

## Merknader til SDs budsjettforslag for 2026

### 1. Mål og hovedprioriteringer

14.11.2025

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken er et av regjeringens hovedmål for transportpolitikken, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036. Som beskrevet i budsjettforslaget omkom 87 mennesker, mens 665 ble hardt skadet i veitrafikken i 2024. Så langt i år har 100 mennesker mistet livet på veiene våre<sup>1</sup>. Vi er med andre ord fortsatt langt unna det nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Trygg Trafikk er derfor fornøyd med at regjeringen anerkjenner behovet for fortsatt sterk innsats på trafikksikkerhet. Vi støtter prioriteringene som berører trafikksikkerheten:

- Oppfølging av høringene om strengere regulering av villmannskjøring, ulovlig bruk av mobiltelefon i bil og varslingsjenester som hindrer politiets kontrollvirksomhet på vei.
- Tiltak rettet mot alders- og trafikantgrupper med særlig høy risiko, bl.a. MC-førere.
- Tiltak for å forhindre ulykkestyper med høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker.
- Risikobasert kontrollinnsats, herunder kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre.
- Ny tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei for 2026-2029, der Trygg Trafikk er en sentral aktør.
- Bedre skadedata gjennom videreføring av Fyrtårnprosjektet, i samarbeid med helsesektoren.

Når det gjelder risikogrupper, vil vi særlig understreke behovet for tiltak rettet mot unge trafikanter og andre ubeskyttede grupper, som MC-førere, syklister og elsparkesyklister. Blant de omkomne så langt i år har omtrent halvparten vært ubeskyttede trafikanter, og rundt en fjerdedel har vært unge under 24 år.

Ifølge Statens vegvesen var trafikkfarlig atferd - herunder høy fart, rus, manglende kjøredyktighet og manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr - en medvirkende faktor i 9 av 10 dødsulykker i 2024<sup>2</sup>. Seks av ti dødsulykker kan direkte knyttes til lovbrudd. Det mest effektive og samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltaket mot denne type atferd er politikontroller. På dette området er samferdselsmyndighetene helt avhengig av justissektorens innsats. Det er derfor skuffende at Justis- og beredskapsdepartementets budsjettforslag for 2026 mangler omtale av nullvisjonen eller trafikkriminalitet. Vi finner kun en kort beskrivelse av at trafikk er det nest største kriminalitetsområdet og at bøtesatsene skal justeres iht. KPI. Trygg Trafikk etterlyser en bedre forankring og høyere prioritering av trafikksikkerhet i justissektoren.

### **Kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål og post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan**

Det settes av 65,6 mill. kr til Trygg Trafikk over kap. 1300, post 71 (tilskudd til trafikksikkerhetsformål) og 5,4 mill. kr over kap. 1300, 73 (tilskudd til Barnas transportplan). Dette betyr en økning på 2,5 mill. kr. i forhold til årets tilskudd. Prisveksten i samfunnet er fortsatt høy, og denne justeringen er helt nødvendig for opprettholdelse av organisasjonens aktivitetsnivå.

<sup>1</sup> Det offisielle tallet for hardt skadde foreligger ikke før våren 2026.

<sup>2</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/ulykkesdata/analyse-av-dodsulykker-uag/>

Samferdselsdepartementets tilskuddspost til lokale trafikksikkerhetstiltak som har hatt en årlig ramme på ca. 4 mill. kr. termineres fra 2026. Årsaken er kost/nytte vurderinger. Det er synd for de mange interesseorganisasjonene som har hatt nytte av disse midlene.

#### **Kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier**

Det er fortsatt et stort vedlikeholdsetterslep på riksveinettet, og mange strekninger burde vært sikret bedre. Gitt begrensede ressurser til veiformål er vi enig i prioriteringen av drift, vedlikehold og målrettede trafikksikkerhetstiltak. Vi er også positive til at regjeringen vil bruke 40 mill. kr til å etablere automatisk trafikkontroll på nye punkt og strekninger på riksveinettet. Vi vil samtidig nevne at det også er behov for å etablere streknings-ATK på flere fylkesveier. Ressurssituasjonen til fylkeskommunene er som kjent krevende, og vi har fått tilbakemeldinger om behov for økte statlige overføringer for å kunne følge opp dette.

#### **Kap. 1320, post 30 Riksveinvesteringer**

Regjeringen vil også i 2026 nedprioritere nye investeringer i riksveinettet. Fra et trafikksikkerhetsperspektiv er konsekvensene av dette begrenset, ettersom slike investeringer i liten grad bidrar til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. For eksempel er effekten av nye strekninger som planlegges åpnet for trafikk i 2026 beregnet til en årlig gjennomsnittlig reduksjon på kun 0,66 drepte og hardt skadde.

Når det gjelder infrastruktur, er det mer å hente gjennom bedre drift, vedlikehold og målrettede fysiske trafikksikkerhetstiltak. Den største effekten oppnås imidlertid gjennom trafikantrettede tiltak som fremmer bedre atferd og reduserer lovbrudd.

#### **Kap. 1320, post 66 tilskudd til trygge skoleveier og nærmiljøer**

Regjeringen foreslår 41,1 mill. kr. til tilskuddsordningen for trygge skoleveier og nærmiljøer, som fylkeskommunen og kommunen kan søke på. Tilskuddsposten er en oppfølging av Barnas transportplan og omfatter tiltak som bidrar til at barn kan sykle og gå trygt til/fra skolen og i nærmiljøet, f.eks. etablering av hjertesoner.

Trygg Trafikk ser gjerne at dette tilskuddet økes ytterligere. Det er store behov rundt om i landet og erfaringsmessig søkes det om tilskudd til flere tiltak enn det det er dekning for. Vi minner om at forrige regjering planla å sette av 80-90 mill.kr. årlig til dette formålet, som en del av oppfølgingen av Barnas transportplan (jf. NTP 2018-2029).

#### **Kap. 1332, post 66 Transport i byområder mv.**

I tråd med nullvekstmålet øker regjeringen satsningen på byvekstavgiftene, inkl. gang- og sykkelavgift. Det er positivt, men vi vil likevel minne om at syklister og fotgjengere er sårbare trafikanter med mye høyere ulykkesrisiko enn bilister, spesielt når vi tar hensyn til underreporteringen av slike skader. Økt sykling og gange i byer med byvekstavgifter vil derfor føre til mange flere skader med syklister og fotgjengere, dersom det ikke settes inn målrettede ulykkesreducerende tiltak.

Trygg Trafikk savner søkelys på denne problemstillingen i budsjettforslaget. Vi er imidlertid fornøyd med at Statens vegvesen arbeider med en ny indikator for trafikksikkerhet i byvekstavgiftene. Det er også positivt at etaten har etablert et nasjonalt forum for trafikksikkerhet i storbyene.

### **Overføringer til fylkesveinettet**

Basert på ulykkesstatistikk for perioden 2021–2024 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer 75–80 prosent høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Fylkesveiene finansieres i hovedsak gjennom fylkeskommunenes frie inntekter. Den tidligere øremerkede tilskuddsposten til fylkesveier er nå innlemmet i rammetilskuddet, som foreslås noe økt i 2026.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er imidlertid alvorlig, og utgjør en nasjonal utfordring. Trygg Trafikk mener derfor at rammetilskuddet til fylkeskommunene bør økes. Når midlene gis som frie inntekter, må fylkeskommunene også selv ta ansvar og prioritere dette arbeidet.

Vi støtter også tiltak som kan forbedre kvaliteten og effektiviteten i investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveinettet, samt bidra til å motvirke kostnadsvekst. Vegtilsynets ansvar for å føre tilsyn med sikkerheten på riksveinettet bør etter vårt syn utvides til å også omfatte tilsyn på fylkesvei.