



Statens vegvesen

HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENTET

Postboks 8011 Dep

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Cecilie Waterloo Lindheim /
99156238

Vår referanse:
22/37466-6

Deres referanse:

Vår dato:
05.04.2022

Innspill fra Statens vegvesen til ny folkehelsemelding

Vi viser til invitasjon til å komme med innspill til ny folkehelsemelding.

Statens vegvesen ønsker å redegjøre kort for den delen av vårt arbeid, både forebyggende og helsefremmende, som bidrar positivt til bedret folkehelse i Norge.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. Av de overordnede transportpolitiske målene er spesielt «Nullvisjon for drepte og hardt skadde» og «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål» viktige for å bidra til bedre folkehelse.



Figur: Nasjonale transportpolitiske mål, kilde: [Meld. St. 20 \(2020-2021\) – regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet for trafikksikkerhet, klima, miljø og helhetlig bypolitikk. Videre har Statens vegvesen et faglig ansvar og nasjonalt koordineringsansvar for kollektivtransport, byvekstavgifter, bypakker, bompengefinansiering, og samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen utøver samfunnsoppdraget gjennom rollene som byggherre, myndighetsorgan og fagorgan.

Innenfor flere områder er folkehelse det direkte målet eller en konsekvens av innsatsen. Kort oppsummert vil vi nevne *forebyggende arbeid* ved trafikksikkerhetsarbeid, klimatilpasning

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

og tiltak mot luftforurensing, støy og klimaendringer, og *helsefremmende tiltak* gjennom tilrettelegging for universell utforming og aktive transportformer som gåing og sykling. Vi viser til vedlagte rapport om vegtrafikkens helsekonsekvenser. Den er fra 2014, men innholdet er fortsatt relevant.

Under har vi beskrevet mål og prioriteringer for noen av fagområdene. Til slutt kommenteres noen av temaene som etterspørres spesielt i høringsbrevet.

Forebyggende arbeid

Koordinert og målrettet trafikksikkerhetsarbeid

Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Trafikksikkerhetsarbeidet bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP).

Det er en ambisjon i NTP at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Dette innebærer at tallet på drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, med en reduksjon i antall drepte på 46 prosent. Ambisjonen for 2050 innebærer at det for første gang tidfestes når vi ikke lenger skal ha omkomne i veitrafikken.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei for 2022–2025](#) viser tiltak de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet vil gjennomføre i fireårsperioden for å sikre at vi får en progresjon i samsvar med ambisjonen for 2030 og 2050 i NTP. Planen har 179 tiltak, der Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av 89 tiltak, alene eller i samarbeid med andre aktører.

Statens vegvesen skal i tråd med nullvisjonen prioritere tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene gjennom fysiske tiltak på riksveinettet, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd, samt understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten. Tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker skal prioriteres. Vegvesenet skal gi spesiell oppmerksomhet til ulykkesreduserende tiltak for tungbil og motorsykkel og legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklister og motorsyklister ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av trafikkarealer. Mange aktører bidrar med holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom.

Statens vegvesen vil utarbeide informasjon tilpasset ulike målgrupper om risiko for gående og syklende i blindsoner til store kjøretøy og aktuelle tiltak for å redusere risikoen. EU har vedtatt krav om blindsonedetektering og sikt fra førerhuset, som skal gjelde for typegodkjenninger fra 6/7–2022 og for alle nyregistreringer fra 7/7–2024. Ettermontering av utstyr kan også være mulig.

Statens vegvesen har utarbeidet og gjort tilgjengelig et faglig opplegg for trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre fotgjengere og eldre førere.

Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene utarbeide en ny

veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Tiltak mot luftforurensing

Luftforurensning kan både forverre og bidra til utvikling av lunge- og hjerte-karsykdom, og øker dødeligheten av disse sykdommene. Luftkvaliteten i Norge har blitt bedre de siste årene, men utgjør fortsatt en utfordring en del steder.

Vegtrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning i tettbebygde områder.

Nitrogendioksid (NO₂) fra eksos og svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) fra eksos og asfalt bidrar blant annet til hjerte- og luftveissykdommer. Økt andel nullutslippskjøretøy bidrar til mindre lokal luftforurensing og redusert støy på lavhastighetsveinett. NO₂ er utfordrende for større byer med mye trafikk, mens svevestøv kan være et problem i både større og mindre kommuner.

Luftforurensning fra veitrafikk, i tillegg til støy, medfører helseplager og forsterker sosiale ulikheter.

Statens vegvesen skal videreutvikle og iverksette tiltak mot lokal luftforurensning gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Staten skal ha kunnskap om status og utvikling for lokal luftforurensning fra veitrafikk, inkl. antall byer med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier for hhv. NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5}.

Gjennom deltakelse i Luftsamarbeidet¹ skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med informasjonstjenester om luftkvalitet for befolkningen og digitale tjenester for å støtte kommuner og andre aktører i arbeidet med lokal luftkvalitet.

Statens vegvesen uttaler seg til arealplaner blant annet i forhold til luftforurensing og svevestøv.

Tiltak mot trafikkstøy

Støy bidrar til redusert trivsel og velvære og påvirker helsen vår. Langvarig eksponering for støy øker risikoen for blant annet søvnforstyrrelser og hjerte- og karsykdom. Støy og luftforurensing bidrar til redusert verdi av eiendommer og bidrar til sosial ulikhet.

Veitrafikk er den klart største støykilden. Støyforurensning er et økende problem. Fortetting og urbanisering skaper utfordringer, spesielt når boliger etableres i områder med kollektivknutepunkter og mye trafikk. I overkant av 2 millioner nordmenn er utsatt for veitrafikkstøy som er over anbefalt nivå der de bor.

Viktige tiltak er langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljøet som fremmer trivsel og god bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, og ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder. Økt andel nullutslippskjøretøy bidrar til redusert støy på lavhastighetsveinett.

¹ Miljødirektoratet, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Meteorologisk institutt, Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet samarbeider om informasjonstjeneste om luftkvalitet i Norge, se [Om Luftkvalitet i Norge \(miljodirektoratet.no\)](https://miljodirektoratet.no/om-luftkvalitet-i-norge).

Statens vegvesen skal videreutvikle og iverksette tiltak mot trafikkstøy gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Statens vegvesen skal ha kunnskap om utviklingen i antall personer som er utsatt for støyplager fra veitrafikken. Statens vegvesen rapporterer på reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnequivivalent støynivå over 38 dB.

Statens vegvesen oppdaterte i 2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442.

Som anleggseier har Statens vegvesen ansvar for å følge opp forurensningsforskriften og Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021.

Statens vegvesen arbeider for å forebygge og redusere støyproblemer langs riksvei og i byområder. Statens vegvesen gjennomfører omfattende kartlegginger av støy fra europa- og riksveg, samt gjennomfører tiltak mot støy både på eksisterende boliger og ved nye veianlegg.

Statens vegvesen uttaler seg til arealplaner, blant annet i forhold til støy.

Statens vegvesen deltar i internasjonalt arbeid, for eksempel utforming av det internasjonale støyregelverket for kjøretøy, samt forskning og utvikling.

Tiltak mot klimaendringer og klimatilpasning

Statens vegvesen skal bidra til at regjeringens klima- og miljømål nås gjennom kunnskap om sektorens påvirkning og kostnadseffektive virkemidler og ved gjennomføring av tiltak innen egen virksomhet. Statens vegvesen rapporterer på klimagassutslipp fra veitrafikken og anlegg, drift og vedlikehold av infrastrukturen, samt utviklingen i andel nullutslippskjøretøy og infrastruktur for alternative drivstoff.

Infrastrukturen skal tilpasses et fremtidig klima ved bygging av ny vei, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende vei.

Statens vegvesen skal gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet.

Helsefremmende tiltak

Nullvekstmålet for persontrafikk i byområder

Effektive transportsystemer utgjør en viktig del av gode lokalsamfunn. Samtidig medfører samferdsel negative helseeffekter i form av luftforurensing, støy og risiko for ulykker. Mobilitet er grunnleggende for å kunne delta i aktiviteter som er viktige for den enkelte, noe som bidrar til fysisk og psykisk helse. Det ligger et stort potensial for å fremme god helse ved å legge til rette for aktiv transport som gåing og sykling og bruk av kollektivtransport for alle.

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransport i byene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Nullvekstmålet «innebærer at klimagassutslipp, kø,

luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange» (NTP 2022–33). Dette krever god planlegging og tilrettelegging på tvers av flere sektorer fra kommunalt til statlig nivå.

Arbeidet med byvekstavtaler er et sentralt grep, som de siste årene har gitt en tydelig retning for areal og transportpolitikken. Det er totalt ni større byområder som omfattes av ordningen. Statens vegvesen har et hovedansvar på vegne av staten for å følge opp og administrere byvekstavtalene og bypakker. Det foreligger byvekstavtaler for de fire største byområdene; Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. Her bidrar staten gjennom avtalene med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger for disse fire byområdene. Det tas sikte på å inngå byvekstavtaler for fem byområder som i dag har belønningsavtaler med staten; Nedre Glomma regionen, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø.

Byvekstavtalene og belønningsavtalene er viktige for å møte utfordringene som transportveksten gir. Formålet med byvekstavtaler og belønningsavtaler er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Andre byområder har mange av de samme utfordringene i mindre skala. Et fellestrekk er høy bilandel og at forventet befolkningsvekst vil forsterke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet, mobilitet og attraktivitet. En spredt arealstruktur med lav befolkningstetthet gjør det utfordrende å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud. Samtidig har flere byområder et kompakt sentrum, og en relativt stor andel av befolkningen bor innenfor ti minutters sykkelavstand fra sentrum. Dette gir et potensial for å få flere til å sykle og gå.

For å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet etablerer regjeringen fra 2022 en tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Statlige bidrag består av statlige midler til mindre riksvei- og jernbaneinvesteringer og flere tilskuddsordninger. De viktigste tilskuddsordningene som bidrar til mere klimavennlig transportform er:

For byområder med byvekstavtaler.

- Tilskudd til store kollektivprosjekt der statens bidrar med 50 % av prosjektkostnadene
- Tilskudd til byområde i form av belønningsmidler
- Tilskudd for å redusere bompenger og bedre kollektivtilbud
- Tilskudd til reduserte billettpriser for kollektivreiser
- Tilskudd til kollektiv, sykkel og gange på kommunal- og fylkeskommunal vei

Byområder med belønningsavtaler, men ikke inngått byvekstavtaler.

- Tilskudd til byområder med belønningsavtaler

Byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene:

- Tilskuddsmidler for å stimulere til tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange

Statens vegvesen vil ta initiativ til et forum for erfaringsdeling om trafikksikkerhet i de ni byområdene som inngår i ordningen med byvekstavgifter, med formål at nullvisjonen skal legges til grunn i handlingsprogrammet for byvekstavgiftene.

Statens vegvesen lanserer i 2022 en ny trafikksikkerhetskampanje om samspill i trafikken i de store byområdene. Kampanjen vil være rettet mot alle trafikantgrupper, og elsparkesykkel vil være en naturlig del av dette. Kampanjen vil gå over flere år.

Universell utforming av transportsystemet

Mobilitet er avgjørende for å delta på alle områder i samfunnet.

Universell utforming er etablert som en ønsket og nødvendig samfunnskvalitet som bidrar sosialt, økonomisk og miljømessig i folks hverdag gjennom enkle, trygge og komfortable omgivelser, og en strategi som sikrer et bærekraftig og likestilt samfunn gjennom utforming av tjenester og fysiske og tekniske omgivelser. Universell utforming av de fysiske omgivelsene gir mulighet for deltakelse i samfunnet og bidrar til å utjevne forskjeller mellom mennesker.

Regjeringen følger opp universell utforming på sentrale samfunnsområder, blant annet transport gjennom Nasjonal transportplan. Regjeringens handlingsplan 2021–25 omfatter tiltak blant annet innen arealplanlegging, infrastruktur, bygg, transport, digitalisering og utvikling av universelle løsninger på nye områder. Transportøkonomisk institutt leverer i 2022 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en utredning om kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet.

Tiltak som bidrar til universelt utformede reisekjeder skal prioriteres. Fra start til reisemål kan reisekjeden omfatte blant annet veier og holdeplasser, transportmidler, kollektivknutepunkt, billettløsninger og formidling av informasjon.

Barnas transportplan

God areal- og transportplanlegging skal bidra til at det blir trygt og attraktivt for barn å gå eller sykle til/fra aktiviteter. Det er en målsetting at åtte av ti barn skal gå eller sykle til skolen (NTP 2022–2033), for elever som ikke har rett til skoleskyss.

Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022–2033 framhever at god areal- og transportplanlegging tar hensyn til barns behov, og at barn skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Dette vil ofte være avgjørende for at skoleveier og nærmiljøer etableres på barns premisser.

Barn og unges medvirkning i planer kan for eksempel sikres gjennom systematisk innsamling og bruk av data fra Barnetråkk. Gjennom Barnetråkk registreres barnas skolevei, og hva barna liker eller opplever som problemer og farer i nærområdet. Barnetråkkdata inngår som kunnskapsgrunnlag ved utarbeidelse av planer og tiltak for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. Samferdselsdepartementet har overført midler til Statens

kartverk i 2022 for å utvikle en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. En slik løsning vil kunne benyttes av alle kommuner, tilsvarende Statens kartverk sin eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming/tilgjengelighetsdata. Barn og unge kan da enkelt registrere barnetråkk ute i sitt nærmiljø.

Barnetråkk-registreringer brukes i arbeidet med byvekstavtaler, bypakker og gåstrategi-arbeid lokalt.

Tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljø

Det er fortsatt et betydelig behov for trafiksikkerhetstiltak for eksisterende skolevei, som å etablere fortau, gang- og sykkelveier, sikring av kryssingspunkter, belysning, nedskilting av fart og fartsdempende tiltak.

Både Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil prioritere å gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei.

I Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–2033 er det lagt til grunn at det i perioden 2022–2027 skal prioriteres tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge for til sammen 500 mill. kr. En viktig del av satsingen vil være å etablere en statlig tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Tilskuddsordningen supplerer fylkenes og kommunenes prioritering av midler til formålet, og det er satt av 20 mill. kr til ordningen i 2022 som forvaltes av Statens vegvesen. Tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen skal vektlegges.

Etablering av hjertesoner vil være et sentralt tiltak i den nye statlige tilskuddsordningen. Tanken bak hjertesoner er å gjøre skoleveien tryggere slik at flere barn kan sykle og gå til skolen. Tiltakene tilpasses lokalt, men oppfordringer om mindre foreldrekjøring, organisering av «gåbusser» og etablering av stopp- og hentesteder utenfor hjertesonen for barn som blir kjørt, er tiltak som ofte blir brukt. Gjennom det nasjonale hjertesonenettverket, som består av Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Syklistenes Landsforening, politiet, Helsedirektoratet, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen, deles informasjon, blant annet gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet. Flere kommuner, blant andre Bergen og Oslo, har vedtatt at alle skoler skal bli hjertesoneskoler.

Tilbudet for gående og syklende

De positive gevinstene ved å få flere til å gå og sykle er svært store. Den fysiske aktiviteten i hverdagen har stor betydning for folkehelsa. Gåing og sykling er i tillegg arealeffektivt og klima- og miljøvennlig. Tiltak for å fremme daglig sykling og gåing er derfor svært viktig.

Det er en politisk ambisjon å øke omfanget av gåing og sykling. Dette gjelder særlig i de største byområdene, der dette er knyttet til nullvekstmål for personbiltrafikken. Økt gåing og sykling vil gi mange fordeler, blant annet bedre folkehelse, økt byliv, mindre helseskadelige utslipp og reduserte utslipp av klimagasser. I Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–2033 er

det lagt til grunn en ambisjon om at «målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister».

Bedre tilrettelegging for økt sykling og gåing er en forutsetning for økte gang- og sykkelandeler for daglige reiser. Arealbruk som gir nærhet til daglige gjøremål, og attraktive sammenhengende ruter som driftes og vedlikeholdes godt, er viktige tiltak for å øke gang- og sykkeltrafikken. Det er i dag flest ulykker med gående i byer og tettsteder, og det må derfor arbeides med sikring av krysningspunkter, riktige fartsgrenser, bruk av fartsdempende tiltak, belysning, trafikk sikre signalreguleringer og gangfelt.

Staten legger gjennom NTP 2022–33 til rette for økt satsing på sykling gjennom byvekstavtaler, en ny tilskuddsordning for mindre byer, og gjennom utbygging av gang- og sykkelveier langs riksveiene i landet for øvrig. Det langsiktige målet er sykkelandeler på 20 prosent i byområdene og 8 prosent på landsbasis.

De ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler har lokale sykkelstrategier, tiltaksplaner eller planer for utbygging av sykkelveinettet. Reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at sykkelandelene i de ni største byområdene varierer mellom 3 og 10 prosent. Sykkelandelene i de største bykommunene har økt de siste årene. Økt bruk av elsykler og ulike former for mikromobilitet gir et potensial for ytterligere vekst. Mange store og små sykkelveiprosjekter bygges nå i byområdene og vil bidra til mer trafikk sikre og attraktive løsninger for syklister. Hvis avtalepartene mener det er hensiktsmessig, kan det defineres og fastsettes lokale (del)mål for sykkelandel.

Det foreligger mye kunnskap om hva som skal til for å øke sykkelbruken. God sykkelinfrastruktur, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg og trygg sykkelparkering er viktige tiltak. Samtidig vil effekten av tiltakene variere avhengig av befolkningssammensetning, geografi, topografi, værforhold, bolig- og arbeidsmarked og sykkelkultur. Restriktive tiltak på biltrafikken vil også ha effekt på sykkelbruken.

Manglende oversikt over eneulykker på veitrafikkarealer med skadde gående og syklende² er en barriere for mer effektiv forebygging.

Lav og varierende standard på drift og vedlikehold gir lite forutsigbarhet og ofte vanskelige forhold for gående og syklende om vinteren. Det er en utfordring for å nå nullvekstmålet at anlegg ikke er brøytet eller strødd. I tillegg er det forbundet med risiko. Mange ulykker med gående og syklende har sammenheng med mangelfull drift og vedlikehold, her inngår også fallulykker med fotgjengere og sykkelulykker som ikke er registrert av politiet.

Det er behov for bedre løsninger for å veilede gående og syklende gjennom veiarbeidsområder, som bedrer framkommeligheten og bidrar til å redusere risikoen.

Elsparkesykler er et godt tilbud til mange, men samspillet med andre trafikanter og utviklingen i antall skadde vekker også bekymring. Utrygghet for påkjørsel og elsparkesykler som ligger i veien, kan bidra til redusert motivasjon for aktiv transport. Statens vegvesen bidrar i arbeidet for å regulere på en måte som fremmer mikromobilitet samtidig som hensynet til trafikk sikkerhet, helse og miljø blir ivaretatt. Det kan bli aktuelt å vurdere nye tiltak.

² [Skaderegistreringsrapport2019_nettslag.pdf \(trygghetstrafikk.no\)](https://www.vegvesen.no/trygghet/trygghetstrafikk/trygghetstrafikkrapport2019-nett-oppslag.pdf)

Statens vegvesen vil tilrettelegge om lag 155 km for gående og syklende langs riksvei i 2022–27, likt fordelt i og utenfor byer og tettsteder. Dette er omtrentlige anslag siden gjennomføringsplanen er basert på porteføljestyring, der prioriteringsrekkefølgen for tiltakene kan endres.

Statens vegvesen vil gjennomgå regelverket knyttet til å sikre fri sikt og vurdere mulige tiltak for å gjøre bestemmelsene enklere å håndheve.

Statens vegvesen vil i perioden 2022–2027 gjøre en kartlegging av behovet for å sikre gangfelt på riksveinettet. Aktuelle tiltak kan være forsterket eller intensiv belysning, fysiske tiltak ved kryssingsstedet og fartsreduserende tiltak.

Statens vegvesen reviderer veileder V122 Sykkelhåndboka med informasjon om anbefalte løsninger for sykkeltrafikk. Nye sykkelløsninger som inkluderes er evaluert gjennom helhetlige før- og etterundersøkelser.

Statens vegvesen har utarbeidet og oppdaterer informasjonsmateriell (nettside, videoer, plakat) om regelverket for bruk av elektriske sparkesykler, alene og sammen med Ruter og Oslo kommune.

Spørsmål til høringsinstansene

Sosial ulikhet i helse

Tilrettelegging for gåing og sykling bidrar til å ujevne sosiale ulikheter, fordi det inkluderer hele befolkningen gjennom hele livsløpet og ikke bare de som eier en bil. Den nasjonale gåstrategien og veileder for lokale gåstrategier vektlegger å bidra til at alle grupper i befolkningen opplever at det blir mer attraktivt å gå. Statens vegvesen jobber med å bedre sikkerheten og tryggheten for myke trafikanter, i tillegg til å øke mobiliteten ved etablering av anlegg for gående og syklende. Innsatsen er spesielt rettet inn mot byområdene, og har både en forebyggende og helsefremmende effekt.

Reisevaneundersøkelser viser at andelen reiser til fots henger sammen med alder, sivil status og inntekt. Undersøkelser viser at dårlig veistandard og vanskelige føreforhold gir større utfordringer for eldre enn for yngre, og i større grad for kvinner enn for menn. Samtidig har de eldste tilgang til færre transportmuligheter og utfører en større andel av sine turer til fots.

Aldersvennlig stedsutvikling og universell utforming av infrastruktur, transportmidler og målpunkter bidrar til å gjøre livet enklere for grupper som allerede er utsatte. Nær halvparten av personer med nedsatt funksjonsevne opplever at transport er en utfordring i hverdagslivet ([Universell utforming og tilgjengelighet \(bufdir.no\)](https://www.bufo.no/tema/transport)). Økt bruk av bestillingstransport og nye kollektivtilbud i områder med spredt bosetting gir tilbud til flere. I tillegg til tilskuddsmidler for å tilrettelegge for sykkel og gange, vil statlige tilskudd for bedre kollektivtilbud og reduserte billettpriser bidra til at flere får økt mobilitet.

Det er viktig å sikre gode bomiljø, med tanke på luftkvalitet og støynivåer inne og ute. Støyuutsatte boliger, som gjerne har lavere pris enn tilsvarende boliger, ligger ofte utsatt til for luftforurensing. Barn er spesielt sårbare for støy. Det er dokumentert forstyrrelse av

kommunikasjon, konsentrasjon og hvile som følge av støy. Tilstrekkelig og uforstyrret søvn er avgjørende for god psykisk og fysisk helse.

Det er aktuelt å se på om forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy bør oppdateres for å sikre grenseverdier som ikke er helseskadelige. Forurensningsforskriftens kapittel 7 har implementert nye grenseverdier.

Statens vegvesen vil ta initiativ til et forum for erfaringsdeling om trafiksikkerhet i de ni byområdene

Enkelte innvandrergupper har fortsatt høyere risiko i vegtrafikken enn gjennomsnittet av befolkning. Atferdsrettede tiltak for å øke sikkerheten blant disse, vil bidra til å utjevne risikonivået i befolkningen.

Statens vegvesen vil ta initiativ til å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om innvandreres ulykkesrisiko og om hvilke trafiksikkerhetsutfordringer som gjelder spesielt for innvandrere.

Livet etter pandemien

Pandemien har gitt endrede reisevaner i befolkningen. Erfaringen fra dette gir oss kunnskap som er nyttig arbeidet med å tilrettelegge for helsefremmende transport.

Klima og helse

Statlige aktører bidrar i samhandling gjennom plansamarbeid, kompetanseoverføring og uttalelser til arealplaner. Statens vegvesen bidrar sammen med andre statlige aktører, fylkeskommuner, kommuner og andre aktører i planarbeid gjennom byvekstavtaler, bypakker og andre sammenhenger.

Både klimatilpasning og kutt i klimagasser er viktige innsatsområder for Statens vegvesen. Det er også etablert et beredskapssystem for naturkatastrofer, i nært samarbeid med andre offentlige aktører. Overgang til nullutslippskjøretøy er positivt med tanke på klimagassutslipp, lokal forurensing og lokal støy på lavhastighets veinett.

Kravene til nye veianlegg blir stadig strengere for å begrense konsekvensene av klimaendringene. Samtidig jobbes det med å nå klimamålene ved tilrettelegging for mer miljøvennlig transport.

Mer gåing og sykling virker helsefremmende for de som sykler og går, samtidig som det reduserer klimagassutslippet hvis alternativet er biltransport. Det er imidlertid en utfordring at de som sykler og går har høyere ulykkesrisiko enn de som kjører bil.

Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan legger opp til at veksten av persontransport i byområdene skal tas av gange, sykling og kollektivtrafikk. Statens vegvesen har en ambisjon om at dette skal nås uten at det blir flere drept og hardt skadde fotgjengere og syklister.

Det er samtidig viktig å legge til rette for redusert omfang av motorisert transport. I byområdene med nullvekstmålet må det legges til rette for at korte arbeids-, skole- og fritidsaktivitetsreiser kan gjennomføres til fots eller på sykkel, og at dette oppleves som

trygt med blant annet gode gang- og sykkelveier til reisemål som skoler og idrettsplasser.

Som en del av barnas transportplan øremerkes midler rettet til barn og unge, blant annet med en tilskuddsordning for tryggere skoleveier og nærmiljø. Dette vil stimulere til at flere barn og unge sykler eller går til skole og fritidsaktiviteter og bidra til at gode transportvaner tilegnes i ung alder.

Ikke-smittsomme sykdommer og levevaner

Aktive reiser bidrar til å fremme sunne levevaner, og det er viktig å legge til rette for en hverdagslogistikk som kan skje til fots, på sykkel og kollektivt til fordel for bil.

Aktivitetsvennlige nærmiljø handler om å legge til rette for aktiv transport, enkel tilgang til kollektivtransport, og nærhet til rekreasjons- og naturområder for å kunne delta i friluftsliv, idrett, egenorganiserte aktiviteter og naturopplevelser.

Vedlagte rapport beskriver nærmere hvordan økt gåing og sykling bidrar til bedre folkehelse. Her er også virkningen prissatt, men rapporten er skrevet i 2014 og tallene er ikke oppdaterte.

Det kan vurderes om statlige aktører kan bidra sterkere i planarbeid for eksempel for sykkelruter og hovednett for sykkel (innen tema som trafiksikkerhet, skilting, tilskudd).

En folkehelsemelding kan peke på at infrastrukturtiltak som stimulerer til økt gåing og sykling ikke bare må rettes mot store byer, men også mot mindre byer og tettsteder. Mange av de små byene er bilbaserte, selv om avstandene ofte er små. Med litt tilrettelegging vil det kunne være gode muligheter til å få til mer sykling og gåing her. Dette vil også ha betydning for trivsel.

God psykisk helse og livskvalitet

Daglig frisk luft og bevegelse og å kunne gå/sykle til jobb og skole er bra for den fysiske og psykiske helsen. Dersom skolevegen ikke er trafikkfarlig og kan oppmuntre til kreativitet, vil det være bra for den psykiske helsen.

Ny kunnskap og innovasjon

For å legge til rette for framtidens transportsystem skal Statens vegvesen ha en ledende rolle i Norges satsing på Intelligente transportsystemer (ITS); som regulator, tilrettelegger, kunnskapsutvikler og systemeier.

Det foregår kontinuerlig forskning og utvikling i Statens vegvesen, både i forhold til trafiksikkerhet, klima og miljø. Statens vegvesen gjennomfører flere tiltak for å bedre datagrunnlaget om trafikkulykker. I perioden 2022–25 vil det bli gjennomført et FOUI-program på trafiksikkerhet.

Et *fyrårnprosjekt – registrering av skader, analyse og bruk*, er igangsatt i 2022 for å bedre

kvaliteten på trafikkskadedata fra sykehus og legevakter, spesielt om alvorlige trafikkulykker. Dette er et samarbeid mellom Samferdsels-departementet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet og Trygg trafikk.

Tiltakskatalog for transport og miljø (tiltak.no) summerer opp effekter av miljøtiltak på transportområdet, i hovedsak i byer og tettsteder. Tiltakskatalogen er et samarbeid mellom forskingsmiljø på feltet og Statens vegvesen, med Transportøkonomisk institutt som hovedansvarlig.

Det vil være behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag for å følge opp hvordan gjennomførte regelverksendringer for elsparkesykler påvirker ulykkesutviklingen.

Strukturelle virkemidler i folkehelsearbeidet

- *Bør regelverket innen folkehelseområdet styrkes og i så fall innen hvilke områder og hvordan?*

Vi synes det er positivt at forurensningsforskriftens grenseverdier i kapittel 7 har blitt skjerpet. Det er aktuelt også å vurdere forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy. Det bør vurderes også å se på samspill-effekter mellom støy og luftforurensning.

Det kan vurderes om det er tilstrekkelige krav til oppholdsarealer (sosiale møteplasser, friareal, grøntareal og park) ved fortetting.

Med hilsen

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.