



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 sykkeløsninger 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 egnede. 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.

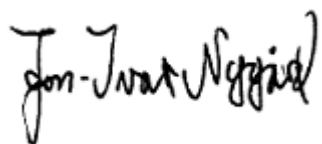
Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å styrke informasjonsgrunnlaget i Vegvesen trafikk. I dag benyttes Floating Car Data (FCD) for å beskrive trafikkflyt, hastighet og fremkommelighet på veinettet. Dette gir et løpende bilde av trafikkbildet og synliggjør avvik som kan innebære økt risiko. Samtidig 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 trafikksikkerhetsrelevant 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 trafikksikkerhet vil fremgå av Prop. 1. S for 2027. De 200 tiltakene i ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 vil være betydelige bidrag til styrket trafikksikkerhet 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' and 'N'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi: Statens vegvesen