

## **Hørings svar om utredning av nasjonale føringer for riks- og fylkesveg**

Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT) viser til høringsbrev om Utredning av nasjonale føringer for riks- og fylkesveg.

FLT har behandlet «utredningen av nasjonale føringer for riks- og fylkesveg» og vil i dette dokumentet besvare de tilrådninger som vi har kommet frem til. FLT sitt hørings svar retter seg til det opprinnelige høringsutkastet. Vi har deltatt på begge høringsseminarer og forsto på siste høringsseminar at det er kommet endringer og tillegg som vi ikke har oversikt over, og dermed ikke kommenterer.

### **Mandatet og virkeområdet**

FLT vil kommentere mandatet for høringen, fordi mandatet gir to viktige restriksjoner i arbeidet for kvaliteten på veinettet: En av forutsetningene for arbeidet er at arbeidet ikke utløser krav om nye midler, og det andre handler om å sikre fylkeskommunene frihet til å bestemme over utformingen av veinettet. I sum kan dette føre til at veinettet blir dårligere enn i dag, da det ikke følger midler med endringene, og at ved at standarden kan bli fastsatt for lavt i de nasjonale føringene. En tredje faktor er at de nasjonale føringene ikke angir en standard for det eksisterende veinettet. Dermed er virkeområdet for standardene begrenset. FLT ønsker nasjonale føringer som sikrer kvalitetskrav, og disse bør gjelde hele veinettet. Vi anbefaler altså at nasjonale føringer gjelder *all offentlig veg* uavhengig av vegeierskap.

### **Trafikksikkerhet, utslipp og frihetsgrader**

Vi forutsetter at anbefalinger fra Statens Havarikommisjon for Transport og ulykkesanalyserapporter fra Statens vegvesen er brukt i forarbeidet til utredninga. *Nasjonale føringer må ha som mål å redusere hardt skadde og drepte i trafikken.* FLT er helt enige med utvalget om at trafikksikkerheten på fylkesveg bør bedres, og at det må bli en større satsning på dette område i årene fremover.

FLT er opptatt av at nasjonale føringer skal bidra til å *redusere utslipp* og at miljøhensyn må ivaretas.

FLT mener at for å kunne ha god trafikksikkerhet bør de nasjonale føringene sikre enhetlighet med en middels frihetsgrad med middels mengde føringer. En for lav frihetsgrad med mange føringer vil ligne på en sams vegadministrasjon. En for høy frihetsgrad kan gå utover trafikksikkerheten og ikke sikre god enhetlighet.

I vårt arbeid med høringa har vi forutsatt at de statlige oppgavene så som Norsk vegdatabank (NVDB), Vegtrafikksentralene (VTS) med videre fortsatt blir statlige oppgaver uavhengig av vegeierskap. VTS'ene arbeider i dag med overvåking, styring og informasjon av vegnettet i hele Norge. Ved at ansvaret for fylkesvegene er flyttet til fylkene, gir dette allerede VTS'ene flere grensepunkter, og da flere entreprenører og byggherrer å ha kontakt med. Mye av dette er regulert i håndbok R612 Vegmeldingstjenesten.

### **Tilbakemeldinger fra FLT:**

Vi vil kommentere de aktuelle områdene hver for seg.

*Vegloven § 13 (anlegg av offentlig veg).* FLT er enig i anbefalingene.

*Forskrift om anlegg av offentlig veg § 2 (dimensjonerende trafikkmengder og kjøretøy).* FLT stiller seg bak anbefalingene om at det kommer inn minimumskrav for dimensjonering av modulvogntog i forskriften.

*Forskrift om anlegg av offentlig veg § 3 (vegnormaler).* Her mener FLT at det bør være en kombinasjon av modell 2 og 3 slik at vi ivaretar trafikksikkerheten ved søknader om fravik fra vegnormalen.

*Bruforskrift for fylkesveg.* FLT mener at her er det viktig at trafikksikkerheten ivaretas. Etter hva FLT erfarer, der det få store hendelser med brukollaps. FLT ser derfor at det ikke er nødvendig med endringer i bruforskriften og at modell 1 og 2 anbefales.

*Trafikklastforskriften.* FLT er enig i anbefalingene.

*Ny forskrift etter vegloven om overgangsbruer.* FLT er enig i at det utarbeides en forskrift for overgangsbruer, som ivaretar trafikksikkerheten for alle trafikanter. Når forskrift for overgangsbruer blir utarbeidet må det tas hensyn til at mange private utbyggere er pålagt gjennom reguleringsplan å ta kostnader for bygging av bruer. Det må bli en avklaring hvem som eier og har ansvar for vedlikehold etter at bruer er bygget.

*Tunnelsikkerhetsforskriftene.* FLT ser positivt at endringer i tunnelsikkerhetsforskriftene vil komme som et eget arbeid. FLT har sett at etter etableringen av Vegtrafikksentralene i 1999 (VTS) at sikkerheten i tunnelene har økt. Både ved at det tekniske utstyret har blitt bedre, men at også økt deltakelse fra VTS'ene har bedret tunnelsikkerheten. Men det er fortsatt en lang vei å gå. FLT ser at det fortsatt er tunneler som ikke får montert kameraovervåking og utstyr for styring og regulering (SRO). FLT ser at for å sikre trafikksikkerheten i vegtunneler i Norge bør nye tunneler ha et dette som minimumsutstyr. Beklageligvis er det fortsatt stort etterslep på utbedringer av tunneler, uavhengig av vegeierskap må det statlige bevilgninger til oppgraderinger.

*Vegloven § 16 (drift og vedlikehold).* Ved at vegnettet får flere grensepunkter mener FLT at det vil oppstå kvalitetsforskjeller, når det blir flere entreprenører og byggherrer på samme geografiske område. For å kunne sikre at dette ikke inntreffer mener FLT at en bør gå for modell 3 og at det utarbeides en utfyllende vegnormal. Her er det også viktig å påpeke at det vil bli en økonomisk utfordring så må løses gjennom tildeling av midler.

*Ny forskrift etter vegloven om bilferjer.* Her er FLT enig i at det bør etableres nasjonale føringer, i form av forskrift, for å sikre alle trafikanter, og at dette gjelder alle modeller.

*Vegsikkerhetsforskriften §§ 3, 4, 5, 6, 7 og 9 (trafikksikkerhetsrevisjoner m.m.).* FLT er enig i at vegsikkerhetsforskriften bør utvides til å gjelde fylkeskommunene. Dette for å sikre alle trafikanter.

*Vegdataforskriften.* FLT er enig i anbefalingene.

*Vegtrafikkloven § 40 a (ansvar for trafikksikkerhetsarbeid).* FLT mener at å ha et godt trafikksikkerhetsarbeid er viktig for å trygge trafikantene, både på og i vegens omgivelser. FLT mener derfor at modell 3 vil være den modellen som sikrer dette arbeidet best.

*Plan- og bygningsloven og rundskriv T-1057 for planlegging av riks- og fylkesveg.* FLT er enige i at føringene i rundskriv T-1057 oppdateres og gis en hensiktsmessig form. Dette for å kunne gi en mer samordnet vegplanlegging i henhold til føringene om samarbeid og rollefordeling, samt en samordnet vegplanlegging i henhold til krav.

*Utbyggers plikt til å sikre et komplett veganlegg.* FLT er helt enig i utvalgets avklaringer nevnt i notatet, men er skeptisk til at det skal være politiske føringene for utføring av vegelementer. Vi ser at det å sikre et komplett veganlegg er komplisert og ser at dette må avklares.

*Nasjonale turistveger og nasjonal verneplan.* FLT mener at strekninger som er eller blir definert som nasjonale turistveger må ha samme krav til sikkerhet og utforming som andre veger.

*Trafikkberedskap.* Håndbok R611 Trafikkberedskap er et viktig verktøy for å kunne ivareta godt trafikksikkerhetsarbeid. FLT kan si seg enig i utvalgets anbefalinger. FLT mener at R611 ikke bare skal omfatte riks og fylkesveg, men det må også omfatte OPS prosjekter og Nye Veier AS.

FLT håper disse synspunktene kan tas med i det videre arbeidet.

Med hilsen  
Forbundet for Ledelse og Teknikk

Ulf Madsen  
Forbundsleder