



Samferdselsdepartementet  
NTP-sekretariatet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Tullingsgate 2  
Postboks 277 Oslo Sentrum  
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40  
hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no

Referanse: 20/050– mkv

Dato:  
02.07.2020

## **Høringsinnspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 – oppdrag 8 om trafiksikkerhet inkl. fylkesveiene**

Vi viser til høring på transportetatens svar på oppdrag om Nasjonal transportplan 2022-2033 - oppdrag 8 om trafiksikkerhet.

Trygg Trafikk gir med dette innspill både til innholdet i departementets oppdragsbrev og Statens vegvesens leveranse. Innspillet inneholder også noen generelle merknader om fylkesveiene.

Vi viser samtidig til tidligere innspill til oppdrag 1 «*Meir infrastruktur for pengane og effektiv ressursbruk*» og oppdrag 5 «*Videre arbeid med byområdene, blant annet innretning av mål for byvekstavgiftene*».

Et eget innspill til «Barnas transportplan» vil bli oversendt departementet innen september.

### **1. Merknader til departementets oppdrag**

*Nullvisjonen må tydeliggjøres og vektlegges*

Nullvisjonen har siden 2002 vært grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge. Trygg Trafikk synes derfor det er meget oppsiktsvekkende at departementet ikke legger nullvisjonen til grunn for oppdrag 8 til Statens vegvesen. I stedet rettes hovedfokus mot «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» (s.1):

*«Samferdselsdepartementet understreker at alle vurderinger som gjøres må ta utgangspunkt i oppdrag 1, der vi ber virksomhetene gjennomgående vurdere hvordan kostnader kan reduseres, og nytten økes. Ved vurdering av tiltak ber vi i tillegg til en*

*beskrivelse av den trafiksikkerhetsmessige effekten, også om en vurdering av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for tiltakene. For samtlige tiltak som omtales i besvarelsen av hvert oppdrag skal det så langt det er relevant og mulig beregnes tiltakskostnader per sparte liv og hardt skadde, slik at tiltak enklere kan prioriteres etter hva som gir mest trafiksikkerhet for pengene».*

Vi er selvsagt ikke uenig i at fellesskapets ressurser skal brukes på en mest mulig effektiv og ansvarlig måte. Samtidig ser vi stadig flere tegn på at nullvisjonen svekkes til fordel for «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» i viktige veiprojekter relevante for liv og helse. Det bekymrer oss av flere grunner:

- For det første gir det veimyndigheter og utbyggere økte insentiver til å «presse opp» fartsgrensene (pga. tidsbesparelse) og til å redusere veistandarden (pga. lavere utbyggingskostnader). Dette er f.eks. tydelig i pågående prosess om standard på motorveier, hvor Statens vegvesen - på bakgrunn av sin samfunnsøkonomiske analyse – nylig har anbefalt å redusere bredden på veiskulderen, selv om forskning viser at konsekvensen blir 20 prosent flere ulykker.
- For det andre utfordres nullvisjonens *etiske grunnpilar*: Det at tap av liv eller alvorlige skader i trafikken er etisk uakseptabelt og at myndighetene har et moralsk ansvar for sikkerheten på veiene. Det er derfor svært problematisk når samfunnsøkonomiske analyser blir et hovedgrunnlag for viktige beslutninger. Målet med slike analyser er nemlig kun å beregne om et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ei, og andre samfunns mål, som f.eks. nullvisjonen, inngår ikke i vurderingene.
- Sist, men ikke minst kan det bidra til å svekke det trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeidet som ofte ikke kan måles i kost-nytte per enkelttiltak. I det faglige miljøet er det imidlertid bred enighet om at den positive ulykkesreduksjonen i Norge er et resultat av systematisk, bredt anlagt og langsiktig innsats, som til sammen har ført til en bedre trafikantatferd. Trygg Trafikks landsdekkende arbeid er et godt eksempel på denne type innsats. Vi viser til vedlagte årsrapport og oppfordrer til at utvalgte tiltak, f.eks. «Trafiksikker kommune», omtales i NTP.

Trygg Trafikk mener på denne bakgrunn at det er en implisitt målkonflikt mellom «mer infrastruktur for pengene» og nullvisjonen som vi ikke kan komme utenom. Denne målkonflikten bør ikke overses, men problematiseres og adresseres eksplisitt i NTP. Nullvisjonen krever «noe» av politikken, ellers blir det bare fine ord uten substans.

Vår anbefaling er selvsagt at NTP er helt tydelig på at nullvisjonen fortsatt skal være grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge og et høyt prioritert samfunns mål i transportpolitikken. Det vil også være i tråd med internasjonale og europeiske mål og visjoner. Vi viser til FNs bærekraftsmål nr. 3.6 om å redusere dødsfall og skader i trafikkulykker og «EUs Road safety strategy», som bygger på «safe system approach», der menneskers liv og helse skal være det aller viktigste for utformingen av veisystemet.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Beskrive målkonflikten mellom «mer for pengene» og nullvisjonen.
- Tydeliggjøre at nullvisjonen skal være et høyt prioritert samfunns mål i transportpolitikken og grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- Balansere omtalen av enkelttiltak med høy kost-nytte med det brede, langsiktige og ikke alltid målbare trafikksikkerhetsarbeidet, jf. Trygg Trafikks årsrapport.

#### *Ønsker grundig gjennomgang av samfunnsøkonomiske analyser*

Samfunnsøkonomiske analyser er lagt til grunn for flere beslutninger med konsekvenser for trafikksikkerhet den siste tiden, bl.a. i forslaget om smalere skuldre på veier med fartsgrense 110 km/t og 120 km/t fartsgrense på motorvei. Her settes samfunnsnyttene av små tidsgevinster opp mot kostnader ved tap av liv og helse, samt miljøutslipp. Det beregnes et visst antall hardt skadde og drepte som en «kalkulert kostnad» ved at man skal komme seg litt fortere frem. Dette er etter vårt syn svært problematisk av flere grunner:

- For det første vektet samfunnsøkonomiske analyser altfor høyt i beslutningene. Vi minner om at formålet med slike analyser er å sammenligne kost/nytte mellom to tiltak. Dette presiseres også i Statens vegvesen egen utredning om smal firefeltsmotorvei (s. 7): *«Samfunnsøkonomisk lønnsomhet fremstilles ofte som et faglig nøytralt svar på hva som er best for samfunnet. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet måles ved betalingsvillighet for tiltaket minus kostnader. Dette gjør at et tiltak kan være svært dyrt, men allikevel bli det mest lønnsomme. Det som måles er hva samfunnet samlet sett er villig til å betale for et tiltak, og gir ikke svar på hva som er til samfunnets beste i vid forstand. Slike beregninger alene er mindre egnet til å fatte beslutninger om hvilke vegklasser som bør inngå i vegnormalene. Beslutningsgrunnlaget bør derfor suppleres med andre vurderinger.»*
- For det andre kan det stilles et stort spørsmålstegn ved måten betalingsvilligheten beregnes på. Det at befolkningen bes vurdere hva de er villig til å betale for tid, uten at dette settes opp mot konsekvensene av disse valgene, både for liv og helse og for miljøet, er svært problematisk. Vi tror at mange vil ha en lavere betalingsvillighet for

små tidsgevinster, dersom de blir gjort kjent med at konsekvensen er økt ulykkesrisiko og flere ulykker.

- For det tredje er det mye som tyder på at verdien av et liv er satt for lavt i disse analysene, samtidig som at verdien av tid er satt for høyt. I dag er verdien av et liv satt til 30 mill. kr, jf. Statens vegvesens håndbok i konsekvensanalyser. Dette er lavere enn tidligere (var f.eks. 35,3 mill. kr. i 2014). Det henvises til anbefalt verdisetting på 30 mill. kr. i NOU 2012:16, men det fremgår ikke hvorfor verdien ikke er prisjustert. Ifølge Rune Elvik i TØI pleide verdien av et liv i Norge være høyt, men vi har de senere år sakkert akterut i forhold til andre land. I USA er f.eks. verdien av et liv 9 millioner dollar (90-100 millioner kroner), dvs. om lag 70 prosent høyere enn i Norge.

Trygg Trafikk ønsker derfor at det igangsettes en grundig gjennomgang av bruken av samfunnsøkonomiske analyser i viktige veiprosjekter fra et trafiksikkerhetsperspektiv. En slik gjennomgang bør også se nærmere på parameterne som ligger til grunn for beregningene (EFFEKT-modellen), spesielt verdien av tid og verdien av liv. Det bør i NTP signaliseres at slik gjennomgang skal gjøres.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Signalisere igangsetting av en grundig gjennomgang av bruken av, og parameterne i, samfunnsøkonomiske analyser fra et trafiksikkerhetsperspektiv.

## **2. Merknader til Statens vegvesens leveranse**

Etter Trygg Trafikks oppfatning har Statens vegvesen levert en meget grundig og god faglig leveranse om trafiksikkerhet, som vi i all hovedsak kan gi vår tilslutning til. Vi vil derfor i det videre avgrense oss til å kommentere og utdype noen forhold i de ulike deloppdragene.

### ***Deloppdrag 1: Ambisjonsnivå for trafiksikkerhetsarbeidet***

Statens vegvesen anbefaler at etappemålet for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i NTP 2018-2029 opprettholdes som ambisjonsnivå, men suppleres med en målsetting for maksimalt 50 drepte i 2030 og et langsiktig mål om ingen drepte i 2050. Norge ligger per i dag noe på etterskudd i forhold til 2030-målet, men ifølge etatens vurderinger er dette realistisk å nå gitt visse forutsetninger.

Trygg Trafikk kan stille seg bak det anbefalte ambisjonsnivået, som vi mener må kobles til en problematisering av mørketallene i den offisielle ulykkesstatistikken, jf. deloppdrag 2 om underrapportering av trafikkskadde.

Vi vil også understreke at måloppnåelse forutsetter styrking – og ikke svekkelse – av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 1645/2018) konkluderer f.eks. med at 2030-målet vil bli krevende selv med maksimal bruk av 33 trafikksikkerhetstiltak.

Dessuten bør NTP legge til grunn at vi i begrenset grad vil klare å «bygge oss ut av» trafikksikkerhetsproblemene. Investeringer i programområde «Store prosjekter» (riksveiene) vil, ifølge departementets egne beregninger, kun redde fire liv i 2020. Mer effektivt for dette formålet er programområde «Trafikksikkerhetstiltak». Her bør det legges til rette for økte rammer i kommende statsbudsjetter. Men det viktigste for måloppnåelse er økt satsning bedre trafikantatferd og sikrere kjøretøy. Statens vegvesen har i sin leveranse formulert det slik (s. 5):

*«Innenfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde, vil innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer (Programområde Trafikksikkerhetstiltak) ha betydning for antall drepte og hardt skadde i 2030. Også rammen til Store prosjekter vil ha betydning, men her er trafikksikkerhetsnyttens per investert krone mange ganger lavere enn innenfor Programområde Trafikksikkerhetstiltak. Mer avgjørende for måloppnåelsen er bidrag som følge av utskifting av kjøretøyparken og at det i trafikksikkerhetsarbeidet fokuseres på tiltak som forbedrer trafikantatferden (fart, rus m.m.).*

Trygg Trafikk vil derfor oppfordre til at NTP, som masterplan for *regjeringens samlede transportpolitikk*, omtaler det tverrsektorielle ansvaret i trafikksikkerhetsarbeidet. Mange av de viktigste virkemidlene for trafikksikkerhet ligger nemlig hos andre myndigheter enn samferdsel. Gode eksempler på dette er justismyndighetenes ansvar for politikontroller, helsemyndighetenes ansvar for folkehelsearbeidet og kunnskapsmyndighetenes ansvar for trafikkopplæring i barnehage og skole.

Vi er i denne sammenheng spesielt opptatt av justismyndighetenes fremtidige bidrag i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Politikontroller er et av de mest effektive tiltakene vi har. Svekkes dette arbeidet vil det bli svært krevende, om ikke umulig, å nå de nasjonale trafikksikkerhetsmålene. Vi viser til Meld. St. 29 (2019-2020) *Politimeldingen – et politi for fremtiden*, der det framgår at Politidirektoratet og Statens vegvesen vil få i oppdrag å utrede om UPs oppgaver og ressurser skal overføres politidistriktene. Trygg Trafikk har svært liten tro på at dette vil være positivt for trafikksikkerheten, og oppfordrer til at dette blir en grundig og involverende prosess hvor konsekvensene for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet vektlegges sterkt.

### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Sette et ambisjonsnivå for trafikksikkerhetsarbeidet, i tråd med anbefalingene fra Statens vegvesen.
- Omtale det tverrsektorielle ansvaret og viktige virkemidler på alle relevante myndighetsråder, også utenfor samferdselssektoren.

### ***Deloppdrag 2: Underrapportering av trafikkskadde***

Det er bred faglig enighet om at den offisielle statistikken over veitrafikkulykker inneholder store mørketall, fordi den kun inkluderer politirapporterte ulykker der kjøretøy er involvert. Langt fra alle ulykker og skader rapporteres til politiet, spesielt gjelder det for alvorlige eneulykker på sykkel. Det er også mye usikkerhet knyttet til skadegrad, fordi denne oppgis av politiet (som ikke har medisinsk faglig bakgrunn) på skadestedet, med liten grad av korrigering for senere medisinske funn. Dette er en stor utfordring for det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet, som må finne sin løsning for at vi skal kunne jobbe mer målrettet mot nullvisjonen.

Mørketallene i den offisielle statistikken var tema i Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* (s. 86). Her framgår det at regjeringen vil utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og skadegrad, samt utrede hjemler og muligheter for utlevering av helsedata fra Norsk pasientregister (NPR) og andre relevante registre til STRAKS, herunder om skadegrad. Etatene har også forpliktet seg til å følge opp dette arbeidet gjennom *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021* (tiltak 135).

Trygg Trafikk har i lengre tid etterlyst progresjon i dette arbeidet. I 2019 engasjerte vi dr. Philos Johan Lund, en av våre fremste nasjonale eksperter på skadestatistikk, til å kartlegge hvilke relevante registre som finnes i helsesektoren og hvilken informasjon vi kan få om trafikkulykkesskadde fra disse registrene. Funnene bekrefter at dekningsgraden i den offisielle statistikken er lav, kun ca. 37 prosent av hardt skadde (relevant ift. nullvisjonen), 15 prosent av lettere skadde og 17 prosent av alle skadde. Rapporten<sup>1</sup> med forslag til tiltak ble våren 2019 oversendt Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, som innspill til bl.a. arbeidet med NTP.

Trygg Trafikk er derfor fornøyd med at departementet i NTP-oppdrag 8 har bedt Statens vegvesen formulere og følge opp et nytt etappemål basert på det reelle antallet drepte og hardt skadde i veitrafikken. Statens vegvesen beskriver i sin leveranse to mulige alternativer

---

<sup>1</sup> «Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker» (mai, 2019).

med ulikt ambisjonsnivå. Alternativ 1 består av et system med mer komplett og detaljert kunnskap om trafikkskadde, gjennom samordning av data fra helseregistre og politi. Alternativ 2 består av en plan for å kunne beregne det reelle antallet hardt skadde utfra kunnskap om underrapportering innen 2024. Planen består av følgende prosjekter:

- A) Fyrtårnsykehus
- B) Sammenligning av skadetilfeller i STRAKS; NPR og Traumeregisteret
- C) Samlet gjennomgang av ulykkessituasjonen i ett enkelt distrikt
- D) Sammenligning av kriteriene for de ulike skadegradene i STRAKS ulykkesregisteret med AIS /skalaen
- E) Tilgang til bruk av data fra helseregistre i trafikksikkerhetsarbeidet
- F) Sammenfatning og forslag til mål for drepte og hardt skadde

Statens vegvesen vurderer alternativ 2 som mest realistisk i denne planperioden, men mener at det langsiktige målet være noe som ligner på alternativ A. Trygg Trafikk kan på nåværende tidspunkt gi vår støtte til etatens anbefaling, og understreker betydningen av at dette arbeidet omtales i NTP. Vi mener det er avgjørende at det (som foreslått) etableres en styringsgruppe med mandat til å igangsette og koordinere det videre arbeid med å øke kunnskapen om trafikkulykker. Planen og prosjektene må også forankres i begge de relevante departementene, slik at vi sikrer nødvendig fremdrift, organisering og finansiering.

I tillegg er det svært viktig at NTP beskriver et tydelig mål for påfølgende NTP, i tråd med alternativ 1. Vi må unngå at arbeidet med å få mer realistiske måltall kun baseres på aggregerte data. Bedre målretting av trafikksikkerhetsarbeidet forutsetter mer kunnskap om hvem som rammes, hvor ulykkene skjer og hvorfor de skjer. Til det trenger vi bedre systemer for samordning av relevante data fra helsetjenesten og politiet. Sverige har gjennom sitt register STRADA noe som kan minne om dette.

Vi støtter også Statens vegvesens forslag om at det formuleres nye etappemål som innbefatter hardt skadde som ikke i dag dekkes av de politirapporterte tallene. Det bør komme klare føringer om at dette skal på plass innen 2026.

Til orientering er Prosjekt A Fyrtårnsykehus er allerede godt i gang. Prosjektet ledes av Trygg Trafikk, og er et spleiselag mellom Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Folkehelseinstituttet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Vi opplever stor interesse hos de medvirkende aktører, både for å bedre dagens registrering av skader i helsetjenesten og for å tilrettelegge for bruk i det forebyggende arbeidet i andre sektorer. Prosjektet skal etter planen ferdigstilles 1. kvartal 2021.

### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Beskrive mørketallene i den offisielle statistikken over veitrafikkulykker og en plan for et nytt etappemål i påfølgende NTP, jf. Statens vegvesens alternativ 2.
- Formulere et langsiktig mål om at Norge skal få på plass et system med mer komplett og detaljert kunnskap om trafikkskade, gjennom samordning av data fra helseregistre og politirapporterte ulykker, jf. Statens vegvesens alternativ 1.

### ***Deloppdrag 3: Videreutvikling av den norske samarbeidsmodellen***

Norge er kåret til «best i Europa» (og sannsynligvis i verden) på trafiksikkerhet fem år på rad. De gode resultatene har ikke kommet av seg selv, men er en konsekvens av målrettet, bredt og langsiktig arbeid. Det er summen av innsatsen til statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, samt ulike interesseorganisasjoner og private aktører, som skal sikre at vi når de ambisiøse nasjonale trafiksikkerhetsmålene, og at vi beveger oss i retning av nullvisjonen.

Trygg Trafikk vil sterkt anbefale at den norske samarbeidsmodellen videreføres og videreutvikles, innenfor rammene av regionreformen. Vi stiller oss bak Statens vegvesens beskrivelse av de ulike aktørene, status og muligheter for videreutvikling.

Statens vegvesen har et solid fagmiljø på trafiksikkerhet, som består av viktig kompetanse både innen vei, trafikant og kjøretøy. Det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet er avhengig av at dette fagmiljøet bevares. Det må forutsettes at arbeidet med analyser av ulykkesdata, utarbeidelse og forvaltning av vegnormaler, veiledere og felles nasjonale metoder, samt forskings- og utviklingsarbeid, forvaltes slik at den kommer fylkene og andre aktører til gode.

Spesielt viktig er arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg*, som også kan kalles en «operasjonalisering» av den norske samarbeidsmodellen. I gjeldende plan er fylkeskommunene for første gang enige om et betydelig antall felles tiltak. Det er positivt og et resultat av økt samordning fylkene imellom; en utvikling som bør videreføres og forsterkes i neste planperiode.

Vi vil også minne om Statens vegvesens viktige ansvar som sektoransvarlig. Etaten skal «legge til rette for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem» (...) og «bidra til at trafiksikkerheten ivaretas og legge til rette for en koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene, for å bringe sektoren videre mot ingen drepte eller hardt skadde (nullvisjonen)», jf. instruks fra Samferdselsdepartementet med virkning 1.1.2020.



Dette viser at Statens vegvesen har fått et viktig samfunnsansvar for nullvisjonen som etter vårt syn må forplikte etaten som helhet. Dette er også bakgrunnen for vår kritikk av etatens anbefaling i prosessen om standard på motorveier, der samfunnsøkonomisk gevinst er prioritert foran trafikksikkerhet, jf. vårt brev til Samferdselsdepartementet datert 15.6.2020.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Beskrive tydelige føringer om at den norske samarbeidsmodellen skal videreutvikles innenfor rammene av regionreformen.
- Forankre arbeidet med neste *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* under ledelse av Statens vegvesen.

#### ***Deloppdrag 4: Trafikksikkerhet for gående og syklende i de største byområdene***

I følge gjeldende NTP er det «en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister». Trygg Trafikk mener at dette er for svakt. Vi minner om at nullvisjonen og gjeldende etappemål forutsetter en *reduksjon* av antall drepte og hardt skadde. Etter vårt syn blir det etisk feil at denne reduksjonen ikke skal omfatte fotgjengere og syklister. NTP bør derfor være helt tydelig på at nullvisjonen og etappemålet også forutsetter en reduksjon i antallet drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere, og at nullvekstmålet ikke endrer dette.

Trygg Trafikk har i en årrekke vært en pådriver for at nullvisjonen og nullvekstmålet må kobles tettere sammen. Vi mener at målet om økt sykling og gange må følges opp med bedre trafikksikkerhet for syklende og gående. Ellers får vi en situasjon der trafikanter som følger myndighetenes råd om å sykle og gå i de store byene, utsetter seg for økt ulykkesrisiko, mens trafikanter som fortsetter å kjøre, har en mye lavere risiko.

Statens vegvesen utredet i 2018 denne problemstillingen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, jf. «*Oppdrag til NTP 2022-2033. Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen - Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene*».

Prognosene i utredningen er oppsiktsvekkende og nedslående. F.eks. kan det bli 450-500 flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere i 2030 (sammenliknet med 2016), dersom de ni største byområdene når nullvekstmålet uten at det iverksettes ulykkesreducerende tiltak, jf. tabell under:

*Tabell 3.6 – Økt antall drepte og hardt skadde blant fotgjengere og syklister i virkemiddel-pakker der nullvekstmålet nås (inkl. urapporterte ulykker og eneulykker blant fotgjengere)*

	Økt antall drepte og hardt skadde (2030 i forhold til 2016)		
	Fotgjengere	Syklister	Sum fotgjengere og syklister
Nedre Glomma regionen (kapittel 5.4)	3 – 6	3 – 5	6 – 10
Osloregionen (kapittel 6.4)	Ca. 300	Ca. 25	300 – 350
Buskerudbyen (kapittel 7.4)	77	3	80
Grenland (kapittel 8.4)	1	0 – 1	1 – 2
Kristiansandsregionen (kapittel 9.4)	7	1 – 2	7 – 9
Nord-Jæren (kapittel 10.4)	11 – 21	2 – 5	13 – 26
Bergensregionen (kapittel 11.4)	5 – 8	5 – 14	12 – 22
Trondheimsregionen (kapittel 12.4)	5 – 10	11 – 14	16 – 24
Tromsø (kapittel 13.4)	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>I størrelsesorden 400 – 450</b>	<b>50 – 70</b>	<b>I størrelsesorden 450 – 500</b>

Prognosen inkluderer mørketall for sykkelskader, samt skader blant fotgjengere som i dag ikke defineres som trafikkulykker, selv om mange kan knyttes til manglende drift og vedlikehold av fortau. Statens vegvesen har også foretatt en beregning basert på offisielle ulykkestall, men mener det er ovennevnte beregning som gir det mest realistiske bilde av utfordringene. Trygg Trafikk støtter dette, jf. omtale av underrapportering i deloppdrag 2.

Dessverre har vi ikke registrert noe vesentlig økt vektlegging av nullvisjonen i prosesser relevante for nullvekstmålet. F.eks. er nullvisjonen og trafikkikkerhet ikke et tema i NTP-opppdrag 5 om byområdene, noe vi har reagert på, jf. tidligere innsendte innspill. Som konsekvens fikk trafikkikkerhet svært liten plass i transportvirksomhetenes leveranse datert 1.10.2019. Når det er sagt, er vi positive til Staten vegvesens forslag om at trafikkikkerhet bør bli en del av indikatorsettet for byvekstavtalene. Det er viktig at dette følges opp så snart som mulig.

Bedre kobling av nullvisjonen og nullvekstmåler er imidlertid tema i NTP-opppdrag 8, og det er bra. Vi kan i det store og hele stille oss bak Statens vegvesens leveranse her, som omfatter målrettet og bred virkemiddelbruk, bl.a. bestående av satsning på bygging og utbedring av anlegg for gående og syklende, lavere fartsnivå, blindsoneproblematikk, veiarbeid, utsatte trafikantgrupper, samt bruk av sikkerhetsutstyr (hjelm, refleks) og trafikkregler.

Trygg Trafikk mener at forskjellen mellom NTP-opppdrag 5 og NTP-opppdrag 8 viser at miljøene som jobber med nullvisjonen og nullvekstmålet må arbeide tettere sammen. Kun på denne måten vil vi få «dobbel måloppnåelse», dvs. både øke andelen syklister og fotgjengere og redusere alvorlige ulykker. Det forutsetter at Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, fylker og kommuner tenker helhetlig, gir tydelige føringer og tilrettelegger for møtepunkter. En bedre kobling mellom nullvisjonen og nullvekstmålet vil også være i tråd med overordnet målstruktur i NTP, samt FN's bærekraftsmål.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Være tydelig på at nullvisjonen og etappemålet forutsetter en reduksjon i antallet drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere, og at nullvekstmålet ikke endrer dette.
- Bidra til bedre kobling mellom nullvekstmålet og nullvisjonen, bl.a. ved krav om at trafikksikkerhet skal være tema i byvekstavgiftene, og integreres i indikatorsettet.

#### **Deloppdrag 5: MC-sikkerhet**

Trygg Trafikk er kjent med *Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped*. Vi er enige i at hovedfokus på dette området må ligge på opplæring og bevisstgjøring. Vi anser dagens føreropplæring på motorsykkel som et meget godt bidrag til økt sikkerhet for motorsyklistene.

Samtidig vil vi peke på at ulykkesutviklingen på motorsykkel krever en innsats som når langt flere enn dagens frivillige kursopplegg. Dette er tiltak som spesielt kan bidra til at de med «gammel» eller manglende motorsykkelopplæring, har en mulighet til å nærme seg nødvendig kompetansenivå. Det er imidlertid fortsatt slik at unge på lett motorsykkel har høyest risiko for å bli drept eller hardt skadet i trafikken. Det er derfor nødvendig å prioritere forebyggende arbeid rettet mot denne gruppen, spesielt med tanke på at stadig flere ønsker å ta førerkort for denne klassen.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Legge til grunn *Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped*.

#### **Deloppdrag 6: Høyrisikogrupper i trafikken som følge av demografiendringer**

I NTP-opppdrag 8 ber departementet Statens vegvesen om å vurdere *høyrisikogrupper* i veitrafikken som følge av demografisk utvikling. Barn (definert utfra sårbarhet), unge, eldre og trafikanter med innvandrerbakgrunn inngår naturlig i en slik definisjon, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.

Det er viktig å ha søkelys på risikogrupper og Trygg Trafikk stiller seg bak etatens risikoanalyse og forslag til tiltak. Når det gjelder eldre, vil vi legge til at oppfriskningskurset bilfører 65+ er frivillig og har svært begrenset oppslutning i målgruppen. Det er behov for å kartlegge potensialet og finne tiltak som gjør at en større del av målgruppen deltar. Videre er unge førere fortsatt en risikogruppe i veitrafikken på mange typer kjøretøy. Selv om

trenden har vært positiv, er det fortsatt behov for å opprettholde et særskilt fokus på de unge. Spesielt viktig er tiltak som retter seg mot unge som er opptatt av risikotaking.

Departementet ber imidlertid ikke Statens vegvesen om en tilsvarende vurdering av *risikoatferd*. Det er etter vårt syn oppsiktsvekkende, ettersom det er godt dokumentert at de fleste alvorlige trafikkulykker kan knyttes til trafikantenes atferd, spesielt rus, høy fart og manglende kjøredyktighet. Konsekvensen er at effektive trafikksikkerhetstiltak som streknings-atak, reduserte fartsgrenser, politikontroller og andre tiltak rettet mot trafikantatferd ikke omtales i leveransen. Det er en stor svakhet som NTP bør rett opp i.

Vi viser til Statens vegvesens omtale under deloppdrag 1 der det vektlegges at nullvisjonen og etappemålet vil kreve bedre trafikantatferd. Det må bety at risikoatferd fortsatt tas på alvor og at det trafikantrettede arbeidet styrkes.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Omtale av høyrisikogrupper og relevante tiltak.
- Omtale av risikoatferd og relevante tiltak.
- Tydeliggjøre behovet for å styrke det trafikantrettede arbeidet.

#### ***Deloppdrag 7: Trafikksikkerhet i virksomheter***

Statens vegvesens omtale av dette temaet inneholder mye interessant, men Trygg Trafikk mener at NTP bør bli mer konkret i føringene, dersom nødvendige endringsprosesser skal kunne igangsettes.

Videre mener vi at NTP bør sette søkelys på arbeidsrelaterte trafikkulykker, både innen transportnæringen og for virksomheter som har ansatte som kjører mye i tjeneste. Som Statens vegvesen skriver, var det sjåfører i arbeid involvert i 36 prosent av dødsulykkene i perioden 2015 til 2010. Oss bekjent er det ikke gjort nyere undersøkelser av dette. Trygg Trafikk mener at dette bør kartlegges på nytt.

I en gjennomgang av potensialet for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken fram mot 2030, blir sikkerhetsstyring i virksomheter omtalt som et viktig tiltak for å redusere de arbeidsrelaterte trafikkulykkene. Det er anslått at dette tiltaket kan redusere dødsulykker med 14 prosent og antall hardt skadde med 4 prosent (TØI 1645/2018). Det vil være et betydelig bidrag for å nå de nasjonale trafikksikkerhetsmålene, som fortjener økt oppmerksomhet, også i NTP.

### *Transportbransjen*

Myndighetene har gjennom ulike lover/forskrifter (bl.a. vegloven, vegtrafikkloven og arbeidsmiljøloven), samt tilsyn og kontroll, gitt rammer for at trafiksikkerheten skal ivaretas for de som arbeider i transportsektoren og andre som kjører bil i tjeneste. I hvilken grad virksomhetene i transportnæringen følger de føringene som er lagt for deres aktivitet, er varierende. Rammebetingelsene er svært forskjellige mellom ulike sektorer, og sektorer med de beste rammebetingelsene har det høyeste sikkerhetsnivået. Metaanalyser viser for eksempel at transportbedrifter som frakter farlig gods (ADR) har 75 prosent lavere risiko enn andre godstransportbedrifter (Elvik mfl. 2009).

Statens havarikommisjon for transport (SHT) påpeker i sin nyeste temarapport av fire alvorlige ulykker (SHT 2020/02) at variasjonen i risiko i stor grad kan knyttes til ulike regelverk og ressurser, men også krav som stilles fra transportkjøper. SHT mener dette «*taler for at man i større grad bør kartlegge, forstå og regulere rammebetingelsene for sjåførere i arbeid i vegsektoren*». Trygg Trafikk er enig og anbefaler at en slik kartlegging signaliseres i NTP.

Statens vegvesen påpeker i sin leveranse at det mangler kunnskap om risikofaktorer i arbeidsrelaterte trafikkulykker som baserer seg på et større antall ulykker (både innen i og utenfor transportsektoren). Etaten etterlyser en kartlegging av dette for å få bedre forståelse for de arbeidsrelaterte trafikkulykkene og for å kunne iverksette effektive og målrettede tiltak. Trygg Trafikk støtter dette og anbefaler en forankring av et slikt arbeid i NTP.

### *Virksomheter med ansatte som kjører bil i tjenesten*

Svært mange arbeidstakere i Norge kjører bil i tjenesten, uten å være yrkessjåførere. Arbeidsgiver har et ansvar for de ansattes sikkerhet som kjører i tjeneste gjennom bl.a. arbeidsmiljøloven og internkontrollforskriften.

En kartlegging Trygg Trafikk gjorde i 700 bedrifter i ulike næringer i 2014 viser at det er lite oppmerksomhet på trafiksikkerhet i HMS-arbeidet. Dette inntrykket bekreftes gjennom organisasjonens godkjenning av over 100 norske kommuner som «Trafiksikker kommune». Vi registrerer at kommunene har en betydelig andel ansatte som kjører bil i tjenesten, men at ingen hadde tematisert trafiksikkerhet i HMS-arbeidet før det ble reist krav om dette gjennom godkjenningsordningen. Vi støtter derfor Statens vegvesen forslag om at kartleggingen av hvordan trafiksikkerhet ivaretas i HMS-arbeidet, bør gjentas.

Trygg Trafikk har tidligere påpekt at en innlemming av deler av vegtrafikklovgivningen i interkontrollforskriften, vil tydeliggjøre arbeidsgiveres ansvar for ansattes sikkerhet på vei.

Det vil også kunne bidra til at trafikksikkerhet settes på dagsorden i HMS-arbeidet. Dette ble også foreslått i en av de tidligere sikkerhetstilrådingene fra SHT (nr. 2007/05). Forslaget ble i sin tid avvist uten begrunnelse. Trygg Trafikk mener fortsatt at dette bør utredes.

### *Transportkjøpers ansvar*

Transportkjøpere kan påvirke sikkerhetsnivået i veitransporten gjennom de premissene de setter for transportoppdrag. Dette kan være krav som kompetanse hos fører, systemer for sikkerhetsledelse lagt inn i bestillingen og oppfølging etc. I hvilken grad transportkjøpere faktisk stiller slike krav, har til nå vært svært uklart.

SHTs nyeste temarapport (2020/02) inneholder svært interessante funn om dette. Formålet er å kartlegge og vurdere transportbestillers holdning til trafikksikkerhet i tilknytning til bl.a. leverandørvalg, kontraktutarbeidelse og leverandør oppfølging. Videre har SHT undersøkt overordnede rammevilkår for bestilling av godstransport på vei, samfunnsmessige, politiske og faglige føringer, gjeldende lov – og regelverk, tilsyn og håndheving samt sikkerhetskrav til godstransport innenfor ulike sektorer.

Funnene er generelt sett nedslående og SHT er bekymret for at sikkerhetskravene i godstransportnæringen er betydelig lavere enn det som er tilfellet for de øvrige transportformene, og at bestilleransvaret ikke er tilstrekkelig forankret i regelverket. SHT mener derfor at sikkerhetsnivået bør styrkes gjennom innføring av trafikksikkerhetstiltak knyttet til regelverk, tilsyn og sikkerhetskrav, samt iverksetting av relevante bransjetiltak.

SHT påpeker også mangel på juridiske krav tilsvarende informasjonsplikten, påseplikten og medvirkningsplikten som stiller transportbestiller til ansvar for oppfølging av trafikksikkerheten i godstransportnæringen.

Trygg Trafikk mener at SHTs temarapport inneholder mange gode forslag til hvordan transportkjøpers ansvar bør styrkes på overordnet nivå. Det bør i NTP signaliseres at forslagene skal følges opp, i samarbeid med bransjen.

For øvrig anbefaler Statens vegvesen selv at de, som en betydelig transportkjøper, skal initiere et samarbeid med entreprenører, transportører og andre relevante aktører (bl.a. Arbeidstilsynet) for å vurdere hvilke krav etaten skal stille i forbindelse med kontrakter som kan øke sikkerheten ved transport. Trygg Trafikk støtter dette initiativet og mener at offentlig sektor generelt bør gå foran som gode eksempler og stille krav til sikkerhet ved transportkjøp, både når det gjelder gods- og persontransport.

### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Signalisere at arbeidsrelaterte trafikkulykker er et prioritert område og vektlegge arbeidsgivers ansvar for ansattes sikkerhet på veien.
- Signalisere et økt fokus på transportbestillers ansvar basert på funnene i SHTs temarapport, herunder følge opp forslag om å kartlegge og regulere rammebetingelsene for sjåførere i arbeid i veisektoren.
- Signalisere at det skal kartlegges i hvilken grad virksomheter følger opp sine lovpålagte plikter for de som kjører i tjenesten.
- Gi føringer om at Statens vegvesen skal vurdere hvilke krav etaten stiller i forbindelse med kontrakter som kan øke sikkerheten ved transport.

### ***Deloppdrag 8: Kjøretøy med særlig fokus på tungbil***

Ifølge veitrafikklovgivningen er den enkelte fører av tunge kjøretøy ansvarlig for å følge bestemmelser om kjøre- og hviletid, lasting, vinterutrustning mv. I tillegg gjelder selvsagt de generelle trafikkreglene om f.eks. aktsomhet, fartsgrenser og ruskjøring. Kontroller av tunge kjøretøy er et viktig tiltak som er godt beskrevet i Statens vegvesens leveranse.

Vi vil imidlertid legge til at ikke bare Statens vegvesen, men også politiet, har et viktig ansvar ifm. disse kontrollene. En eventuell overføring av ressurser fra UP til politidistriktene (jf. forslag om utredning av dette i den nye politimeldingen), vil derfor påvirke dette tiltaket. UP har i dag viktig kompetanse som det vil være krevende å spre på flere politidistrikter.

Vi vil også understreke at selv om kontroller er viktige, så er dette tiltaket langt fra tilstrekkelig for å løse de sikkerhetsrelaterte utfordringene knyttet til godstransport på norske veier. Mange av ulykkene kan nemlig knyttes til kapasiteten i veinettet, dvs. at det på mange strekninger er for mye tungtrafikk ift. veiens standard.

En analyse fra TØI om dødsulykker som involverer tunge kjøretøy (TØI – rapport 1494 /2016), viser at for hver tredje trafikkdrept i Norge er et tungt kjøretøy involvert. Denne andelen er dobbelt så høy som snittet i Europa. Ulykkene som involverer tunge kjøretøy, har følgende kjennetegn:

- Møteulykker dominerer, spesielt i svinger. Ni av ti omkomne er motpart i person- eller varebil, de fleste yngre og middelaldrende menn.
- Når tungbilsjåføren selv omkommer, er det som oftest i en utforkjøringsulykke.
- Føret var glatt og/eller vått i mer enn halvparten av møte- og utforkjøringsulykkene.
- Kjørefeltbredden på ulykkesstedene var så liten at to vogntog ikke kan møtes i kjørebanelen, i omtrent halvparten av ulykkene.

- Det er en konsentrasjon av ulykker på den høytrafikkerte delen av hovedveinettet, mens rundt 40 prosent av ulykkene skjer på fylkesveiene.

Noen relevante forklaringer antas å være:

- Mye godstrafikk (mange kjørte km) på veier som ikke er tilpasset transporten (mange svinger og smale/ikke atskilte kjøreretninger). Dette kan igjen knyttes til spredt lokalisering av virksomheter og gode økonomiske tider (mye varetransport).
- Slike ulykker utløser store krefter («høyenergikollisjoner») som ofte resulterer i alvorlige personskader.

Det er derfor behov for en samlet vurdering i NTP av konsekvensene ved at godstransporten øker på vei uten at det legges til rette for dette i veinettet.

Vi viser også til omtale av kjøpere av transporttjenester, jf. deloppdrag 7.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- En helhetlig tilnærming til tungbil, ulykker og trafiksikkerhet som mer enn den enkelte førers ansvar og kontroller.

#### **Deloppdrag 9: Teknologi – førerstøtte**

Ny teknologi vil på sikt redusere effekten av menneskelige feil i trafikken. Trygg Trafikk vil imidlertid advare mot at trafiksikkerhetsgevinstene forskutteres i neste NTP, f.eks. ved at krav til veistandard og sikkerhetsmarginer reduseres.

Vi står nemlig midt i, og må forberede oss på, en lang overgangsfase med et komplisert trafikkbilde, der semiautonome kjøretøyer vil samhandle med tradisjonelle kjøretøy, flere fotgjengere og syklistere – og nye former for små elektriske kjøretøy. I tillegg bidrar en del av den nye teknologien til å ta førerens oppmerksomhet bort fra føreroppgaven.

Leder av European Transport Safety Council (ETSC), Antonio Avenoso, sier det slik:

*“Increasingly I am asked if automation will make road deaths a thing of the past. Well, maybe one day autonomous vehicles will be independently certified as being better at driving than the best human drivers. That’s certainly not the case today. There is evidence that some driver assistance systems sold as “automation” are creating new collisions. Right now the regulatory environment is not ready; and we*



*are decades away from these potentially safer autonomous vehicles representing a large proportion of the fleet. We cannot afford to wait that long» (jf. Road Safety Performance Index (PIN) report 2019).*

Det finnes allerede i dag ulike førerstøttesystemer med god trafiksikkerhetseffekt, f.eks. intelligent fartsassistanse (ISA), automatisk nødbrems (AEB), feltskiftevarslere og alkoholås. Det skjer mye på EU-nivå, ift krav om sikkerhetsteknologi i nye biler, som etter hvert vil bli implementert også i Norge. Dette vil igjen kreve en vurdering av kompetansebehov og endringer i føreropplæringen.

Et viktig spørsmål blir hvor langt myndighetene/samfunnet er villig til å gå i å sette begrensninger på «individets frihet» i trafikken. De mest effektive tiltakene ser dessverre ut til å tape i forhold til systemer som har større «underholdningsverdi». Nye biler er utstyrt med infotainment-systemer som i ulik grad krever oppmerksomhet fra føreren under kjøring. Slike systemer kan i noen tilfeller være negative for trafiksikkerheten.

Enkelte bilprodusenter reklamerer allerede i dag med såkalt autopilot. Dette systemet som gjør bilen «selvstyrende» er ikke godt nok utviklet til at føreren kan ta blikket fra veien og stole på systemet i alle situasjoner. Det er derfor viktig og nødvendig at dagens og framtidens førere får god informasjon om dette.

Trygg Trafikk mener at bilavgiftene bør brukes mer aktivt som insentiv for ønsket utvikling. Vi viser til Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* (s. 67) hvor det fremgår at: «Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafiksikkerhetsaspektet». Vi viser også til tiltak 116 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 -2021* det heter at Statens vegvesen skal bidra til å skaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om trafiksikkerhetseffekter av avgiftspolitikken. Det er viktig at dette arbeidet følges opp av relevante aktører.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Beskrive et realistisk bilde teknologiens muligheter – og utfordringer.
- Legge til rette for at kunnskap, forståelse og ferdighet knyttet til ny kjøretøyteknologi, kan implementeres i føreropplæringen
- Bidra til en mer aktiv bruk av bilavgiftene som insentiv for bedre trafiksikkerhet.

#### **Deloppdrag 10: Kunnskap**

Trygg Trafikk er enig i at kunnskap er en grunnleggende forutsetning for å gjøre gode prioriteringer i trafiksikkerhetsarbeidet. Å utvikle ny kunnskap krever imidlertid ressurser til forskning. Den senere tiden har midlene til forskning på trafiksikkerhet blitt begrenset.

Etter at TRANSIKK-programmet i Forskningsrådet og BEST-programmet til Statens vegvesen ble avsluttet, har det vært en betydelig nedgang i forskningen på trafiksikkerhet på vei.

Dette kan være en konsekvens av den positive ulykkesnedgangen de senere år. Norge har i flere år på rad hatt det laveste antall drepte i trafikken per million innbyggere i Europa og sannsynligvis verden. Vi vil imidlertid rope et varsko mot å tro at nullvisjonen og etappemålet for 2030 vil nås uten økt kunnskap. Trafiksikkerhetsutfordringene er ikke «løst», og noen utfordringer vil trolig også øke i fremtiden, jf. deloppdrag 9.

Trygg Trafikk mener at det i NTP må signaliseres at fortsatt kunnskapsbasert trafiksikkerhetsarbeid er viktig for å nå de nasjonale målene og at det skal settes av midler til forskning og utvikling framover. Spesielt mener vi det er behov for økt kunnskap om følgende tema:

- Effekter av ny teknologi, herunder førerstøttesystemer – hvordan dette virker på føreratferden.
- Ulykker blant myke trafikanter, spesielt i byområdene.
- Risikoatferd, særlig fart og uoppmerksomhet.
- Trafiksikkerhet i virksomheter – både offentlig og privat.
- Konsekvenser av regionreformen for trafiksikkerheten.

I tillegg mener vi, som nevnt under deloppdrag 1, at det er et stort behov for en grundig gjennomgang av bruken av samfunnsøkonomiske analyser i veiprosjekter fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Gjennomgangen bør også se nærmere på parameterne som ligger til grunn for beregningene (EFFEKT-modellen). Summeringen av små tidsenheter for å angi samfunnsnytte satt opp mot verdien av liv står her helt sentralt.

Trygg Trafikk er kjent med at det det er gjort nye beregninger av verdien av tid det siste året, der verdien av kortere reiser er tonet ned. Det er bra, men vi stiller fortsatt spørsmål om måten betalingsvilligheten beregnes på, dvs. at det ikke settes opp mot konsekvensene av disse valgene, både for liv og helse og for miljøet. Vi stiller også spørsmål om hvorfor den fastsatte verdien av et liv i Norge er lavere enn før og lavere enn mange andre land. Når det gjelder kostnaden av CO<sub>2</sub>-utslipp settes denne på sikt langt høyere enn i dag. Tilsvarende vurderinger bør gjøres for verdien av et liv, jf. nullvisjonen.

#### Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Signalisere at kunnskapsbasert trafiksikkerhetsarbeid er viktig for å nå de nasjonale målene og at det skal settes av midler til forskning og utvikling framover.

- Beskrive områder med behov for ny kunnskap, herunder konsekvenser av ny teknologi, ulykker blant myke trafikanter, risikoatferd, trafiksikkerhet i offentlige og private virksomheter, konsekvenser av regionreformen og bruken av – og parameterne i - samfunnsøkonomiske analyser.

### 3. Generelle merknader relevante for fylkesveiene

Det er godt dokumentert at store deler av fylkesveinettet har lav sikkerhetsstandard, jf. tilstandsrapporter fra Opplysningsrådet for veitrafikken. Dette kommer blant annet til syne gjennom at for mange veistrekninger fortsatt har krappe kurver og uoversiktlige veikryss, smal veibredde, hullete, nedslitte og sporete veidekker, mangel på midtdelere eller forsterket midtlinje, samt rasfare.

Fylkeskommunene har fra 1.1.2020 overtatt det hele og fulle ansvaret for et veinett der det er i snitt ca. 80 prosent høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet enn på riksveinettet, jf. beregninger basert på Prop.1 (2019-2020). Trygg Trafikk mener at denne situasjonen ikke er akseptabel, og at trafiksikkerhet bør være et viktig argument i den politiske diskusjonen om økte statlige overføringer til fylkesveiene.

Riktignok skal fylkeskommunenes samfunnsutviklerrolle styrkes, og det forplikter til egen innsats på eget veinett. Utfordringene er imidlertid så store at de ikke kan løses av fylkene alene, men krever en nasjonal satsing i NTP. Fylkene må få langsiktige økte rammer til å fjerne etterslepet og investere i nødvendig utbygginger og trafiksikkerhetstiltak. Så langt vi kjenner til, er det ikke rom for å dekke behovet innenfor fylkeskommunenes egne budsjetter. Fylkene benytter i dag det de får av staten til samferdsel og vel så det.

Trygg Trafikk vil også understreke at veieieransvaret kun utgjør en begrenset del av trafiksikkerhetsarbeidet, også i fylkene. Fylkeskommunene er i tillegg planmyndighet, ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, eier av videregående skole og arbeidsgiver. Fylkeskommunene har derfor meget godt utgangspunkt for å arbeide bredt og tverrsektorielt med trafiksikkerhet. Dette bør legges til grunn for omtalen i NTP.

Oppsummerte anbefalinger til NTP:

- Signalisere en nasjonal satsing på fylkesveiene som vil øke sikkerhetsstandarder og redusere ulykkene.
- Beskrive betydningen av fylkeskommunenes tverrsektorielle ansvar for trafiksikkerheten.

Med vennlig hilsen  
Trygg Trafikk

Jan Johansen  
Direktør

Miriam Kvanvik  
Myndighetskontakt

Vedlegg:

Trygg Trafikks årsrapport for 2019

Kopi:

Vei-, by- og trafiksikkerhetsavdelingen v/ Trafiksikkerhetsseksjonen