veisystemet, men det vil være særlig viktig for et hovedveinett som er blant de svakest utbygde i Europa. Veiens beskaffenhet har en avgjørende betydning for sikkerheten for alle trafikanter. Viktige deler av det norske veinettet er preget av både dårlig veidekke og et betydelig vedlikeholdsetterlepp. Forslagsstillerne mener det er for lite oppmerksomhet om veikvalitetens betydning for sikkerheten. Det er derfor på tide at veiforvalter konsentrerer sin oppmerksomhet om veiutbedringer og vedlikeholdsarbeid.

Behovet for økt oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot veikvalitet og merking gjelder også for bytrafikken. Statens strategi for reduserte fartsgrenser i byområdene er feil valg når utfordringene er elendig veikvalitet og mangelfull merking for alle trafikantgrupper. Tydelig veimerking bidrar til effektiv trafikkavvikling, mens reduserte fartsgrenser bidrar til mer

kø. Reduserte fartsgrenser på veier med god kapasitet bryter dessuten ned respekten for fartsgrensesystemet.

Antallet veiulykker er dessverre økende og forslagsstillerne mener regjeringen nå må lage en veisikkerhetspakke som forplikter med hensyn til både veikvalitet, vedlikehold og oppmerking. Veiforvalter må videre ansvarligjøres for veiens kvalitet.

Møtefrie firefeltsveier

Et hovedveinett med møtefrie firefeltsveier er viktig for både sikkerhet og effektivitet. Når det skal bygges nye hovedveier, må dette gjøres på grunnlag av forventninger om betydelig trafikkvekst. Regjeringens endringer av veinormalene, der hovedveiutbygginger nedskales, er grunn til bekymring for alle trafikanter med hensyn til både sikkerhet og kapasitet. En tilbakeføring av hovedveiutbygging til gammel praksis vil kunne medføre at man innen få år etter en veiutbygging må gjøre prosessen på ny grunnet kapasitetsproblemer. Forslagsstillerne mener at en veisikkerhetspakke må bygge på premisset om at nye hovedveier bygges med fremtidsrettet firefeltsstandard. Det skal legges til grunn bruk av firefeltsstandard ved en ÅDT over 6 000 kjøretøy.

Standardutbedring

For store deler av riksvei- og fylkesveinettet kan modernisering gjennom mindre standardutbedring på delstrekninger gi bedre sikkerhet og flyt i trafikken. Breddeutvidelse på trafikkerte delstrekninger som gjør mulig forsterket midtoppmerking, har stor effekt for veisikkerheten og har bare mindre investeringskostnader. Statens vegvesen har gjennomført slike utbedringer på flere riksveier, herunder rv. 3 som har betydelig andel tungtrafikk. Forslagsstillerne mener at dette arbeidet

skal videreutvikles til å omfatte flere riksveier med stor lokal betydning samt fylkesveinettet.

Modernisering av denne delen av veinettet ved å bygge ut flere forbikjørings- og krabbefelt er viktig for å bedre veikapasiteten samt skape en bedre trafikkflyt. Dette gir også bedre veisikkerhet. Forslagsstillerne vil her vise til utbyggingen av krabbefelt ved Ørskogfjellet på E39 som et godt eksempel.

Forslagsstillerne mener det må settes av et større årlig beløp til investeringer i standardutbedring og modernisering der både Statens vegvesen og Nye Veier kan ta del i å sikkerhetsoppdatere større deler av veinettet. Dette vil bringe samfunnet nærmere målsettingen om fullverdig utbygging av forsterket midt- og kantmerking, noe som vil bedre veisikkerheten betydelig.

Veimerking på både hovedveier og i byområdene

Bedre veimerking styrker veisikkerheten samtidig som investeringskostnadene er beskjedne. Over tid har mange veier fått forsterket oppmerking med både midt- og kantstripe, og dette var et prioritert arbeid i Fremskrittspartiets regjeringstid. Etablering av rumlefelt kan redusere ulykkene med så mye som 60 pst. samtidig som det bidrar til å redusere vedlikeholdskostnadene.

Forsterket veimerking er viktig for hele veinettet, og forslagsstillerne mener at både riksveinettet og fylkesveier skal prioriteres for oppmerking raskt og med en forpliktende tidsplan.

I byområdene bidrar bedre veimerking til en både tryggere og mer effektiv trafikkavvikling. Tydelig merking er viktig for alle trafikantgrupper og kan gi et særlig bidrag til bedre informasjon i et trafikkbilde som er mer sammensatt. Veimerking er effektivt for å varsle om farlige forhold eller at spesielle hensyn må tas, som for eksempel skoleveier. Forslagsstillerne mener at forsterket veimerking er et bedre alternativ i byområdene enn lavere fartsgrenser. Veimerking bidrar til både økt oppmerksomhet om trafikkbildet og bedre trafikkavvikling. Lavere fartsgrenser gir motsatt effekt.

Gang- og sykkelveier

Utbygging av gang- og sykkelveier har størst betydning når det gjelder skoleveier, men er også viktig for helhet i veisikkerhetsarbeidet. Forslagsstillerne mener at utbyggingen går altfor sakte, og særlig gjelder dette i distriktene. Kostnadene som standardkravene forutsetter, er en viktig grunn til dette. Håndbøkene stiller for eksempel for strenge krav når det gjelder bredde og stigning. Fylkeskommuner og lokale myndigheter kan imidlertid fravike kravene for å få mer sykkel- og gangvei for pengene. Lokale myndigheter må benytte denne adgangen til selv å kunne definere hva som er god nok standard. Forslagsstillerne mener det er på tide at hånd-

bøkene standardkrav forenkles slik at det totalt sett kan bli bygd ut sykkel- og gangveger raskere med prioritering av skoleveier. Det er uakseptabelt at standardkravene for gang- og sykkelveier gjør at gående og syklende henvises til å balansere på veiskulderen.

Veivedlikehold

Vedlikeholdsetterslepet på veinettet er betydelig og er nok nå den største utfordringen for sikkerheten på veiene. Store deler av etterslepet er knyttet til fylkes- og lokalveinettet, men også på riksveinettet er etterslepet betydelig. Fremskrittspartiet sørget i sin regjeringstid for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Regjeringens politikk, der ressurser flyttes fra veisektoren til andre formål, gir grunn til bekymring for at sikkerhetsproblemer i trafikken kan vokse seg enda større. Forslagsstillerne mener at det viktigste som kan gjøres for å bedre sikkerheten på veiene for alle trafikanter, er å sørge for løpende godt vedlikehold og at det store etterslepet hentes inn over en fastsatt tidsperiode. Staten har økonomisk mulighet til å fjerne etterslepet på riksveinettet. Når det gjelder fylkesveinettet, må det gjøres flere grep. Viktige veier for næringslivet som i dag er fylkesveier, bør bli riksveier. Forslagsstillerne mener videre at staten skal bidra gjennom en tilskuddsordning for utbedring og redusert vedlikeholdsetterslep og viser her til representantforslag om et eget program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier, Dokument 8:98 S (2024–2025), jf. Innst. 270 S (2024–2025). Dette vil gi et solid bidrag til å bedre veisikkerheten for alle trafikanter.

Teknologi og trafikkinformasjon

Forslagsstillerne mener at ny teknologi må tas i bruk raskt for bedre veiinformasjon og for å styrke både kvalitet og trygghet, for eksempel for tunneler. God informasjon om trafikkbildet og mulige farer er viktig for sikkerheten. Ikke minst gjelder dette mangelfull veikvalitet som er et betydelig problem på deler av veinettet. Trafikantene må få tilgang til informasjon om både dårlig veidekke, føreforhold samt andre forhold ved veien som fordrer ekstra oppmerksomhet fra sjåfør. Dette gjør at man selv kan forebygge farlige situasjoner. Dette er langt mer effektivt enn å redusere fartsgrensene, noe som ikke identifiserer hva som er faremomentene på veistreknungen.

Bruk av midlertidige tunnelløsninger kan gi et solid bidrag til veisikkerhet der det for eksempel er rasfare eller for strekninger utsatt ved uvær.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 trafikksikkerhetstiltak.

25. mars 2025

Bård Hoksrud

Dagfinn Henrik Olsen

Frank Edvard Sve

May Helen Hetland Ervik

Mats Henriksen

Tor André Johnsen

