

## VEDLEGG 1

### Høringsnotat – Forslag til endring i forskrift av 28.10.2011 nr. 1053 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)

Saksdokument: 20/11375-16

#### 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring i forskrift av 28.10.2011 nr. 1053 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften). Endringene er gjort som følge av at EU i oktober 2019 vedtok revidert direktiv 2008/96/EC om sikkerhetsforvaltning av veginfrastruktur (veginfrastrukturdirektivet).

#### 2 Bakgrunn

EU har vedtatt endringer i direktiv 2008/96/EC om sikkerhetsforvaltning av veginfrastruktur (veginfrastrukturdirektivet) fordi nedgangen i antall dødsulykker i EU-området har stagnert de siste årene. Utviklingen tilsier at EUs mål om å halvere antall drepte fra 2010 til 2020 ikke vil bli nådd. Målet med endringene er dermed å ytterligere redusere antall dødsulykker og alvorlig skade blant annet ved å bedre vegnettets trafiksikkerhetsstandard.

##### 2.1 Gjeldende rett – Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)

Det opprinnelige Veginfrastrukturdirektivet inneholdt bestemmelser om sikkerhetsforvaltning av TEN-T vegnettet på følgende områder:

- Trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser av vegprosjekter
- Trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter i fire trinn (reguleringsplan, detaljplan og ferdig anlegg både før og noe tid etter åpning)
- Sikkerhetsrangering og -forvaltning av eksisterende vegnett
- Sikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegnett
- Behandling av data (ulykkesrapportering av dødsulykker)
- Opplæring og godkjenning av trafiksikkerhetsrevisorer
- Krav om retningslinjer til forskriften

Direktivet gjaldt ikke for tunneler som er lengre enn 500 meter ettersom disse reguleres av Tunnelsikkerhetsdirektivet (2004/54/EC). TEN-T vegnettet i Norge utgjør om lag halvparten av riksvegnettet.

Veginfrastrukturdirektivet ble tatt inn i norsk rett gjennom vegsikkerhetsforskriften. Endringer i direktivet har dermed ført til behov for endringer her. Det er utarbeidet egne retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften jf. § 9 (NA-rundskriv 5/2019 Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften).

##### *Vegsikkerhetsforskriftens virkeområde*

Virkeområdet til dagens vegsikkerhetsforskrift er, ifølge § 1, TEN-T-vegnettet i Norge. I retningslinjene, hjemlet i forskriftens § 1, 3. ledd, er virkeområdet utvidet til også å omfatte hele riksvegnettet med noen unntak; Trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse etter § 3 behøver kun gjennomføres for vegprosjekter som allerede er konsekvensutredningspliktig. I § 4 om trafiksikkerhetsrevisjoner åpnes det for at Statens vegvesen og et statlig utbyggingselskap for veg

kan bestemme om trafiksikkerhetsrevisjoner skal gjennomføres, og hvorvidt noen trinn skal utelates.

#### *Trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av vegprosjekter (§ 3)*

Statens vegvesen og et statlig utbyggingsselskap for veg skal i henhold til § 3 sørge for at det gjennomføres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle vegprosjekter de har ansvaret for. Denne skal angi de trafiksikkerhetsmessige vurderingene som har bidratt til valget av den foreslåtte løsningen.

Konsekvensanalysen skal gjennomføres på veginfrastrukturprosjekt som omfatter anlegg av ny vegstrekning eller en vesentlig endring av det eksisterende vegnettet og som påvirker trafikkstrømmen (jf. § 2). Det er prosjekteier/leder har ansvar for gjennomføringen, og som minimum skal analysen utarbeides i samsvar med vedlegg 1 i Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser.

#### *Trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter (§ 4)*

Statens vegvesen og et statlig utbyggingsselskap for veg skal sørge for at det gjennomføres trafiksikkerhetsrevisjoner i forbindelse med gjennomføring av alle vegprosjekter som de har ansvaret for. Trafiksikkerhetsrevisjonene skal gjennomføres i tråd med de vedtatte retningslinjer.

Retningslinjene til vegsikkerhetsforskriften er minimumskrav (gjelder alle vegeiere), mens veileder V720 Trafiksikkerhetsrevisjoner og –inspeksjoner anbefales brukt som et supplement.

Revisjonen skal gjennomføres i fire faser:

1. *Reguleringsplan* - Gjennomføres og følges opp før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.
2. *Detaljprosjektering* - Gjennomføres og følges opp før prosjektet settes ut på anbud.
3. *Ferdig anlegg før åpning* - Gjennomføres når veganlegget anses for å være ferdig bygget, men før det er åpnet.
4. *Etter at vegen er åpnet* - Gjennomføres i innledende bruksfase og senest innen ett år.

#### *Sikkerhetsrangering og -forvaltning av eksisterende vegnett (§ 5)*

Vegsikkerhetsforskriftens § 5, 1. ledd stiller krav til både «rangering av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon» og «sikkerhetsrangering av vegnettet». I retningslinjene beskrives en metode for sikkerhetsrangering basert på forventede skadekostnader som ivaretar begge typer rangering. Forventede skadekostnader tar hensyn til registrerte ulykker, men korrigert for statistiske variasjoner over tid.

Statens vegvesen gjennomfører sikkerhetsrangering av vegstrekninger i tilknytning til prosessene med Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram (nå langtidsprogram).

Sikkerhetsrangering av vegnettet innebærer kartlegging, analyse og klassifisering av eksisterende vegnett, ut fra potensialet for å forbedre sikkerheten og redusere skadekostnadene. Hensikten er å få et grunnlag for å prioritere nødvendige infrastrukturtiltak for å bedre trafiksikkerheten.

#### *Sikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegnett (§ 6)*

Forskriften stiller krav til at det gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner av vegene for å kartlegge egenskaper som har betydning for trafiksikkerheten og for å forebygge ulykker.

Sikkerhetsinspeksjonene skal omfatte periodiske inspeksjoner av vegnettet og undersøkelser av de mulige virkningene av vegarbeid på trafiksikkerheten. Bestemmelsen følges opp gjennom trafiksikkerhetsinspeksjonene som gjennomføres på hele vegnettet.

### *Behandling av data (ulykkesrapportering av dødsulykker) (§ 7)*

I henhold til forskriften skal det utarbeides ulykkesrapporter for alle dødsulykker som skjer på vegnettet som faller inn under vegforskriftens virkeområde. Dette følges opp gjennom Statens vegvesens ulykkesanalyserapporter, som utarbeides for alle dødsulykker på det norske vegnettet.

Samferdselsdepartementet skal beregne gjennomsnittlige sosiale kostnader ved dødsulykker og alvorlige ulykker, og ajourføre satsene minst hvert 5. år. Dette gjøres i dag av Finansdepartementet, og tallene blir årlig indeksregulert.

### *Opplæring og godkjenning av trafiksikkerhetsrevisorer (§ 8)*

Vegdirektoratet skal sørge for at det utarbeides utdanningsplaner for trafiksikkerhetsrevisorer. Trafiksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen sørger i dag for at det utarbeidet nasjonale utdanningsplaner samt godkjenner trafiksikkerhetsrevisorer etter gitte krav. Kvalifikasjoner og opplæring er beskrevet i V720 Trafiksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner.

### *Krav om retningslinjer til forskriften (§ 9)*

Vegdirektoratet skal gi retningslinjer for gjennomføringen av forskriften, og disse er gitt i NA-rundskriv 5/2019 Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften. Retningslinjene inneholder utdypende bestemmelser om § 1-5 og 7.

## **3 Nærmere om forslaget**

Under følger en oversikt over forslag til nye bestemmelser og mindre endringer i vegsikkerhetsforskriften.

### **§ 1 Formål og virkeområde**

Forskriftens virkeområde utvides fra kun å gjelde TEN-T-vegnettet til også å gjelde motorveger og såkalte "hovedveger" utenfor TEN-T vegnettet (§ 1), samt øvrige riksveger. Andre veger kan også inkluderes om ønskelig. Hovedveger er definert som veger som forbinder store byer eller regioner, og vil i Norge kun gjelde veger klassifisert som motortrafikkveger. Det vil være mulig å unnta hovedveger med lav sikkerhetsrisiko fra bestemmelsene. Med "øvrige riksveger" menes resten av riksvegnettet, det vil si riksvegstrekingene som ikke er en del av TEN-T vegnettet, og som ikke ifølge forskriften er definert som «motorveg» eller «hovedveg».

Utvidet virkeområde vil i liten grad ha betydning for Norge. I gjeldende retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften er allerede virkeområdet utvidet til også å gjelde riksvegnettet med enkelte unntak. I fortalen til det reviderte veginfrastrukturdirektivet (punkt 9), står det at alle veger som ifølge forrige direktiv er tatt inn på frivillig basis, fortsatt bør omfattes. Som en følge av at riksveger nå tas spesifikt inn i forskriftsteksten, er tidligere tredje ledd («For riksveger utenover dette vegnettet avgjør Vegdirektoratet om forskriften skal gjelde») tatt ut.

De største byene/regionene i Norge er allerede tilknyttet hverandre via TEN-T vegnettet. En gjennomgang av motortrafikkvegene i landet, viser at det kun vil være Rv 3 og Rv 4 som eventuelt vil kunne omfattes av utvidelsen av virkeområdet. Deler av disse har motortrafikkvegstrekinger som kan sies å binde sammen henholdsvis Oslo -Trondheim og Oslo - Mjøsregionen. Hvorvidt dette i europeisk sammenheng defineres som «store byer/regioner» er imidlertid usikkert, og lite trolig.

Mange av riksvegene («hovedveger») i Norge har lave trafikkmengder og lav sikkerhetsrisiko. Disse vil mest sannsynlig kunne unntas fra direktivets bestemmelser jf. artikkel 1,4 dersom man finner det hensiktsmessig.

Norge har om lag 16,5 km fylkesveg som er definert som motortrafikkveg. Dette er fv 557 inn mot Bergen, som er 15,2 km når man utelater ramper. I tillegg har fv 557 i Rogaland 500 meter definert

som motortrafikkvei, og fv 6690 i Trøndelag har 767 meter. Disse strekningene kan imidlertid ikke sies å binde sammen store byer eller regioner, og faller dermed utenfor direktivets virkeområde.

Utvidet virkeområde kan likevel få betydning for fylkeskommunene dersom det blir endringer i vegeierskap for motorveger/motortrafikkveger, eller fylkeskommunene går inn for å bygge slike veger. Fylkeskommunene vil da være ansvarlige for å gjennomføre trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser etter § 3, trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter etter § 4 og periodiske og målrettede sikkerhetsinspeksjoner av vegnettet (og oppfølging av disse) etter § 6 og § 6a. De må også sikre hensynet til sårbare trafikanter etter § 6b og «ta hensyn lesbarhet og identifiserbarhet for førere og automatiserte førerstøttesystemer» etter § 6c.

Statens vegvesen vil ta ansvar for at det gjennomføres en vegnettsevaluering av sikkerhetsnivået for det samlede vegnettet (§ 5), og for at det gjennomføres analyser av dødsulykker på veg (§ 7).

## **§ 2 Definisjoner**

Rekkefølgen på definisjonene er endret, og det er tatt inn nye definisjoner for begrepene *motorveg*, *hovedveg*, *sikkerhetsrangering*, *målrettet sikkerhetsinspeksjon* og *sårbare trafikanter*. Som følge av endringene i direktivet er definisjonen av «rangering av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon» tatt ut.

Definisjonen av *trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse* er flyttet til § 3, definisjonen av *trafiksikkerhetsrevisjon* er flyttet til § 4, definisjonen av *målrettet sikkerhetsinspeksjon* er flyttet til § 6a, definisjonen av *periodisk sikkerhetsinspeksjon* er flyttet til §6, definisjonen av *retningslinjer* er flyttet til § 9 og definisjonen av *sårbare trafikanter* er lagt til § 6b.

## **§ 3 Trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av vegprosjekter og § 4 trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekter**

«Statens vegvesen» er erstattet med begrepet «vegmyndigheten» for å synliggjøre at oppfølgingen av direktivet også kan ligge til andre vegeiere- eller forvaltere enn staten, jf. omtale av § 1 over. Det er også tatt inn en konkret henvisning til «vegprosjekter som de har ansvaret for i henhold til § 1».

Henvisningen til «vedtatte retningslinjer» i andre ledd er erstattet med en henvisning til vedlegg I om Veiledende elementer i trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser og vedlegg II Veiledende elementer i trafiksikkerhetsrevisjoner.

I vedlegg I til § 3 er det tatt inn ett nytt punkt til vurdering i konsekvensanalysene (trafikkmengde og trafikktyper). I vedlegg II til § 4 er det tatt inn nye punkter om vurderinger rundt sårbare trafikanter. Dette får ingen praktisk betydning, da slike vurderinger allerede tas med i analyser og revisjoner.

## **§ 5 Evaluering av sikkerhetsnivå på vegnettet**

Metoden for sikkerhetsrangering (safety ranking) av vegnettet endres til en mer proaktiv og risiko-basert vegnettsevaluering (network-wide road assessment). Statens vegvesen skal evaluere ulykkesrisikoen på vegnettet og risikoen for alvorlige ulykkeskonsekvenser. Dette gjøres ved hjelp av en visuell inspeksjon av vegen (fysisk eller ved bruk av elektroniske verktøy) og en analyse av vegstrekninger med særlig høy ulykkesrisiko.

Det anbefales å ta utgangspunkt i en lang rekke egenskaper som er listet opp i direktivets vedlegg III. EU Kommisjonen vil også komme med retningslinjer om metodevalg. Vegnettsevalueringen skal gjennomføres senest innen 2024 og minst hvert femte påfølgende år. På bakgrunn av evalueringen, skal alle vegstrekninger klassifiseres i én av minst tre kategorier som gir uttrykk for strekningens sikkerhetsnivå.

Endringen gjør at vegnettsevalueringen kan gjennomføres hvert fjerde år som grunnlag for Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram (nå kalt langtidsprogram).

Den nye metoden har klare likhetstrekk med den metoden som har vært brukt i Norge som en oppfølging av Veginfrastrukturdirektivets krav om sikkerhetsrangering. Metoden er her basert på forventet skadekostnad som beregnes med dataprogrammet "Skost", som er et verktøy utviklet til bruk i trafiksikkerhetsarbeidet.

Forslaget åpner nå for både fysisk og elektronisk gjennomgang av vegnettet, noe som vil gjøre arbeidet langt mindre ressurskrevende enn tidligere forslag.

Det er tatt inn i forskriften at vegnettsevalueringen bør følge anbefalte kriterier i vedlegg III. Her oppgis en lang rekke veiledende elementer som evalueringen, herunder type veg og omgivelser, trafikkmengde, ulykkesdata mv.).

## **§ 6 Periodiske sikkerhetsinspeksjoner**

«Statens vegvesen» er erstattet med begrepet «vegmyndigheten» for å synliggjøre at oppfølgingen av direktivet også kan ligge til andre vegeiere enn staten, jf. omtale av § 1 over. Dette gjelder også for paragrafene 6a, 6b og 6c.

Det gjøres et skille mellom «periodiske sikkerhetsinspeksjoner» etter § 6 og «målrettede sikkerhetsinspeksjoner» etter § 6a. Periodiske sikkerhetsinspeksjoner tilsvarer i stor grad dagens trafiksikkerhetsinspeksjoner, mens målrettede sikkerhetsinspeksjoner gjøres som en konkret oppfølging av vegnettsevalueringene jf. § 6a.

I tillegg er det kommet inn en bestemmelse om at trafiksikkerhetsinspeksjon av overgangssonene til tunneler skal gjennomføres minst hvert sjetten år. Inspeksjonene skal gjennomføres i fellesskap av personell som har ansvar for oppgaver relatert til hhv. veginfrastrukturdirektivet og tunnelsikkerhetsdirektivet.

### **§ 6a Oppfølging av prosedyrer for veger som er i bruk**

Funn fra vegnettsevalueringen skal følges opp enten med en *målrettet trafiksikkerhetsinspeksjon* av et ekspert-team eller med direkte avbøtende tiltak. Det skal også utarbeides en *risiko-basert og prioritert handlingsplan* som grunnlag for gjennomføring og oppfølging av utbedringstiltak. Planen skal oppdateres regelmessig. Det skal gis prioritet til strekninger med dårlig trafiksikkerhetsstandard som har stort potensiale for trafiksikkerhetsforbedringer basert på tiltak med høy nytte-kostnad. Sikkerhetsinspeksjonene gjennomføres av godkjente trafiksikkerhetsrevisorer, som både kan være ansatte i Statens vegvesen/et statlig utbyggingsselskap på veg eller eksterne konsulenter. Det vises til anbefalte kriterier i vedlegg (tatt inn som vedlegg IV til revidert forskrift), men disse er i all hovedsak mindre omfattende enn de som brukes i vanlige trafiksikkerhetsinspeksjoner i henhold til Statens vegvesens veileder V720 Trafiksikkerhetsrevisjon og inspeksjoner.

En mer målrettet og begrenset bruk av sikkerhetsinspeksjoner som en oppfølging av vegnettsevalueringene vil gi bedre nytte og mindre ressursbruk enn dagens bestemmelser. Utarbeidelse av risikobasert handlingsplan for utbedringstiltak som grunnlag for gjennomføring og oppfølging ivaretas i dag i Statens vegvesens handlingsprogram (langtidsprogram), både i form av større vegprosjekter og som mindre investeringstiltak under programområdene. Den risikobaserte handlingsplanen utarbeides som et selvstendig dokument og vi ser for oss at den i vil bli oppdatert hvert fjerde år som grunnlag for Nasjonal transportplan og langtidsprogrammet. Planen må omfatte både investerings- og vedlikeholdstiltak.

### **§ 6b Beskyttelse av sårbare trafikanter**

Bestemmelsen inneholder presiseringer som skal sikre at hensynet til sårbare vegbrukere som gående, syklende og brukere av motoriserte tohjulinger ivaretas i all sikkerhetsforvaltning av vegnettet. Blant annet skal pensum for opplæring av trafikksikkerhetsrevisorer inneholde informasjon om hensyn til sårbare trafikanter.

### **§ 6c Utforming og vedlikehold av skilt og vegoppmerking**

Utforming og vedlikehold av skilt og vegoppmerking skal ivareta behov som følge av økt bruk av kjøreassisterte systemer og ulike nivåer av automatiserte kjøretøy.

Økt bruk av kjøretøyassisterte systemer og ulike nivåer av automatisering vil medføre videre utvikling av teknologi og sensorer som sikrer at bilene kjenner sin posisjon på vegnettet og oppfatter trafikkregulerende skilting. For at teknologien skal fungere best mulig med høy sikkerhet, må man forvente at det etter hvert utvikles omforente standarder i kjøretøyene som sikrer at disse fungerer best mulig vinterstid med snødekte veier og under ulike værforhold. Man må forvente en gjensidig tilpasning av teknologien i kjøretøyene og infrastrukturen utfra hensynet til hva som fungerer best og hvilke kostnader dette påfører vegmyndighetene for at teknologien skal fungere.

### **§ 6d Frivillig innrapportering**

Medlemslandene skal søke å etablere et nasjonalt system for å samle inn trafikksikkerhetsrelatert informasjon fra brukere og kjøretøy (frivillig innmelding).

### **§ 7 Ulykkesrapporter for dødsulykker**

Kravet til et statlig utbyggingsselskap på veg om å utarbeide ulykkesrapporter for ulykker som inntreffer på vegnett de har ansvar for er tatt ut. Dette som følge av at Statens vegvesen i dag allerede har ansvar for å foreta dybdeanalyser av alle dødsulykkene på veg i Norge, uavhengig av vegholder/vegeier jf vegtrafikkloven § 51a. Dybdeanalysene oppsummeres i rapporter, og disse inneholder all dokumentasjon som vises til i direktivets vedlegg.

Ny § 51 a om Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid ble tatt inn i vegtrafikkloven 06.03.2020. Bakgrunnen var blant annet et ønske om å forankre en bestemmelse som fastslår det generelle sektoransvaret som Statens vegvesen har for trafikksikkerhetsarbeidet og som regulerer Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) særskilt (jf *Prop. 124 L (2018–2019) Endringer i obduksjonsloven mv. (rettsmedisinsk obduksjon av drepte i veitrafikken og regulering av Statens vegvesens arbeid med ulykkesanalyser)*).

Det er tatt inn en henvisning til vedlegg V Opplysninger om ulykker i ulykkesrapporter. Dette vedlegget var også en del av 2008-direktivet, og innholdet er det samme med unntak av to mindre justeringer.

### **§ 8 Opplæring og godkjenning av revisorer**

Det er presisert i andre ledd at utdanningen skal inneholde informasjon om hvordan å ta hensyn til sårbare vegbrukere og infrastrukturen de bruker.

## **4 Norsk posisjon**

Rettsakten ble lagt frem av Kommisjonen 17. mai 2018 som en del av den tredje mobilitetspakken. Norge overrakte et "position paper" til representanter fra Europarlamentet- og det påtroppende rumenske formannskapet på EFTAs transportarbeidsgruppemøte 05.12.18. Ordlyden var som følger (oversatt til norsk):

"Generelle merknader:

*Norge er positive til at KOM tar tak i den negative trenden med stagnasjon når det gjelder trafikksikkerhetstall i EU.*

*Norge støtter en proaktiv og risikobasert tilnærming, på mange måter lik den som har vært praktisert i Norge*

*Imidlertid mener Norge det er viktig at forslaget, og annet foreslått regelverk på trafikksikkerhetsområde ikke fører til begrensninger i medlemstatenes mulighet til å velge nasjonale metoder og tiltak som er dokumentert som kostnadseffektive og positive for trafikksikkerheten.*

*Når det gjelder de foreslåtte endringene:*

*Article 1 – The directive shall apply to motorways and primary roads.*

*Norge mener denne bestemmelsen ikke er i overensstemmelse med subsidiaritetsprinsippet fordi virkeområdet synes å være for vidt. Vi frykter at for små land som Norge "primary roads", (som definert i 2b) – EuroRegionalMap + connect major cities and regions) kan vise seg å være veier med svært lav trafikk. Dette er i tråd med posisjon til flere av EØS/EU – landene.*

*Article 1 – Road tunnels*

*Norge foreslår at direktivet også skal omfatte tunneler over 500 meter. Det er viktig for trafikksikkerheten at veiene har enhetlig standard både inni og utenfor tunneler. Det gjeldende tunnelsikkerhetsdirektivet dekker ikke alle aspekter av trafikksikkerhet.*

*Article 5 – Network-wide road assessments*

*Norge stiller seg positive til en klarere definisjon og et mer proaktivt og risikobasert trafikksikkerhetsverktøy. Imidlertid er valgfrihet når det gjelder metode veldig viktig for Norge. Vi mener at metoden som er beskrevet er for detaljert, unødvendig byråkratisk og veldig kostbar. Visuelle inspeksjoner av alle veier er også en veldig tidskrevende prosess. I Norge er informasjon om nasjonale veier allerede registrert elektronisk, i datamaskin-modeller eller kan enkelt bli funnet ved hjelp av registrerte video-bilder på alle nasjonale veier.*

*Article 6 – Road safety inspections*

*Norge er positive til de foreslåtte endringene når det gjelder trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det er viktig ikke å fokusere begrensede midler på veier som allerede har høy standard. Imidlertid bør nasjonale vegmyndigheter være ansvarlige for å bestemme hvilke inspeksjoner som er nødvendige for å identifisere trafikksikkerhetstiltak.*

*Article 6b - Vulnerable road users*

*Norge er positive til en forbedret fokus på sårbare vegbrukere. Det er imidlertid uklart hva denne bestemmelsen vil bety for trafikksikkerhetsarbeidet i medlemslandene.*

*Norge støtter derfor Rådets forslag til en begrensning av virkeområde."*

*Kommentarer til de generelle merknadene (september 2020)*

*Til Artikkel 1: Det er nå tatt inn et unntak som sier at medlemslandene kan unnta hovedveger med lav sikkerhetsrisiko fra direktivets bestemmelser.*

*Til Artikkel 5: Direktivet har i etterkant spesifisert at visuelle inspeksjoner enten kan gjennomføres fysisk eller ved hjelp av elektroniske verktøy.*

## **5 Forholdet til EØS-retten**

Europa-Parlamentets og rådets direktiv (EU) 2019/1936 av 23. oktober 2019 omfatter endringer i direktiv 2008/96 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen. Innlemmelsen av direktivet vil skje gjennom beslutning av EØS-komiteen. For at direktivet skal kunne innlemmes i EØS-avtalen må

nødvendige regelverksendringer i norsk rett (vegsikkerhetsforskriften) være ferdig forberedt. Forslaget til endringsforskrift forutsetter at EØS-komiteen godkjenner det reviderte direktivet.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg til dette høringsnotatet. Nærmere kommentarer til de enkelte endringene er beskrevet i kapittel 3.

## **6 Hjemmel**

Endringsforskriften fastsettes med hjemmel i veglova § 62, jf. § 13 og § 16. Samferdselsdepartementet har hjemmel i veglova § 62 til å gi forskrift til lova.

Vegsikkerhetsforskriften ble i sin tid fastsatt ved kgl. res samtidig som departementet ble delegert forskriftsmyndighet til å fastsette fremtidige endringer. I forbindelse med lovendringene ved overføring av fylkesvegadministrasjonen, se Prop. 79 L (2018-209), ble forskriftshjemplene i loven endret og lagt til departementet. Departementet har hjemmel til å fastsette forskrifter i § 13 om utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlig veg. Departementet har videre myndighet i § 16 til å fastsette forskrifter om drift og vedlikehold av offentlig veg.

## **7 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forslaget slik det foreligger kan medføre noe administrativ ressursbruk for å klassifisere vegnettet i ulike kategorier mht. sikkerhetsnivå for første gang. Norge bruker hvert år betydelige økonomiske ressurser til målrettede tiltak som skal bedre trafiksikkerheten på vegnettet. Det nye opplegget med vegnettsevaluering/sikkerhetsklassifisering av vegnettet og en mer tydelig forpliktelse med hensyn til inspeksjoner og gjennomføring av tiltak, vil ikke i seg selv medføre økte kostnader. Imidlertid vil det kunne medføre noe endring i hvordan innsatsen innrettes.

Foreslåtte endringer i bestemmelsene mht. sikkerhetsinspeksjoner medfører noe mindre ressursbruk enn med dagens bestemmelser.

Det er sannsynlig at nye krav til utforming og vedlikehold av skilt og vegoppmerking vil medføre kostnadsøkninger, men dette er vanskelig å vurdere før Kommisjonen avklarer hvilke funksjonskrav som skal stilles gjennom delegerte retningslinjer/forordninger.

Dersom fylkeskommunene i framtiden blir vegeiere for motorveger/motortrafikkveger, vil dette kunne medføre økt innsats og økte fylkeskommunale utgifter til gjennomføring av trafiksikkerhetsrevisjoner mv.

Det legges til grunn at eventuelle økte utgifter som følge av forskriftsendringen forventes å kunne dekkes innenfor Samferdselsdepartementets gjeldende budsjettammer.

## **8 Høringsfrist**

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen 22.07.2021. Høringssvar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo, til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller via hørings siden på [vegvesen.no](http://vegvesen.no).