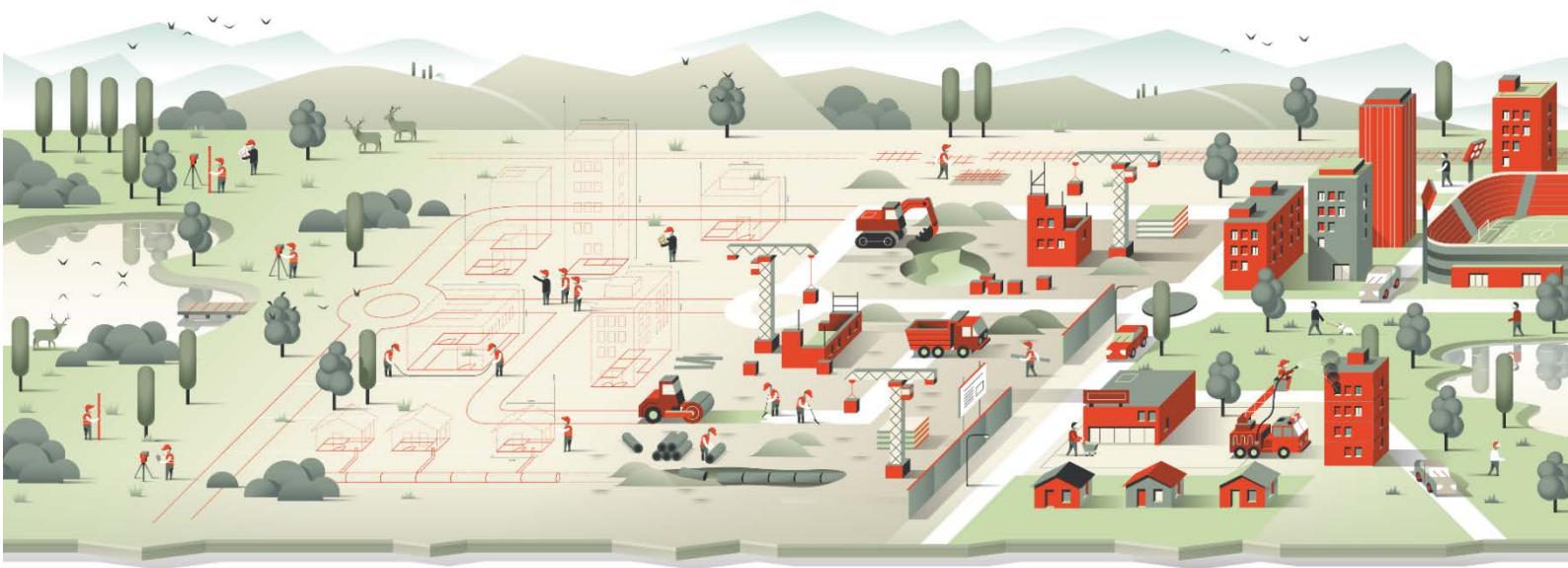


Trafikkanalyse
Fana, gbnr. 40/1007 m.fl.
Nordgardsveien
Arealplan-ID 70300000
Bergen kommune



A/STAB

Forslagsstiller:	PlanID. / saksnr:	Dok. dato:
Noreidbrekka Eiendom AS	70300000 / 2022/20615	06.07.2023
Internt prosjektnr.	Utarbeidet av:	KS-ansvarlig:
101451	TFS	IAH

1 INNHOLD

1	Innhold	3
2	Bakgrunn	4
3	Nordgardsveien	5
3.1	Dagens situasjon	5
3.1.1	Trafikkmengder.....	5
3.1.2	Ulykkesstatistikk	8
3.1.3	Siktforhold	8
3.1.4	Ferdseil for myke trafikanter.....	10
3.2	Fremtidig situasjon.....	12
3.2.1	Trafikkmengder.....	13
3.2.2	Planforslagets tiltak	15
3.2.3	Planforslagets konsekvenser for myke trafikanter.....	15
3.2.4	Planforslagets konsekvenser for sikt.....	16
4	Krysset ved Fanaveien og Harald Skjolds vei	17
4.1	Dagens situasjon	17
4.1.1	Trafikkmengder.....	17
4.1.2	Ulykkesstatistikk	17
4.1.3	Myke trafikanter i krysset.....	18
4.2	Fremtidig situasjon.....	19
4.2.1	Trafikkmengder.....	19
4.2.2	Påvirkning på myke trafikanter	20
5	Konklusjon.....	21

2 BAKGRUNN

Plankonsulent A/STAB er engasjert av oppdragsgiver Noreidbrekka Eiendom AS for å utarbeide en detaljreguleringsplan for deres eiendom Nordgardsveien 40 på Skjold i Fana bydel. Planområdet omfatter gnr. 40/1007 m/fl. og huser per i dag en enebolig. Formålet med planforslaget er å regulere den aktuelle eiendommen til «BKS – konsentrert småhusbebyggelse» og etablere fem familieboliger i rekke. Planforslaget innebærer også å gjøre om den nordligste delen av adkomstveien Nordgardsveien til et gatetun, å utbedre ca. 200 meter av veien, samt å etablere en snuplass helt i enden av blindveien/gatetunet.



Figur 1: Planforslaget.

Trafikkanalysen er utarbeidet for å belyse planforslagets konsekvenser for trafiksikkerheten i nærområdet. Adkomst til planområdet er via Fanaveien (fv. 582), hvor det tas av mot kommunale Harald Skjolds vei, og videre mot den private veien Nordgardsveien. Sistnevnte vei er en blindvei, og ender ved Nordgardsveien 40 (planområdet). Adkomstveien er vist i figur 2.

I forbindelse med planoppstart har eksisterende beboere i nærområdet uttrykt bekymring for økt trafikkmengde i Nordgardsveien. De mener at dette vil medføre dårligere trafiksikkerhet langs veien, som er smal og delvis uten fortau. Videre har Vestland fylkeskommune uttrykt bekymring knyttet til trafiksikkerhet for myke trafikanter i krysset mellom Fanaveien og Harald Skjolds vei.

Analysen baser seg på data fra Statens veivesen, som oppgir årsdøgnetrafikk (ÅDT) på fylkes- og riksveier fra 2016 og 2019, samt Statens veivesens håndbok V713 Trafikkberegninger.



Figur 2: Figuren viser adkomstvei mellom Fanaveien og planområdet for motoriserte kjøretøy (Statens veivesen).

3 NORDGARDSVEIEN

3.1 Dagens situasjon

3.1.1 Trafikkmengder

ÅDT for Nordgardsveien er ikke registrert, og regnes dermed ut på et teoretisk grunnlag. Trafikkmengden langs Nordgardsveien er beregnet fra fire ulike punkt, som vist i figur 3. Beregningene er utført slik at trafikkmengden ved punkt 1 viser antall daglige bilpasseringer fra Nordgardsveien 40 til punkt 1. Trafikkmengden ved punkt 2 viser daglige passeringer fra nr. 40, frem til punkt 2. Det samme gjelder for punkt 3 og 4. På denne måten vil tellingen ved punkt 4 inkludere all trafikk som kommer ut fra Nordgardsveien til Harald Skjolds vei.

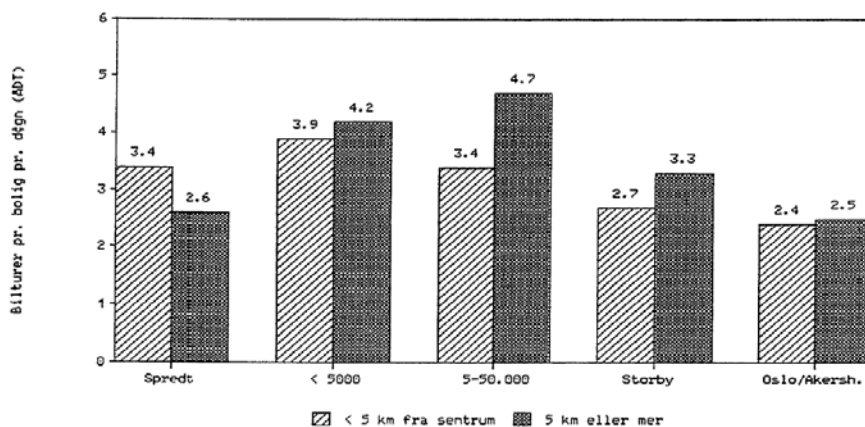
De ulike inndelingene er gjort ettersom det er fortau mellom punkt 3 og 4 av Nordgardsveien, mens dette er manglende på den resterende delen av veien. I tillegg er veien smalere fram mot punkt 1. Med hensyn til myke trafikanter er det dermed nyttig å særlig se på trafikkøkningen på de tre første segmentene.



Figur 3: Inndeling av Nordgardsveien (Norgeskart).

Beregningene som følger på neste side er utført basert på Statens veivesens antagelser om antall bil- og personturer per dag, som vist i utklippet fra håndbok V713 Trafikkberegninger i figur 4. Ettersom planområdet er lokalisert over 5 kilometer fra Bergen, en storby, antas hver bolig å generere rundt 3,3 bilturer per døgn.

Bilturer pr. bolig pr. døgn

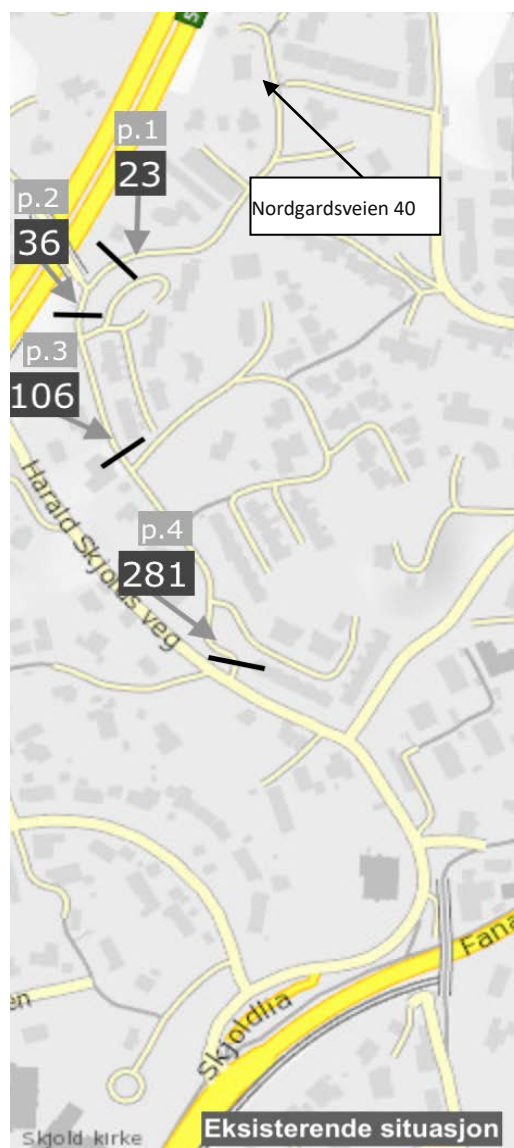


Figur 4: Håndbok V713s antagelser om biltrafikk per bolig (Statens veivesen).

Ut fra de teoretiske beregningene fra tabell 1 antas det at det utføres omtrent 281 bilturer langs Nordgardsveien. Resultatet vises i figur 5.

Tabell 1: Eksisterende trafikkbelastning på Nordgardsveien.

Punkt 1	
Antall boliger	7
Daglige bilturer/bolig	3,3
Totalt antall bilturer	23
Punkt 2	
Antall boliger	11
Daglige bilturer/bolig	3,3
Totalt antall bilturer	36
Punkt 3	
Antall boliger	32
Daglige bilturer/bolig	3,3
Totalt antall bilturer	106
Punkt 4	
Antall boliger	85
Daglige bilturer/bolig	3,3
Totalt antall bilturer	281



Figur 5: Figuren viser antatte trafikkmengder langs Nordgardsveien (Norgeskart).

3.1.2 Ulykkesstatistikk

Det foreligger ikke ulykkesstatistikk for Nordgardsveien.

3.1.3 Siktforhold

I det følgende er siktforholdene ved Nordgardsveien kartlagt. Traseen går fra Nordgardsveien 40 (planområdet) og sørover mot Harald Skjolds vei, og er vist i figur 6. Bildet i figur 7 er tatt ved den første svingen, hvor det er oversiktlig og møtemulighet ved to avkjørsler. Figur 8 viser siktforhold mot nord. Videre viser figur 9 situasjonen fra den første svingen og videre vestover mot broen over rv. 580. To avkjørsler gir her sikt og møtemulighet. Figur 10 viser avkjørsel og vollen til venstre.



Figur 6: Bildene er hentet fra ringene markert i kartet (veikart).



Figur 7: Fra planområdet mot sør.



Figur 8: Siktforhold mot nord.



Figur 9: Avkjørsel og møteplass.



Figur 10: Vegetasjon langs vollen til venstre bør holdes nede for å sikre god sikt.

Figur 11 viser sikten fra avkjørselen nærmest broen, mot sør. Høy vegetasjon langs vollen til venstre i bildet kan medføre redusert sikt i kurven, og bør holdes nede i sommerhalvåret. Figur 12 viser sikt mot nord fra samme avkjørsel.



Figur 11: Sikt fra avkjørsel/møtemulighet mot bro.



Figur 12: Fra samme avkjørsel som i 10, sett mot nord.

Veien blir bredere fra strekket som vises i figur 13. Her er det god sikt, og helt fremme vises fortauet som fører videre ned til Harald Skjolds vei. Til venstre i figuren vises rekkehusbebyggelse som omtales senere.

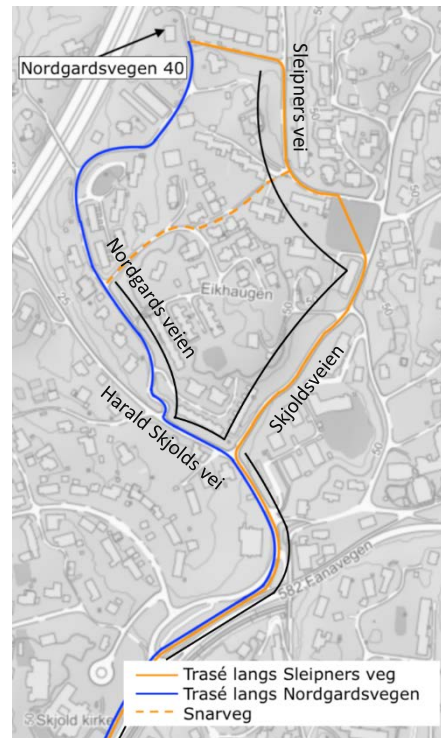


Figur 13: Nordgardsveien fra broen mot Harald Skjolds vei.

3.1.4 Ferdsel for myke trafikanter

Fra planområdet kan en gå i to retninger for å komme seg til blant annet skole og kollektivtrafikk: langs Nordgardsveien eller Sleipners vei, som vist i figur 14. Per i dag vurderes traseen langs Sleipners vei å være en mer trafikksikker rute for dagens beboere på planområdet, enn traseen langs Nordgardsveien, da det er fortau langs større deler av Sleipners vei. Som vist i figur 14, er de første meterne av Sleipners vei uten fortau. Dette er imidlertid en blindvei som kun genererer trafikk fra de fem boligene som har utkjørsel langs veien. Størstedelen av Nordgardsveien er smal og uten fortau.

Det er imidlertid ikke bare trafikksikkerhet som avgjør hvilken trasé man velger å gå. Forskning viser at tid benyttet på gåturen er en viktig faktor for hvilken trasé en velger å gå. Ved å velge Sleipners vei foran Nordgardsveien, vil for eksempel skoleveien til Skjold skole, som ligger like sør for Skjold kirke, bli omtrent ett minutt lengre. Det er likevel en rekke andre faktorer som også påvirker dette valget. Traseer som gir flere rutealternativer, vil være mer attraktive å gå langs enn dem hvor man har få valgmuligheter. På denne måten har en anledning til å variere den daglige ruten. Som vist i figur 14 kan gåturen varieres ved å gå den stiplede snarveien fra Sleipners vei til Nordgardsveien, hvor en da ender i den delen av veien som har fortau. Traseer som tilbyr fotgjengeren noe interessant langs den, vil også være mer attraktiv. Langs begge rutene er det lekeplass og langs Sleipners vei er det også en fotballbane. Dette vil kunne være attraktivt for barn og unge å passere og stoppe ved på langs turen hjem fra skolen.



Figur 14: Oversikt over traseene. Svart linje markerer hvor det er fortau langs veien.



Figur 15: Snarvei mellom Sleipners vei og Nordgardsveien (Google maps).

Opplevd trygghet er en annen faktor som vil påvirke gåturen for myke trafikanter. Hvorvidt man opplever en rute som trygg er individuelt, men faktorer som vil påvirke dette kan være grad av belysning og hvorvidt bygningene langs veien bidrar til sosial kontroll («eyes on the street»). Nordgardsveien er ikke belyst i strekket mellom nr. 40 og broen, mens ruten langs Sleipners vei er belyst nesten hele strekket mellom nr. 40 og Harald Skjolds vei. Ingen av rutene byr på høy grad av sosial kontroll, men det er innslag av dette langs begge, som vist i figur 16 og 17.

De følgende figurene viser ruten fra planområdet, via Sleipners vei, til gang- og sykkelveien langs Fanaveien. Herfra fører gang- og sykkelveien helt fram til blant annet Skjold skole og bybanestoppet Skjold.



Figur 16: Boligene i Sleipners vei kommuniserer godt med gaten.



Figur 17: Rekkehusene i Nordgardsveien bidrar til sosial kontroll i gaten.



Figur 18: Fra gatetunet i planområdet går man inn på Sleipners vei via en gangpassasje.



Figur 19: Denne blindveien er uten fortau og med lite trafikk.



Figur 20: Sleipners vei fortsetter mot nord og sør.



Figur 21: Her kan en ta snarveien over lekeområdet.



Figur 22: Man krysser Skjoldveien for å nå fortauet på motsatt side.



Figur 23: Fra Skjoldveien vei tas det av mot Harald Skjolds vei, hvor fortauet fortsetter.

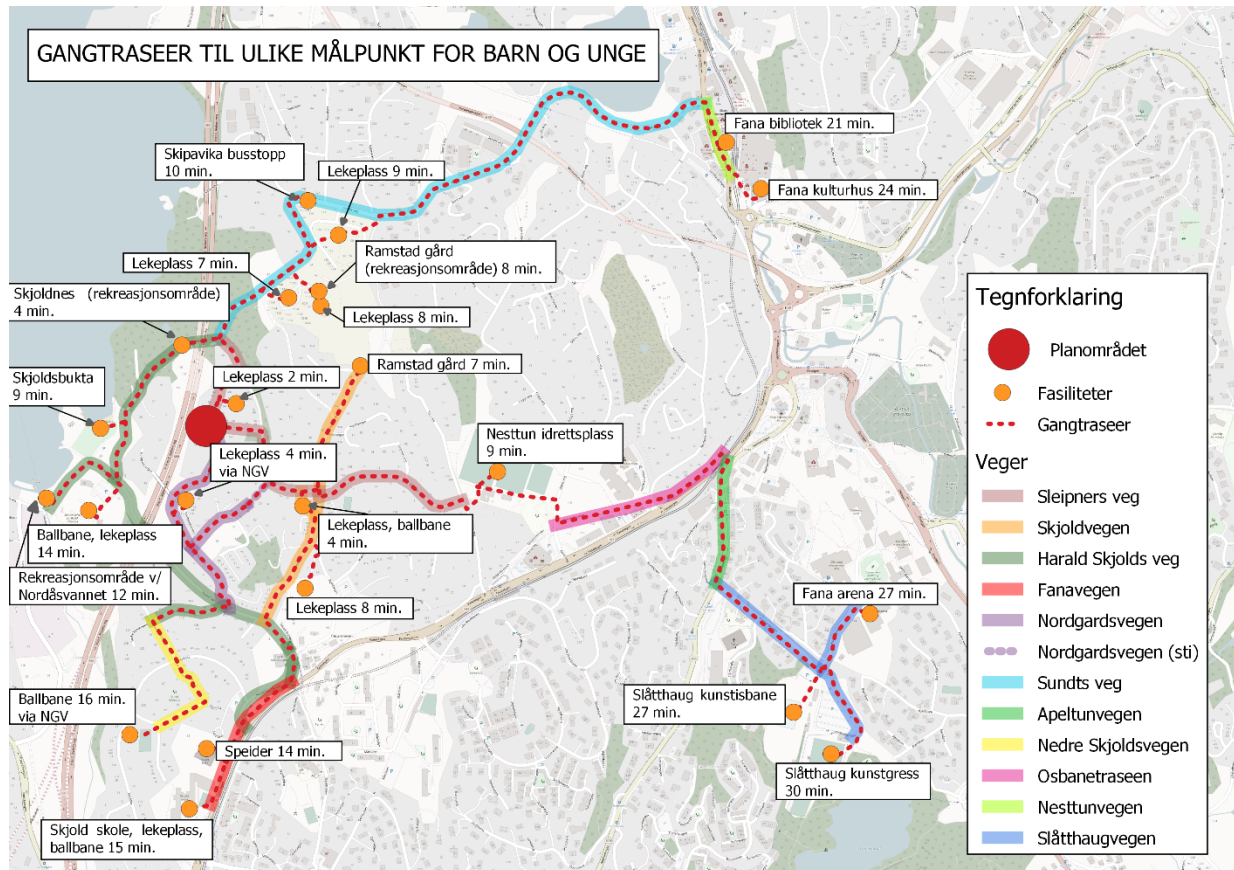


Figur 24: Fortauet fortsetter langs Harald Skjolds vei, og opp langs Fanaveien.



Figur 25: Gang- og sykkelveien langs Fanaveien fører til bla. Skjold skole, busstopp og Skjold bybanestopp langs Fanaveien.

For å sikre at barn og unge går til deres daglige målpunkt heller enn å bli kjørt, er det viktig at det er gangavstand mellom hjem og disse punktene. Figur 26 viser gangtid til en rekke ulike kulturelle, sportslige og rekreasjonsmessige destinasjoner. For målpunktene vest for rv. 580, er traseen lagt om den nye tverrforbindelsen som er opparbeidet på miljøløkket over veien.



Figur 26: Gangtraseer til idrettsplasser, kulturmålpunkt, lekeplasser og annet for barn og unge (OpenStreetMap).

3.2 Fremtidig situasjon

Det følgende kapittelet vil belyse planforslagets konsekvenser på trafikkmengden og trafikksikkerheten i Nordgardsveien.

3.2.1 Trafikkmengder

Ettersom eiendommen allerede er bebygd med én boenhet, vil planforslaget medføre ytterligere fire nye boenheter. Beregning av ÅDT ut fra figur 27 viser at fremtidige beboere i de nye boligene trolig vil generere omtrent 13 daglige bilturer ($3,3 \text{ daglige bilturer} \times 4 \text{ nye boenheter} = 13,2 \text{ daglige bilturer}$), det vil si en økning i ÅDT på 13.

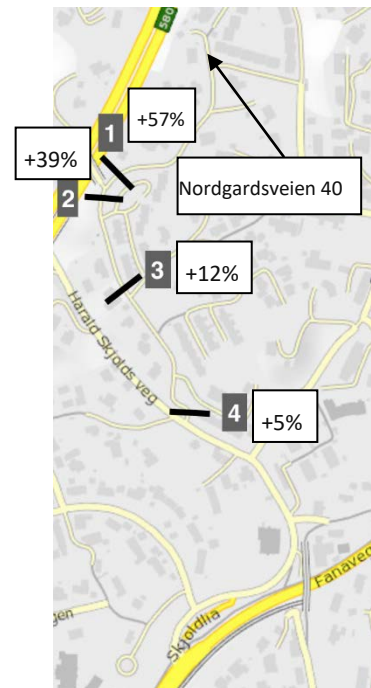
Tabell 2 viser hvordan planforslaget vil påvirke trafikkmengden i Nordgardsveien. Utregning av trafikkmengder baserer seg fortsatt på antall bilpassasjer mellom punkt 1 og 4. Antall passasjer forbi punkt 4 er altså den totale trafikkmengden som vil føres ut fra Nordgardsveien til Harald Skjolds vei. Som vist i tabellen på neste side, vil planforslaget medføre at den totale trafikkmengden i Nordgardsveien øker med 5 prosent.



Figur 27: Inndeling av Nordgardsveien (Norgeskart).

Tabell 2: Eksisterende og framtidige trafikkmengder for Nordgardsveien.

	Eksisterende situasjon	Fremtidig situasjon	Prosentvis økning
Del 1			
Antall boliger	7	11	
Daglige bilturer/bolig	3,3	3,3	
Totalt antall bilturer	23	36	57 %
Del 2			
Antall boliger	11	15	
Daglige bilturer/bolig	3,3	3,3	
Totalt antall bilturer	36	50	39 %
Del 3			
Antall boliger	32	36	
Daglige bilturer/bolig	3,3	3,3	
Totalt antall bilturer	106	119	12 %
Del 4			
Antall boliger	85	89	
Daglige bilturer/bolig	3,3	3,3	
Totalt antall bilturer	281	294	5 %



Figur 28: Antatt prosentvis trafikkøkning langs Nordgardsveien som følge av planforslaget (grunnkart fra Statens veivesen).

3.2.2 Planforslagets tiltak

Utbedring av Nordgardsveien

Nordgardsveien skal utbedres i utstrekning som vist i plankart i figur 29. Dette strekket er ganske smalt i dag, dette er påpekt i flere nabomerknader. Strekket markert med rødt i figuren skal utvides hovedsakelig til 4,0 meter bredde, med innstramming til 3,7 meter langs mur ved 40/169. Det grønne strekket skal utvides til 3,5 meter bredde og det blå strekket skal utformes som et gatetun. Krysset ved det grønne strekket vil strammes opp og dimensjoneres for sning av personbil.



Figur 29: Nordgardsveien vil oppgraderes som følge av planforslaget.

Ny snuplass for større kjøretøy

Helt nord i planområdet vil det reguleres en snuplass hvor større kjøretøy kan snu. Dagens snuplass ved det grønne strekket i figur 29 der hvor blant annet renovasjonsbilen snur i dag, har ikke tilfredsstillende sporing eller sikt. Snuplassen vil dimensjoneres for en lastebil med lengde 10,5 m. og det er avklart med BIR at renovasjonsbilen i fremtiden skal snu her. Når de større kjøretøyene kan snu på egnet plass, øker trafikksikkerheten for øvrige trafikanter i området. Eksisterende snuplass strammes opp og dimensjoneres for sning av personbil.

3.2.3 Planforslagets konsekvenser for myke trafikanter

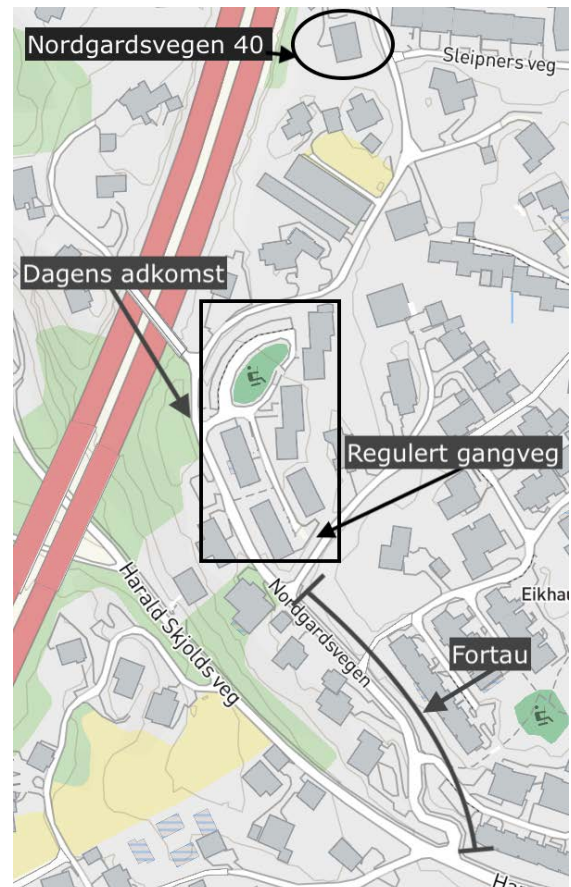
Utbedringen av Nordgardsveien, som inkluderer både en utvidelse av veibredden og nytt dekke, vil gjøre dette til en mer attraktiv og trafikksikker trasé enn hva den er i dag. Eksisterende beboere nord i Nordgardsveien opplyser at de benytter Nordgardsveien som skolevei og turvei, og at denne er smal og uoversiktlig, særlig når biler og myke trafikanter skal passere hverandre. De opplyser samtidig at de nordligste boenhetene har felles postkasseløsning ved borettslaget i figurene under og at trafikksikkerheten her må ivaretas slik at de trygt kan gå til postkassene. Utvidelsen av veien vil medføre større plass til at biler og myke trafikanter kan passere hverandre, samtidig som at utvidelsen ikke er stor nok til at to biler kan passere hverandre. På denne måten vil fartsnivået forbli lavt, da møtemuligheter mellom to biler fortsatt vil være ved

eksisterende avkjørsler. Siktsonene fra avkjørslene reguleres og sikrer god sikt. Videre vil gatetunet innerst i veien sikre at kjøretøy holder lav fart og at strekket oppleves å være på myke trafikanter premisser.

Figur 30 viser et borettslag langs Nordgardsveien. Fra reguleringsplanen i figur 31 ser en tydelig at planen er at myke trafikanter som kommer fra Harald Skjolds vei skal gå nordover langs fortauet, og der hvor fortauet stopper skal de gå videre langs en regulert gangvei. En realisering av den regulerede gangveien vil altså kunne forbedre trafikksikkerheten for disse beboerne.



Figur 30: Reguleringsplan for rekkehusene sør for planområdet.



Figur 31: Borettslaget og den regulerede gangveien.

3.2.4 Planforslagets konsekvenser for sikt

Planforslaget vil, grovt utregnet, medføre en økning fra ca. 23 til 36 daglige bilturer langs strekket fra nr. 40 til broen. Dersom en antar at disse bilturene i hovedsak skjer mellom kl. 07 og kl. 23, tilsvarer dette i underkant av én ekstra bil per time. Som vist i kapittel 3.1.3, er siktforholdene i Nordgardsveien tilfredsstillende. Regulering av siktsoner fra eksisterende avkjørsler vil bidra ytterligere til dette.

4 KRYSET VED FANAVEIEN OG HARALD SKJOLDS VEI

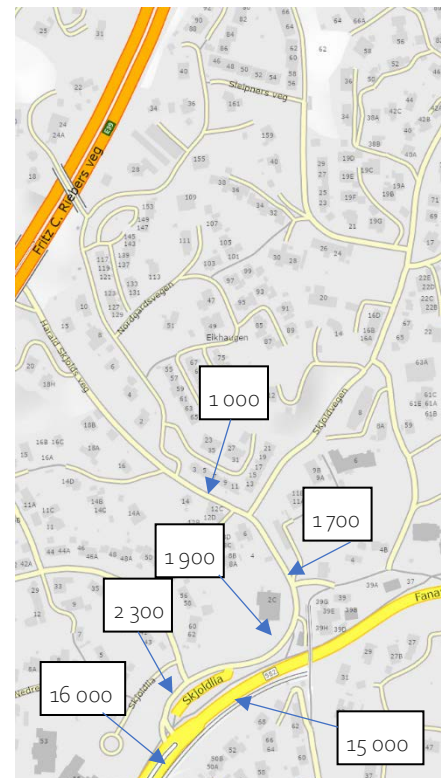
4.1 Dagens situasjon

4.1.1 Trafikkmengder

Figur 32 viser ÅDT for de ulike segmentene av Harald Skjolds vei og Fanaveien. Fanaveien er en fylkesvei som kobler E39 med rv. 580, og har en høy andel gjennomgangstrafikk. Harald Skjolds vei er en samlevei med vesentlig lavere ÅDT. Her er trafikkmengdene i Fanaveien (15 000 og 16 000) særlig interessante.

4.1.2 Ulykkesstatistikk

I løpet av de siste ti årene er det registrert én ulykke i tilknytning til krysset mellom Fanaveien og Harald Skjolds vei, som vist i tabell 4. Det er ikke registrert ulykker langs Harald Skjolds vei.



Figur 32: Figuren viser ÅDT for de ulike delene av Harald Skjolds vei og Fanaveien (Veikart).

Tabell 4: Registrerte ulykker i kryssområdet.

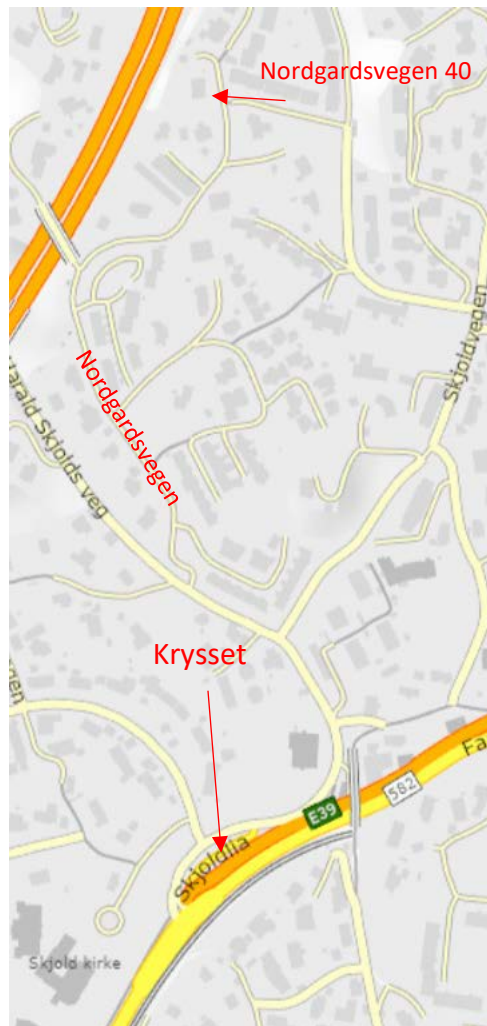
Dato	Alvorlighetsgrad	Ulykkeskode
14.12.2016	Lettere skadet	Fotgjenger krysset kjørebane på hitsiden av krysset

4.1.3 Myke trafikanter i krysset

Som nevnt innledningsvis, har Vestland fylkeskommune uttrykt bekymring knyttet til trafiksikkerhet for myke trafikanter i krysset mellom Fanaveien og Harald Skjolds vei. Årsaken til dette er at det kryssende overgangsfeltet i Harald Skjolds vei er trukket for langt ut mot Fanaveien. Dette medfører at ventende kjøretøy som skal fra Harald Skjolds vei og ut i Fanaveien blir stående delvis i fotgjengerfeltet. I henhold til gjeldende veistandarder skal avstanden mellom ytterkant av Fanaveien og overgangsfeltet være 5,0 meter, mens det her er ca. 3,5 meter. Krysset ble oppgradert for få år siden i forbindelse med etablering av bybanen (reguleringsplan vedtatt i 2008, plan-id: 19170000).



Figur 33: Figuren viser det aktuelle krysset (Google maps).



Figur 34: Figuren viser det aktuelle krysset (veikart)

4.2 Fremtidig situasjon

4.2.1 Trafikkmengder

Med bakgrunn i bekymringene knyttet til trafiksikkerhet i krysset mellom Harald Skjolds vei og Fanaveien, er økningen i trafikkmengden i dette området særlig verdt å merke seg.

Planforslaget vil medføre omtrent 13 nye daglige bilturer, og ettersom Fanaveien deler seg i to retninger i krysset, nord og sør, kan en beregne eksempelvis 7 bilturer mot sør og 6 mot nord. Med tanke på Fanaveiens eksisterende ÅDT sør og nord for krysset på henholdsvis 16 000 og 15 000, tilsvarer dette en prosentvis økning på 0,04 prosent for hver enkelt retning. I sum gir dette totalt 0,08 % økt trafikkbelastning på Fanaveien.

Tabell 3: Eksisterende og framtidig situasjon for Harald Skjolds vei og Fanaveien.

	Eksisterende situasjon	Framtidig situasjon	Prosentvis økning
Harald Skjolds vei			
ÅDT	2 300	2 313	0,6 %
Fanaveien sør			
ÅDT	16 000	16 007	0,04 %
Fanaveien nord			
ÅDT	15 000	15 006	0,04 %

Etter vår vurdering er ikke en slik trafikkmengde en utløsende faktor for at krysset må oppgraderes. Økningen verken utløser eller forsterker behovet for oppgradering av krysset i den grad at det rettferdiggjør et slikt rekkefølgekrav.

4.2.2 Påvirkning på myke trafikanter

Per i dag er gang- og sykkelveien langs Fanaveien hovedtraséen for syklende mellom Rådal og Nesttun. Strekket er imidlertid en del av E39 sykkelstamveien som skal føre syklende fra Skeieveien i Fana til Vågsbotn i Åsane. Reguleringsplanen for delstrekket mellom Rådal og Nesttun ble vedtatt i 2018. Planen medfører at hovedsykkelveien legges langs østsiden av Fanaveien og over gangbroen, heller enn langs vestsiden hvor den går i dag. Det vil også etableres fortau langs samme strekket. Dette vil trolig medføre færre gående og syklende i krysset mellom Fanaveien og Harald Skjolds vei.



Figur 35: Figuren viser et utsnitt av reguleringsplanen for sykkelstamveien (plan-id: 62870000). Rød sirkel markerer det aktuelle krysset.

Det antas samtidig at planforslagets 0,04 prosent trafikkøkning langs Fanaveien mot henholdsvis sør og nord, ikke vil ha vesentlige konsekvenser for trafikksikkerheten i krysset.

5 KONKLUSJON

Analysen viser at planforslaget vil medføre omtrent 13 nye daglige bilturer, noe som tilsvarer i underkant av én ekstra biltur per time. De nordlige delene av Nordgardsveien, det vil si strekket fra Nordgardsveien 40 frem til punkt 3 som mangler fortau, er smal. Nordgardsveien anses dermed å være en mindre gunstig trasé for myke trafikanter per i dag. Dette vil imidlertid endre seg ved utbedringen av veien. Det er flere faktorer enn trafiksikkerhet som avgjør hvilke traséer man velger å gå, og både Sleipners vei og Nordgardsveien vil være gode alternativer. Regulering av egnet snuplass og gatetun i enden av blindveien vurderes å være ytterligere positive tiltak for trafiksikkerheten i området. Beboerne fra borettslaget sør for planområdet vil kunne få en mer trafiksikker løsning dersom den regulerede gangforbindelsen mot Nordgardsveien realiseres.

På tross av Nordgardsveiens smale utforming, har den relativt god sikt per i dag. Dette gjelder særlig for de sørlige deler av veien, men også i stor grad for den nordlige. Regulering av siktsoner fra eksisterende avkjørsler, som også fungerer som møteplasser, vil sikre disse forholdene ytterligere. God sikt fordrer imidlertid at vegetasjon blir holdt nede i sommerhalvåret.

Analysen viser videre at plangrepet vil medføre en trafikal belastning på omtrent 0,08 prosent i krysset mellom Harald Skjolds vei og Fanaveien. Dette tilsier en økt belastning på 0,04 prosent for Fanaveien i henholdsvis retning nord og sør. Plangrepet antas å medføre svært liten belastning på nevnte kryss og vi vurderer at tiltak verken er nødvendig eller forholdsmessig i forhold til den aktuelle utbyggingen. Vi vurderer derfor situasjonen slik at det *ikke* foreligger rettslig grunnlag for å stille krav om utvidelse av planområdet og utarbeidelse av tekniske tegninger for krysset.

Kilder

<https://www.kommunekart.com/?funksjon=visplan&kommunenummer=4601>

Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Met

<https://norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=4&lat=7197864.00&lon=396722.00>

Norgeskart

<https://veikart.atlas.veivesen.no/#kartlag:geodata/@-32873,6725063,15>

Statens veivesen

https://www.veivesen.no/_attachment/61445/binary/964059?fast_title=H%C3%A5ndbok+V713+Trafikkberegninger+%285+MB%29.pdf

Statens veivesen