|  |  |
| --- | --- |
| Samferdselsdepartementet | Tullinsgate 2  Postboks 277 Oslo Sentrum  NO-0103 Oslo, Norway    Tlf: +47 22 40 40 40  hovedkontor@tryggtrafikk.no  www.tryggtrafikk.no |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Referanse: | Deres ref: |  | Dato: |
| Mkv | 22-56408-78 |  | 30.7.23 |

# Høringsinnspill til Nasjonal transportplan 2025–2036

# Vi viser til høring av 3.4.23 om transportvirksomhetenes leveranser til NTP 2025–2036. Våre innspill er avgrenset til tema og anbefalinger av relevans for nullvisjonen og trafikksikkerhet. Innspillene er strukturert under overskriftene del 1 utredningsoppdrag, del 2 prioriteringsoppdrag, del 3 øvrige leveranser og del 4 øvrige relevante tema.

Kort oppsummert anbefaler vi at neste NTP bidrar til:

* Videreføre gjeldende mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030.
* Føringer og tilrettelegging for økt satsning på trafikksikkerhet hos alle sentrale aktører.
* Nasjonal revitalisering av nullvisjonen, f.eks. gjennom «Safe system approach».
* Tydelig og offensiv fartsgrensepolitikk, inkludert lavere fartsgrenser både i byer og tettsteder og utenfor tettbygde strøk.
* Hente ut trafikksikkerhetspotensiale i ny teknologi, f.eks. regulere uønsket atferd gjennom økt bruk av alkolås, ISA og atferdsregistrator.
* Vektlegging av trafikantrettede tiltak, som opplæring, informasjon, kontroller og sanksjoner.
* Forpliktelser om å få på plass en mer reell trafikkulykkestatistikk, gjennom videreutvikling av «Fyrtårnprosjektet» til en permanent ordning.
* Videreføre og forsterke den norske samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet, herunder omtale av alle sentrale aktørers ansvar og bidrag.
* Bedre forankring politiets trafikksikkerhetsarbeid hos justismyndighetene.
* Ny retning for veitransporten, der vi tar vare på det vi har og bygger nytt der vi må, og økt innsats for trafikksikkerheten.
* Økt åpenhet om målkonflikter i transportpolitikken og tydelige strategier for å møte disse («dobbel måloppnåelse»). Vi anbefaler «mer sikker vei for pengene», lavere fartsgrenser og sikrere sykling og gange.
* Bedre organisering av veisektoren, bl.a. tydeligere ansvarfordeling, økt samarbeid og mer effektiv bruk av ressursene.
* Nasjonal minstestandard for drift og vedlikehold som gjelder alle veieiere.
* Utvidelse av Vegtilsynets ansvar til å omfatte fylkesveiene.
* En mer sentral rolle for fylkesveinettet som innebærer bedre oversikt over etterslep, et målrettet investeringsprogram, sant systemgrep for bedre kvalitet og effektivitet på investeringer, drift og vedlikehold.

**DEL 1 UTREDNINGSOPPDRAGET**

***Kap. 6 Transportsikkerhet inkl. vedlegg om trafikksikkerhet***

Trygg Trafikk har vært godt involvert i Statens vegvesens utredning av trafikksikkerhet, gjennom styringsgruppen for *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*. Vi kan derfor i all hovedsak slutte oss til etatens beskrivelse av status og fremtidige behov, både i utredningen om transportsikkerhet (kap. 6) og i det mer grundige vedlegget om trafikksikkerhet.

Vi vi likevel fremheve og utdype noen sentrale forventninger og anbefalinger til neste NTP:

*Forpliktelser om en mer reell trafikkulykkestatistikk, gjennom en videreutvikling av «Fyrtårnprosjektet» til en permanent ordning*.

Statens vegvesen gir en god beskrivelse av dagens utfordringer knyttet til underrapportering av trafikkulykker og det pågående arbeidet med «Fyrtårnprosjektet». Prosjektet, som bl.a. Trygg Trafikk har tatt initiativ til, har som formål å samle data basert på skaderegistrering fra helsevesenet. Det hentes inn data fra ti sykehus og fra syv kommunale legevakter (om lag 50 prosent av alle skadde som behandles i helsevesenet). Det er i denne omgang ikke snakk om stedfesting av ulykkene. Prosjektet ble igangsatt i 2022 og har en varighet på 3-5 år. Etter prosjektperioden skal det vurderes om dette skal bli en permanent ordning. Trygg Trafikk er ikke i tvil om behovet, både for samferdselssektoren, men også for andre sektorer som arbeid og utdanning. Vi ber om forpliktende føringer om dette i neste NTP.

*Vektlegging av trafikantrettede tiltak*

Etaten har også gitt grundige og gode beskrivelser av risikogrupper og risikoatferd. Trygg Trafikk gjentar at kunnskapsgrunnlaget (bl.a. UAG) er helt tydelig på at rus, høy fart og/eller uoppmerksomhet spiller den viktigste rollen i de aller fleste trafikkulykker. Trafikantrettede tiltak bør derfor gis en grundig omtale i neste NTP.

Vi viser til relativt ferske tall fra UP[[1]](#footnote-2) som bekrefter denne analysen. I 2022 ble det f.eks. gitt over 200 000 reaksjoner knyttet til fart. Det var også ca. 11 600 saker knyttet til rus, noe som er en økning på 20 prosent fra 2021. Færre ble tatt for ulovlig bruk av mobil, men UP observerte en urovekkende økning i ulovlig teksting/lesing på mobil, både blant personbilførere generelt og tungbilsjåfører spesielt.

Når det gjelder ulovlig bruk av mobil bør det imidlertid legges til grunn at mørketallene er store. Trygg Trafikk og Volvo Cars gjennomførte i mars 2023 en undersøkelse om føreratferd, der 35 prosent av de spurte førere innrømmet å ha brukt håndholdt mobiltelefon under kjøring. Paradoksalt nok hadde langt flere, hele 8 av 10 av førerne, observert andre førere gjøre dette.

Utfordringene når det gjelder ulike former for risikoatferd er sammensatte, og krever ulike løsninger. Trygg Trafikk vil her vise til tre gode forslag som UP selv har lansert og som vi oppfordrer departementet til å følge opp. Det vil i så fall kunne omtales som eksempler på økt trafikksikkerhetsinnsats fra regjeringens side i neste NTP. Forslagene er:

* Tydeliggjøre forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring:

Bruk av mobil er en kjent risikofaktor for uoppmerksomhet. Forskriften bør endres slik at forbudet mot «å bruke» mobiltelefon erstattes av et forbud mot «å holde» mobiltelefon. Det vil bidra til enklere håndhevelse av forbudet, redusere antallet saker som havner i rettssystemet og forenkle informasjon til befolkningen.

* Innføre forbud mot varsling av kontroller:

Politikontroller er et av de mest effektive trafikksikkerhetstiltakene vi har. Det er derfor problematisk når et voksende marked tilbyr ulike varslingssystemer som omfatter både politikontroller og automatiske fartskontroller. Minst et selskap tilbyr under dekke av trafikksikkerhet en bot-garanti dersom kunden får fartsbot i en kontroll som systemet ikke har varslet om. I det forebyggende arbeidet har den subjektive oppdagelsesrisikoen ved overtredelser stor betydning for hvordan trafikantene forholder seg til regelverk, fartsgrenser mv. Varslingssystemene bidrar til å svekke kontrollenes effekt, og bør forbys gjennom veitrafikklovgivningen.

* Innføre skjerpede reaksjoner mot «villmannskjøring»:

Selv om det i dag finnes en hjemmel i dag for å inndra kjøretøy, er det i Norge ingen praksis for å ta dette i bruk. Det er derfor ønskelig med en ny lovparagraf som gjør slik inndragelse til hovedregel, snarere enn unntaket. Det vil gi politiet et mer effektivt virkemiddel mot de mest alvorlige overskridelsene. Detaljene i dette må selvsagt utredes.

*Hente ut trafikksikkerhetspotensiale i ny teknologi, f.eks. regulere uønsket atferd*

Statens vegvesen forutsetter at 2030-målet krever en mer effektiv bruk av kunnskap og teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk savner en utdypning av hvordan dette tenkes gjennomført og etterlyser føringer for videre arbeid i neste NTP.

Teknologiske løsninger som alkolås, fartssperre og atferdsregistrator finnes for lengst i markedet, men har av ulike årsaker lav utbredelse. F.eks. er det lite fremdrift i arbeidet med å utrede og etablere et promilleprogram med alkolås som alternativ til tap av førerrett for promilledømte og et forprosjekt om alkolås som alternativt vilkår for å beholde førerretten for personer med alkoholproblemer (Tiltak 11 og 12 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025).*

Trygg Trafikk antar at noe av forklaringen ligger i økonomi og jus, men vi registrerer også lav (politisk) interesse for å regulere «individets frihet», selv om det er i samfunnets interesse. Etter vår oppfatning er frykten for at dette vil være upopulære beslutninger overdreven. Statens vegvesen gjennomførte f.eks. i fjor en spørreundersøkelse som viser at et betydelig flertall er positive til denne type reguleringer i trafikken.

*En tydelig og offensiv fartsgrensepolitikk*

Statens vegvesen har definert fart som ett av flere anbefalte hovedsatsningsområder innen trafikksikkerhet. Omtalen er imidlertid svært beskrivende og lite offensiv, spesielt i spørsmålet om fartsgrenser. Vi kan f.eks. ikke se at det tas stilling til TØIs rapport om hastighetsbegrensninger som virkemiddel for å redusere antall drepte og hardt skadde, selv om denne er grundig omtalt i vedlegget om trafikksikkerhet.

Ifølge TØI kan en senking av fartsgrensen fra 80 -70 km/t på såkaltefarlige riks- og fylkesveier bidra til 23 færre drepte og hardt skadde (enn i 2021). Effekten øker til 43 færre drepte/hardt skadde dersom dette gjøres på alle veistrekninger. Begge alternativene får ytterligere gevinst dersom det i tillegg settes inn supplerende fartsreduserende tiltak, som kampanjer, utstrakt bruk av ATK og intensivert kontrollvirksomhet. Fra et trafikksikkerhetsperspektiv er det med andre ord et sterkt faglig grunnlag for lavere fartsgrenser.

Vi viser også til en rapport fra TØI (2017) som konkluderer med at en videreføring av dagens fartsgrenser ikke vil bidra til å redusere antallet drepte og skadde[[2]](#footnote-3). Det vil derimot en innføring av nullvisjonens fartsgrenser som er utledet fra menneskets tåleevne, dvs. 30-40 km/t der fotgjengere kan bli påkjørt, 50 km/t der sidekollisjoner mellom biler kan forekomme og 70 km/t der frontkollisjoner mellom biler kan forekomme.

Vi etterlyser derfor en tydelig og offensiv fartsgrensepolitikk i neste NTP. Dette bør selvsagt suppleres med fartsreduserende tiltak, som kampanjer, utstrakt bruk av ATK og intensivert kontrollvirksomhet. Fastsettelse av fartsgrenser er likevel viktig i seg selv fordi det er et virkemiddel som vegmyndighetene har i sin egen verktøykasse (i motsetning til politikontroller). Det er også et rimelig virkemiddel (i motsetning til infrastruktur).

Primært og prinsipielt mener Trygg Trafikk at nullvisjonsfartsgrensene (forklart ovenfor) bør legges til grunn for fartsgrensekriteriene. Sekundært anbefaler vi at vegmyndighetene kartlegger og prioriterer følgende:

* Ulykkeutsatte strekninger med fartsgrense 80 km/t bør skiltes ned til 70 km/t.
* Strekninger der mange sykler og går med fartsgrense 50 km/t bør skiltes ned til 30 eller 40 km/t.
* Firefelts motorveier med fartsgrense 110 km/t uten fullverdig standard bør skiltes ned til 90 eller 100 km/t.

*Videreføre og forsterke den norske samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet*

Norge er et foregangsland på trafikksikkerhet, noe som ofte knyttes til den norske samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet. Trygg Trafikk vil sterkt anbefale at neste NTP bidrar til å videreføre og forsterke den norske samarbeidsmodellen, som bl.a. er operasjonalisert gjennom fireårige nasjonale tiltaksplaner for trafikksikkerhet.

Dette innebærer at selv om NTP er plan for transportsektoren og primært riksveiene, bør

trafikksikkerhetsomtalen inkludere virkemidler på alle forvaltningsnivåer og i alle relevante sektorer, inkludert frivillig og privat sektor.

Justismyndighetene har bl.a. ansvar for politikontroller og reaksjoner. Helsesektoren har ansvar for skadestatistikk, folkehelsearbeid, og helsekrav til førerrett. Utdanningssektoren har ansvar for trafikkopplæring i barnehage og skole i tråd med gjeldende kompetansemål. Fylkeskommunene er f.eks. både veieier og ansvarlig for befolkningens helse. Kommunene er f.eks. både veieier og eier av barnehager og skoler. I frivillig sektor er Trygg Trafikk den største aktøren bl.a. med ansvar for barn og unge, og for være en pådriver og et bindeledd i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Andre frivillige organisasjoner og aktører i privat sektor (forsikringsnæring og bilindustri) spiller også viktige roller.

Det tverrsektorielle samarbeidet fungerer sannsynligvis bedre på trafikksikkerhetsområdet enn på mange andre områder, men det er selvsagt rom for forbedringer. Trygg Trafikk etterlyser spesielt en bedre forankring av politiets trafikksikkerhetsarbeid hos justismyndighetene. Manglende forankring ble problematisert i Meld. St. 40 (2015 – 2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Vi har ikke registrert noen tydelig forbedring etter dette. F.eks. er trafikksikkerhet og trafikkriminalitet ikke et tema i Justis- og beredskapsdepartementets tildelingsbrevet til politiet i 2023. Vi ser gjerne at neste NTP bidrar til bedre forankring av politiets trafikksikkerhetsarbeid hos justismyndighetene.

*Kap. 6.3 Forebygging av selvmord i trafikken*

Vi støtter forslag om mer formaliserte og standardiserte kriterier for klassifisering av selvmord i trafikken i Norge.

*Kap. 6.4 Dyrepåkjørsler*

Vi støtter forslag om prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange vilt påkjørsler.

***Kap. 8 Bypolitikk med vedlegg***

*Kap. 8.7 Nullvekstmålet og trafikksikkerhet*

Regjeringen har vært tydelige på at nullvekstmålet om å ta ut trafikkveksten i de store byene ved økt sykling, gange og kollektivtransport står fast. Trygg Trafikk støtter en slik utvikling, forutsatt at trafikksikkerheten ivaretas. Vi viser til kap. 6 om transportsikkerhet med vedlegg der gående og syklende løftes frem som et aktuelt hovedinnsatsområde på trafikksikkerhetsområdet. Trygg Trafikk er fornøyd med at temaet også har fått en tydelig plass i omtalen av bypolitikk.

Etter vårt syn er det ikke akseptabelt at syklister og fotgjengere i langt mindre grad enn bilister har fått ta del i ulykkenedgangen de senere tiår. Fortsatt har disse trafikantgruppene betydelig høyere ulykkesrisiko enn f.eks. bilister, spesielt når vi inkluderer reelle skadetall fra helsetjenesten. Det er svært viktig at neste NTP legger til grunn at en innfrielse av nullvekstmålet i byområdene vil resultere i en betydelig økning i antall drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere, dersom risikoreduserende tiltak ikke iverksettes. Dernest må det komme føringer som kompenserer for dette. Vi anbefaler:

* Tydelige mål for reduksjon av ulykker med syklende og gående:

Gjeldende NTP inneholder en ambisjon om at nullvekstmålet ikke skal bidra til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere. Det er altfor passivt. Nullvisjonen og 2030-målet må også gjelde for disse trafikantgruppene.

* Bedre oversikt over skader blant fotgjengere og syklister:

Underrapporteringen i den offisielle statistikken over politirapporterte personskader begrenser mulighetene til målrettet innsats og påvirker prioriteringen av disse trafikantgruppene (se også omtale av «Fyrtårnprosjektet» under kap. 6.)

* Trafikksikkerhet som tema i arbeidet med byvekstavtalene:

Byvekstavtalene må legge nullvisjonen til grunn, sette tydelige mål og følge opp utviklingen gjennom etablering av en indikator for trafikksikkerhet.

* Betydelig økt satsning på trafikksikkerhetstiltak som ivaretar syklister og fotgjengere:
  + Bygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg
  + Restriksjoner for biltrafikk (lavere hastighet eller omfordeling av vei- og gateareal)
  + Hjertesoner rundt skoler
  + Trafikkopplæring i barnehage og skole
  + Informasjon/kampanjer om trafikkregler, synlighet, hjelmbruk mv.
  + Kontroller

**DEL 2 PRIORITERINGSOPPDRAGET**

***Sammendrag – en ny retning for veitransporten***

Trygg Trafikk støtter en ny retning for veitransporten, der vi tar vare på det vi har og bygger nytt der vi må, samt økt innsats for trafikksikkerheten. Det er i tråd med vår anbefaling om å planlegge for «mer sikker vei for pengene».

Regjeringen og vegmyndighetene har allerede varslet at bl.a. nullvisjonen ligger fast. Det er som forventet og en selvfølge. Vi støtter også forslaget om å videreføre målet i gjeldende NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

***Kap. 1. Forutsigbar fremkommelighet, god trafikksikkerhet og bærekraft***

*Kap. 1.1 Tre strategiske initiativer*

Trafikksikkerhet

Trygg Trafikk er positiv til Statens vegvesens strategiske initiativ for å revitalisere nullvisjonen internt. Vi stiller oss også bak ønsket om å ta en tydeligere rolle som pådriver i nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Tydelig eierskap og god ledelse hos sektoransvarlig er helt avgjørende for å lykkes i det videre arbeidet.

Nullvisjonen har vært en ledestjerne for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge siden den ble vedtatt av Stortinget i 2001. Den oppleves som en viktig kraft og en medvirkende årsak til vi for 7. år på rad kan kalle oss best på trafikksikkerhet (lavest dødelighet i trafikken) i Europa[[3]](#footnote-4),

Samtidig kan det oppleves som at nullvisjonen er i ferd med å miste noe av kraften. Vi tror derfor det kunne vært gunstig med en nasjonal revitalisering av nullvisjonen, dvs. ikke bare internt i Statens vegvesen.

En mulighet kan være å supplere (men ikke erstatte) den norske nullvisjonen med den internasjonalt anerkjente *Safe System Approach*, som bl.a. brukes av FN og EU. *Safe System Approach* bidrar med en helhetlig og systematisk tilnærming til hvordan ulykker kan forebygges og skadevirkninger begrenses gjennom å bygge flere lag med barrierer. De fem dimensjonene sikre trafikanter, sikre kjøretøy, sikker fart, sikre veier og effektiv skadebehandling står sentralt.

Her i Norge har vi foreløpig ikke tatt i bruk *Safe System Approach* direkte. Vi har likevel adoptert mye av tenkningen i vår politisk vedtatte nullvisjon, i de fire-årige nasjonale tiltaksplanene og måten vi jobber med ulykkesgranskning og læring på. Mye fungerer bra, men forbedring er alltid mulig. Vi har tro på at en ev. implementering og tilpasning av *Safe System Approach* til norske forhold kan gi oss et verktøy for bedre helhetstenkning og systematikk i arbeidet. Dette må i så fall selvsagt vurderes nærmere.

Kap. 1.4 Trafikksikkerhet

Trygg Trafikk vurderer Statens vegvesens økonomiske prioriteringer innenfor egne ansvarsområder som relevante og hensiktsmessige. Prioriteringene inkluderer en firedobling av satsningen på målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer på eget veinett (fra 2023-nivå), 50 prosent økning av målrettede tungbilkontroller og doblet innsats i arbeidet med trafikksikkerhetskampanjer.

Vi registrerer at etaten er tydelig på at effekten av de nevnte prioriteringer er langt unna nok til å nå 2030-målet. Virkningen av alternativet for «kraftig opptrapping» av trafikksikkerhetsinnsatsen er beregnet til å ta igjen 15-20 prosent av 2022-etterskuddet sett i forhold til siktlinjen mot 2030-målet. Det vil kun bidra til 20-25 færre drepte og hardt skadde per år, mens måloppnåelse krever 344 færre drepte og hardt skadde per år.

Vi stiller oss derfor fullt og helt bak etatens analyse om at 2030-målet forutsetter forsterket innsats på flere områder, inkludert hente ut potensialet i ny kunnskap og teknologi. Det legges også til grunn at alle sentrale aktører, dvs. fylkeskommunene, kommunene og interesseorganisasjoner, må bidra mer. Hvordan dette skal realiseres, spesielt i krevende tider, er naturlig nok ikke utdypet. Vi etterlyser derfor føringer og tilrettelegging for økt trafikksikkerhetsinnsats i neste NTP.

Vi vil i den sammenheng gjøre departementet oppmerksom på at Trygg Trafikks økonomi er betydelig svekket de senere årene, fordi det årlige statstilskuddet over kap. 1300 Post 71 ikke har økt i tråd med pris- og lønnsvekst. Dette skaper nå økende utfordringer for oss i gjennomføring av tiltak og aktiviteter vi har forpliktet oss til. Vi har derfor søkt om at statstilskuddet økes med 5 mill. kr. i 2024, dvs. fra 61,3 mill. kr til 66,3 mill. kr, inkl. 5 mill. kr. til videreføring av Barnas transportplan.

**Kap. 7. Fordeling av økonomiske rammer**

***Kap. 7.4 Fylkesvei***

Trygg Trafikk har forståelse for Statens vegvesens argumenter for å avvikle den statlige tilskuddsordningen til fylkesvei og overføre midlene til fylkeskommunene. Utfordringen med frie midler er at vi mister garantien for at de faktisk brukes på fylkesvei. Uansett er denne tilskuddsposten liten sett i lys av de enorme behovene. Vår anbefaling er derfor at fylkesveinettet bør få en mer sentral rolle i neste NTP (utdypet i del 4 øvrige relevante tema).

**Kap. 8. Virkninger og måloppnåelse**

***Kap. 8.4 Måloppnåelse og målkonflikter***

Trygg Trafikk har lenge etterlyst mer åpenhet om målkonflikter i transportpolitikken. Vi er derfor fornøyde med at dette temaet er satt på dagsorden gjennom departementets bestilling til transportvirksomhetene og deres leveranser. Det er viktig at neste NTP følger opp med vurderinger og strategier for å møte og balansere målkonfliktene. En mulighet er å identifisere områder som gir «dobbel eller trippel måloppnåelse». Vi har følgende forslag:

«Mer for pengene» vs. nullvisjonen: Mer sikker vei for pengene

Trygg Trafikk er selvfølgelig tilhenger av at samfunnets ressurser skal brukes på en effektiv og bærekraftig måte. Det er likevel viktig vår rolle å problematisere at krav til økt lønnsomhet gir insentiver til redusert sikkerhetsnivå og høye fartsgrenser. Vi er opptatt av at samfunnsøkonomiske analyser brukes i tråd med formålet, og at lønnsomhet vurderes opp mot ikke-prissatte konsekvenser og andre samfunnsmål som nullvisjonen.

Vi ber departementet merke seg Statens vegvesens referanse til et arbeidsnotat fra Rune Elvik, TØI (laget på oppdrag fra Trygg Trafikk). Her går det frem at en spart reisetime verdsettes langt høyere enn en ekstra levetime i samfunnsøkonomiske analyser. Det betyr i praksis at det å sette ned en fartsgrense, f.eks. fra 80 -70 km/t, sjeldent vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, selv om det bidrar til bedre trafikksikkerhet. Ifølge Elvik er det faglig grunnlag for å øke verdien av et unngått dødsfall til 150 mill. kr, noe som ville bidratt til å gjøre flere trafikksikkerhetstiltak «lønnsomme».

Trygg Trafikk synes den skjeve verdsettingen er et paradoks og en utfordring, men har ikke tatt stilling til om høyere verdsetting av liv i samfunnsøkonomiske analyser er veien å gå. Det er uansett viktig med kunnskap og åpenhet om slike sammenhenger, da det kan påvirke viktige beslutninger.

En måte å balansere målkonflikten mellom «mer for pengene» og nullvisjonen» er etter vårt syn å planlegge for mer sikker vei for pengene. Den nye retningen for veitransporten, der vi tar vare på det vi har og bygger nytt der vi må, samt økt innsats for trafikksikkerheten er i tråd med en slik tenkning. Strategien har også positive sammenhenger med klima- og miljømål («trippel måloppnåelse»).

Vi viser til høring om forslag til endring av N100 Veg og gateutforming), som Statens vegvesen har utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Saken er i skrivende stund i prosess, og vi gjentar våre viktigste anbefalinger:

* Vi støtter forslag til nytt innslagspunkt for H2 og H3. Forutsetningen er at man ikke går ned på veibredder utover det som ligger i forslaget eller åpner for bruk av kontinuerlige forbikjøringsfelt. Det kan generelt legges til grunn at en to/tre feltsvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t har tilsvarende høy trafikksikkerhetsstandard som en firefeltsmotorvei med full skulderbredde (2,75 meter) og fartsgrense 90-110 km/t. Valget mellom disse løsningene handler derfor primært om veikapasitet, ressursbruk, samt klima- miljø (dvs. ikke trafikksikkerhet).
* Vi er enig i at motorvei med 90 og 100 km/t er egnet for norsk geografi og topografi, og bidrar til at firefelts motorvei kan bygges mer kostnadseffektivt og mindre arealkrevende enn firefelts motorvei med 110 km/t. I tillegg er dette er positivt for trafikksikkerheten, da fart er avgjørende for antall ulykker og skadegrad.
* Vi mener at høringen gir en god anledning til å fjerne smal firefelts motorvei som standardløsning i vegnormalen. Denne løsningen gir redusert trafikksikkerhet sammenlignet med fullskala firefelts motorvei (15-20 prosent økt ulykkesrisiko, TØI 2020), noe som er i strid med nullvisjonen. Generelt er det også både problematisk og motsigende en vegnormal inneholder en løsning som forutsetter avbøtende tiltak, da formålet med en vegnormal er å beskrive godt utprøvde standarder.

Nullvekstmålet vs. nullvisjonen: Sikrere sykling og gange

Vi viser til omtale under kap. 8 bypolitikk. Som nevnt bør neste NTP møte målkonflikten mellom nullvekstmålet og nullvisjonen med en satsning på sikrere sykling og gange:

* Tydelige mål i NTP for reduksjon av ulykker med syklende og gående.
* Forpliktelser om å få på plass bedre skadestatistikk og videreføre «Fyrtårnprosjektet» til en permanent ordning.
* Trafikksikkerhet som større tema i byvekstsavtalene, herunder etablering av indikator for trafikksikkerhet i byvekstavtaler og et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene.
* Høyere prioritering/økt satsning på bygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg.
* Økte restriksjoner for biltrafikk (lavere hastighet eller omfordeling av vei- og gateareal), spesielt rundt skoler (hjertesoner).
* Økt satsning på trafikantrettede tiltak, som trafikkopplæring i barnehage og skole, informasjon/kampanjer (synlighet og hjelm mv), samt kontroller av etterlevelse av regelverk.

Klima- og miljømål og nullvisjonen: Riktig veistandard og lavere fartsgrenser.

Klima og miljømål, herunder et ønske om å begrense arealinngrep i naturen, kan føre til et press om at veier skal bygges med redusert bredde på kjørefelt og skulder. Det vil igjen redusere sikkerhetsmarginene i trafikken og øke ulykkesrisikoen, i strid med nullvisjonen.

Denne målkonflikten kan møtes med valg av riktig veistandard.

F.eks. vil økt bruk av to/tre feltsvei med midtdeler og 90 km/t være mye mindre arealkrevende enn firefelts motorvei. Firefeltsmotorveier som bygges for fartsgrense 90 km/ og 100 km/t kan også lettere tilpasses terrenget og legges utenom de mest verdifulle naturområdene. Lavere fartsgrense er også positivt for luft- og lydforurensning fra kjøretøy. F.eks. øker klimagassutslippene sterkt når farten kommer over 90 km/t[[4]](#footnote-5).

Vi viser til kap. 6 for utdypende forslag til en tydelig og offensiv fartsgrensepolitikk.

**DEL 3 ØVRIGE LEVERANSER**

***Svar på oppfølging av NTP-oppdrag (26.5)***

*Statens vegvesen: Prioritering av trafikksikkerhet*

Trygg Trafikk er enig i at det er det samlede trafikksikkerhetsarbeidet i Norge som er avgjørende for om vi når 2030-målet, ikke hvor vidt den samlede rammen til Statens vegvesen økes eller reduseres med 10 prosent. Likevel er etatens rammer av stor betydning, spesielt på grunn av sektoransvaret. Det er uansett viktig at etaten prioriterer målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer i deres gjennomføringsplan som følger opp føringer i neste NTP.

***Svar på spørsmål til utredningsoppdraget (1.6)***

*Felles leveranse: Trafikksikkerhet for syklende og gående innenfor byvekstavtalene*

Vi vil gi ros for grundig omtale av viktige problemstillinger og mange gode forslag til grep for bedre trafikksikkerhet for gående og syklende i storbyområdene. Vi er helt enig i at dette temaet bør få økt oppmerksomhet i neste NTP, noe som vil ha en positiv virkning på klima- og miljømål inkludert nullvekstmålet («trippel måloppnåelse»).

Transportvirksomhetenes forslag samsvarer i betydelig grad med våre tidligere innspill (utdypet i kap. 8.7). Kort sagt gir vi vår fulle støtte til det i neste NTP settes tydelige mål for reduksjon av ulykker med syklende og gående. Vi ser også positivt på at det etableres en indikator for trafikksikkerhet i byvekstavtalene og et forum for erfaringsdeling og diskusjoner om trafikksikkerhetstiltak i de ni byområdene. Lavere fartsgrenser i byområder bør absolutt vurderes, og følges opp med fartsreduserende tiltak i infrastrukturen og mer effektiv håndhevelse, herunder økt bruk av ATK. Blindsoneulykker med tunge kjøretøy er en betydelig utfordring, der teknologien (f.eks. kamera) kan komme til hjelp, dersom den tas i bruk.

Vi er også helt enig i at bedre oversikt og stedfesting av alle drepte og skadde i veitrafikken er helt avgjørende for å prioritere og målrette det forebyggende arbeidet. Som nevnt er det svært viktig at neste NTP inneholder forpliktelser om fremdrift og ambisjoner for «Fyrtårnprosjektet» (utdypet i kap. 6). Forpliktelsene må være forankret hos helsemyndighetene som har tilgang på nødvendige data.

Eneulykker med fotgjengere (fallulykker) er ikke definert som trafikkulykker, selv om mange kan knyttes til infrastrukturen, som manglende vedlikehold og vinterdrift. Vi bør her se hen til Sverige som har kommet mye lengre i å inkludere slike skader som en del av trafikksikkerhetsarbeidet. Vi vil også orientere om at det nylig er igangsatt et forskningsprosjekt CyWalk i regi av TØI og flere aktører, der også Trygg Trafikk deltar. Prosjektet skal kartlegge fotgjengerulykker og starter opp høsten 2023.

*Statens vegvesen: Transportsikkerhet spørsmål 12*

Trygg Trafikk slutter seg til vurderingene og anbefalingen om *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* gjennomføres som planlagt, og rulleres fra 2026. Vi registrerer at det ikke tas stilling til om neste plan bør ha en varighet på tre år for å komme i takt med NTP eller ikke. Etter vårt syn bør gjelde for tre år, slik at vi den fortsatt sikres en god forankring i NTP-arbeidet.

**DEL 4 ØVERIGE RELEVANTE TEMA**

**Bedre organisering av veisektoren**

Vi viser til pågående utredning og nylig utlyst eksternt oppdrag om organisering av utbygging, drift og vedlikehold av veisektoren, jf. Hurdalsplattformen. Det er positivt at departementet følger opp utfordringer knyttet til økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygginger, spesielt etter etableringen av Nye veier og avviklingen av Sams vegadministrasjon (ledd i regionreformen).

Trygg Trafikk legger til grunn at neste NTP bidrar til tydeligere ansvarfordeling, økt samarbeid og mer effektiv bruk av ressursene i veisektoren både samlet sett, og hos de ulike veieierne. Funnene og kritikken i Riksrevisjonens nye rapport[[5]](#footnote-6), som konkluderer med at kostnadene til drift og vedlikehold av riks- og fylkesveiene har økt betydelig, men at veiene verken blitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere, må tas på høyeste alvor.

Vi har noen overordnede innspill til det videre utredningsarbeidet:

* Det bør vurderes å etablere en nasjonal minstestandard for drift og vedlikehold som gjelder for alle veieiere. Store variasjoner i standard mellom ulike veieiere bidrar til uforutsigbarhet for trafikantene og påvirker trafikksikkerheten negativt.
* Det er positivt at Vegtilsynet har fått ansvar for å være en pådriver for informasjons-og erfaringsdeling ovenfor fylkeskommunene for å bidra til et sikrere veinett. Et neste skritt bør være å utvide Vegtilsynet tilsynsansvar til å omfatte fylkesveiene.
* Nye veiers formål bør bedre speile alle hovedmålene i transportpolitikken. I gjeldende NTP (boks 4.3) er virksomheten tett og ensidig knyttet til «mer for pengene». Dermed nedprioriteres etter vårt syn nullvisjonen og trafikksikkerheten. F.eks. beskrives «Nye veier modellen» som følger: *«Statens mål som eier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjekter selskapet har fått ansvar for. Basert på dette har selskapet som formål å oppnå en mer kostnadseffektiv og helhetlig utbygging. Det ble ikke satt andre mål som skulle nås i tillegg til dette, noe som reduserer risikoen for målkonflikter».*

**En mer sentral rolle for fylkesveinettet**

Det er ikke gitt noe eget oppdrag om fylkesveinettet ifm NTP-arbeidet, men fylkeskommunene har sendt egne høringsinnspill. Trygg Trafikk mener at fylkesveinettet bør få en mer sentral rolle i neste NTP enn det som er tilfelle i gjeldende NTP. Det er her etterslepet og ulykkesrisikoen er størst. Risikoen for å bli drept eller hardt skadet er f.eks. 80-90 prosent høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet, noe som ikke er akseptabelt. Det er bred enighet om behovet for en betydelig opprustning av fylkesveiene i årene som kommer.

Vi har lenge etterlyst en bedre og mer troverdig oversikt over det reelle etterslepet på fylkesveinettet. Vi er derfor glade for at Statens vegvesen samler og oppdaterer denne kunnskapen som er planlagt å være klar våren 2024. Det er viktig å enes om en felles metodikk for vurdering av etterslep basert på bestemte kriterier på tvers av fylkeskommunene.

Basert på denne oversikten bør det identifiseres hvilke strekninger som har det største oppgraderingsbehovet, basert på f.eks. ulykkesrisiko, høy ÅDT, eller verdi for næringstransporten. Etablering av et investeringsprogram som et samarbeid mellom staten og fylkeskommunene, f.eks. etter modell fra byvekstavtalene, kan være en vei å gå.

Det bør samtidig vurderes om strekninger som har dårlig standard og er særlig ulykkesutsatt bør ha lavere fartsgrense (utdypet i kap. 6).

Som ledd i arbeidet med å ruste opp fylkesveinettet bør det også tas grep for å bedre kvaliteten og effektiviteten på investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveinettet gjennom mer enhetlige systemer. I dag bruker fylkeskommunene ulike modeller for kontrakter og prosjektering, og ulike budsjett- og regnskapssystemer. Her bør det være et betydelig innsparingspotensial. Som nevnt anbefaler vi i tillegg økt samarbeid mellom fagmiljøer på tvers av fylkeskommuner, innføring av en nasjonal minstestandard for drift og vedlikehold og utvidelses av Vegtilsynets ansvar til også å omfatte fylkesveiene.

**Videreføring av Barnas transportplan**

Barnas transportplan er et eget kapittel i forrige og gjeldende NTP. Denne planen i planen inneholder mange viktige nasjonale føringer om barn og unges mobilitet, i lys av de transportpolitiske målene. Disse temaene er naturlig nok ikke en del av departementets oppdrag og transportvirksomhetens leveranser, og Trygg Trafikk etterlyser derfor en klargjøring av hvordan barn og unge skal ivaretas i neste NTP.

Som samfunn har vi et ekstra ansvar for unge trafikanter. Vi ser derfor mange fordeler med å samle føringer om trygg, sunn og bærekraftig mobilitet ett sted i NTP. Vi har de senere år gjort en betydelig innsats for å få overført de nasjonale føringene i det regionale og kommunale planarbeidet, bl.a. gjennom en mal for en kommunal trafikksikkerhetsplan.

Trygg Trafikk vil utarbeide et separat innspill om trafikksikkerhet for barn og unge ila høsten 2023 (fortrinnsvis innen oktober). Vi antar at trygg skolevei, trafikkopplæring og trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler, skoleskyss mv er tema som uansett skal omtales i neste NTP.

**Trygg Trafikks ansvar i den norske samarbeidsmodellen**

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Vårt samfunnsoppdrag har siden etableringen i 1956 vært å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Vi er tildelt et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Vi skal også være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følge nøye med på ulykkesutviklingen.

I gjeldende NTP omtales vår rolle som følger:

*«Samferdselsdepartementet har gjennom forvaltningen av sentrale regelverk og infrastruktur et hovedansvar for trafikksikkerhet på vei. Blant de øvrige aktørene er det spesielt Statens vegvesen som sektoransvarlig, fylkeskommunene og Trygg Trafikk som har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og for å sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer».*

Det er et betydelig ansvar som vi tar på største alvor. Vi er en av hovedaktørene i de fire-årige nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg og har i perioden 2022-2025 forpliktet oss til å gjennomføre eller bidra i 44 ulike tiltak. Tiltakene omfatter blant annet trafikkopplæring i barnehage og skole, bla. kursvirksomhet og læringsressurser. Vi informerer om trafikksikkerhet generelt og bruk av sikkerhetsutstyr (bl.a. sikring av barn i bil, sykkelhjelm og refleks) spesielt. Vi arbeider kunnskapsbasert og har sammen med forskere utviklet en modell for atferdspåvirkning, som bidrar til å sikre god planlegging, gjennomføring og evaluering av egne tiltak.

Trygg Trafikk tar også ansvar for å bidra til økt kunnskap om medvirkende faktorer i ulykker og mulige effekter av tiltak mot ulykkene. Vi samarbeider blant annet med Politiet, Statens vegvesen og Kriminalomsorgen om gjennomføring av et forsøk med kurs og atferdsregistrator som alternativ reaksjon for de som mister førerretten i prøveperioden. Sintef og Nord universitet står for evaluering og datafangst. For å bidra i kampen mot de alvorlige motorsykkelulykkene har vi initiert en studie som kartlegger førerens oppmerksomhetsfunksjon i veikryss og kurver hos ulike grupper av motorsykkelførere. Prosjektet skal bidra til å gi innsikt som kan brukes i trafikklærerutdanningen, føreropplæringe, frivillige kurs og i kampanjearbeid. Studien gjennomføres som et samarbeid mellom Nord universitet, Sintef og Trygg Trafikk med støtte fra Samferdselsdepartementet. I samarbeid med Fremtind forsikring har vi igangsatt en studie av hvordan berøringsskjermer i bil påvirker førernes oppmerksomhetsfordeling. Sintef og Nord universitet er sentrale i forskningsarbeidet.

Vi har videre utviklet og drifter godkjenningsordningene *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune*, som hjelper kommuner og fylkeskommuner til å systematisere trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer. Per i dag er 170 kommuner og 5 fylkeskommuner godkjent og flere er i prosess. Etter tre år må alle regodkjennes, noe som sikrer at dette ikke blir en engangshendelse. Godkjenningsordningene har blitt tatt svært godt imot, og en evaluering utført av TØI konkluderer med at tiltaket har meget gode resultater. Bl.a. fører det til at kommunalt ansatte oppfører seg sikrere i trafikken og er mer opptatt av trafikksikkerhet i hverdagen[[6]](#footnote-7).

Bindeleddsfunksjonen ivaretas gjennom å lede og koordinere en rekke nasjonale prosjekter med samarbeidspartnere, som læringsportalen Sykkeldyktig.no (SLF og NAF), Hjertesone (SVV, Hdir, SLF, MIljøagentene, FUG, politiet og kommuner i hele landet). Vi etablerer møteplasser, som samarbeidsfora om innvandrere og ungdom, en årlig nasjonal trafikksikkerhetskonferanse og jevnlige fagmøter om aktuelle tema.

Våre regionledere i fylkeskommunene utfører en rekke tiltak både på vegne av Trygg Trafikk og fylkeskommunene. De deltar som konsultative medlemmer i trafikksikkerhetsutvalgene og bidrar til at relevante kommunale og fylkeskommunale planer henger sammen med de føringene som legges i NTP og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.

Ta gjerne kontakt med oss dersom dere ønsker mer informasjon om våre bidrag i den norske samarbeidsmodellen.

Med vennlig hilsen

Trygg Trafikk

Tanja Loftsgarden Miriam Kvanvik

Avdelingsleder Fag og analyse Fagsjef myndighetskontakt

1. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter/up/politiets-tilstandsanalyse-for-2023-trafikksikkerhetsarbeid.docx.pdf [↑](#footnote-ref-2)
2. https://www.toi.no/publikasjoner/miniscenario-fartsgrensepolitikk-virkninger-pa-trafikksikkerhet-av-ulike-fartsgrenser-article34623-8.html [↑](#footnote-ref-3)
3. https://etsc.eu/poland-wins-international-road-safety-award-as-deaths-fall-by-half-in-ten-years/ [↑](#footnote-ref-4)
4. TØIs tiltakskatalog for klima og transport (2022) [↑](#footnote-ref-5)
5. https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2022-2023/kvalitet-og-effektivitet-i-drift-og-vedlikehold-av-riks-og-fylkesveier/ [↑](#footnote-ref-6)
6. https://www.toi.no/forskningsomrader/trafikksikkerhet/fokus-pa-trafikksikkerhet-i-kommunene-har-god-effekt-article37260-220.html [↑](#footnote-ref-7)