



Innst. 272 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:64 S (2010–2011) og Dokument 8:76 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet og representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslag 64 S (2010–2011) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdelere og forhold knyttet til veivedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og veietat for manglende trafikksikkerhet»

I representantforslag 76 S (2010–2011) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei.»

For nærmere redegjørelse for forslagene vises til dokumentene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, visertil forslagene i Dokument 8:64 S (2010–2011) og Dokument 8:76 S (2010–2011), og videre til vedlagte uttalelser og svar på spørsmål, datert 10. mars 2011 og 17. mars 2011, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen vil vise til at det i 2010 ble drept 210 personer i trafikken i Norge. Selv om dette er det laveste tallet siden 1954, er tallet altfor høyt, og antall drepte og skadde i trafikken representerer et betydelig samfunnsproblem.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har sakkert akterut etter at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet overtok regjeringsmakten. Sverige hadde hatt over 400 trafikkdødsfall i 2010 dersom de hadde like mange trafikkdødsfall per innbygger som Norge, men de faktisk tallene viser at Sverige kun hadde 270 trafikkdødsfall. Norges naboland Sverige er et av verdens mest trafikksikre land. Mens det i Norge dør 4,3 personer per 100 000 innbyggere hvert år, er tallet

for Sverige 2,9 trafikkdrepte per 100 000. Det er altså 30 pst. tryggere å kjøre bil i Sverige enn her i landet. Hvis Norge hadde hatt like få drepte per 100 000, hadde det bare omkommet 142 personer i trafikken i 2010 – dvs. 68 sparte liv. Flertallet viser til at mens antall trafikkdødsfall i Norge har blitt redusert

med 9,9 pst. fra 2007 til 2010, har Sverige redusert antall trafikkdødsfall med 42,7 pst. og Danmark med 33 pst. Flertallet gjengir for ordens skyld tabellen fra Trygg Trafikk som underbygger at Norge har blitt en sinke innenfor trafikksikkerhetsarbeidet:

	2007	2008	2009	2010*	Prosentvis endring 07–10*
Sverige	471	397	358	270	-42,7 pst.
Danmark	406	406	303	272	-33,0 pst.
Finland	380	344	279	270	-28,9 pst.
Norge	233	255	212	210	-9,9 pst.
Totalt	1 490	1 402	1 152	1 022	-31,40 pst.

* Tallene for 2010 er foreløpige

Kilde: <http://www.tryggtrafikk.no/?module=Files;action=File.getFile;ID=7894>

Flertallet mener at det vil være riktig av Norge å lære av hva som skjer i våre naboland, ikke minst Sverige. Flertallet vil i den forbindelse særlig trekke frem at Sverige ifølge det svenske Trafikværkets årsberetning for 2009 hadde 1 880 km motorvei 31. desember 2009, i tillegg til 2 320 km annen vei med midtdeler. Til sammenligning hadde Norge ifølge OFVs rapport «Bil og vei – statistikk 2010» kun 342,6 km motorvei per 1. januar 2010. Flertallet vil også påpeke at Sverige planlegger å bygge 230 km midtrekkverk på det svenske veinettet i løpet av 2011, mens det tilsvarende tallet i Norge er rundt 33 km. Midtrekkverk og motorveitbygging er blant de aller beste tiltakene for bedret trafikksikkerhet. Tidligere var det mange dødsulykker på E18 i Vestfold og Østfold, men disse veiene er nå blant de tryggeste i landet. Ifølge NRK.no 9. juli 2010 gikk dessuten antall dødsulykker ned til null etter at det ble satt opp midtrekkverk på E6 i Øyer og mellom Brumunddal og Moelv. Tall fra Sverige dokumenterer at vei-standarder har svært mye å si for trafikksikkerheten:

«75 procent av dødsfallen hade sannolikt kunnat undvikas om vägtransportssystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.» (Pressemelding fra Trygg Trafikk svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008).»

«Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott.» (Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007).»

Flertallet setter frem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og

Senterpartiet viser til at Stortinget, gjennom behandlingen av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019, ga tilslutning til konkrete etappemål om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel innen 2020. NTP skisserte også en strategi for hvordan etappemålet skal nås.

Disse medlemmer er kjent med at regjeringen følger opp disse målene og konkretiserer strategiene gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010–2013» og at det i Statens vegvesens «Handlingsprogram for 2010–2013» inngår detaljerte lister over hvor og når det skal gjennomføres trafikksikkerhetsinvesteringer.

Disse medlemmer viser til at NTP 2010–2019 også inneholder en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak, og at dette behandles i de årlige budsjetter. Disse medlemmer er også kjent med at trafikksikkerhetsinvesteringene på riksveg ble doblet i 2009, i forhold til forrige NTP (2006–2015), og det er lagt opp til å øke den årlige innsatsen ytterligere med 50 pst. innen 2020.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:64 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet – vedtas ikke»

«Dokument 8:76 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er skuffet over at regjeringen åpenbart ikke er villig til å ta realitetene

inn over seg, og viser til at disse medlemmer så det som helt nødvendig og riktig å foreslå store påplussinger til veibygging og trafikksikkerhet i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, jf. Innst. 13 S (2010–2011).

Disse medlemmer mener at det er på høy tid å satse ordentlig på trafikksikkerhet i Norge slik at nullvisjonen kan oppnås. Disse medlemmer viser til at det per i dag ikke engang finnes noen god oversikt over hvilke strekninger som er farligst i Norge. Disse medlemmer viser også til at regjeringen ikke har fulgt opp anbefalingen fra rapport «Vei 2010/03» fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) 25. august 2010 om å innføre klare kriterier for hva som skal regnes som forsvarlig sikkerhetstilstand på offentlige veier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at det i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 ble foreslått totalt 21,7 mrd. kroner ekstra til riksveiinvesteringer og 7,2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiinvesteringer. I tillegg kommer 1,2 mrd. kroner til rassikring. Midtdelere kan man få på plass forholdsvis raskt, mens trygge og effektive motorveier tar lengre tid å bygge.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag som er fremmet i Dokument 8:64 S (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdelere og forhold knyttet til veivedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og veietat for manglende trafikksikkerhet»

Disse medlemmer peker på at det i forhold til visjonen om null drepte i trafikken er et paradoks at det fortsatt bygges nye veier uten nødvendig og effektiv fysisk trafikksikring som midtdelere, bred midtmarkering og 3- eller 4-feltsvei. Disse medlemmer peker på behovet for å redusere kravet til årsdøgntrafikk for at slike tiltak skal brukes. Disse medlemmer minner om at Stortinget torsdag 10. februar 2011 godkjente bygging av nye strekninger på de to europaveiene E39 og E6, men avviste Fremskrittspartiets forslag om midtdeler. Dette innebærer at virkeligheten i norsk veitbygging innenfor rammen av nullvisjonen er at man selv på nye veistrekkninger lar være å sette opp midtdeler som redder liv.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre veinormalene for å sikre at nye veier bygges med effektive sikringsiltak som midtdeler eller flerfeltsvei med fysisk sperre mellom kjørefelt med ulik kjøreretning.»

Disse medlemmer viser til Dokument 8:86 S (2009–2010) og Innst. 305 S (2009–2010). Disse medlemmer mener fortsatt det er viktig for å gi trafikksikkerhetsarbeidet effektivt innhold, at det utarbeides operativ minimumsstandard på hva som er god vei, og at slik standard brukes ved tilsyn.

Disse medlemmer mener slik standard bør ta utgangspunkt i at veiene skal være gode, sikre, godt vedlikeholdte, utvikles med miljøhensyn og ha god fremkommelighet.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk operativ minstestandard for stamveier og fylkesveier.»

Disse medlemmer viser til at Norge har en eldre bilpark enn mange andre land i Europa, og at Norges høye engangsavgifter på nye biler også medfører at bytte fra gammel bil til ny og mer trafikksikker bil derved blir svært dyrt. Disse medlemmer viser til at regjeringen i Prop. 1 LS (2010–2011) «Skatter og avgifter» begrunner engangsavgiften på følgende måte:

«Engangsavgiften har først og fremst til hensikt å skaffe staten inntekter».

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, der det ble fremmet forslag om å kutte engangsavgiften med 2,4 mrd. kroner gjennom fjerning av effektavgiftskomponenten. Disse medlemmer mener at engangsavgiften ved kjøp av bil må reduseres av hensyn til trafikksikkerhet og miljøet, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 legge opp til en reduksjon av engangsavgiften ved kjøp av bil.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at den nedadgående trenden i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 1970 har stagnert etter 2005.

Disse medlemmer viser til at det ikke behandles forpliktende trafikksikkerhetsplaner i Stortinget. At etater underlagt regjeringen har lagt frem

egne trafikksikkerhetsplaner, sikrer ikke den politiske forankringen eller nødvendige bevilgninger.

Disse medlemmer er skuffet over at regjeringen for 2011 reduserte bevilgningene til trafikksikkerhetstiltak sammenliknet med bevilgningsnivået i 2010. Disse medlemmer viser til at det for budsjettåret 2011 er satt av bare 545 mill. kroner, mot 682,2 mill. kroner for 2010. Disse medlemmer viser til at regjeringen i gjennomføringen av Nasjonal transportplan allerede etter to år ligger nesten 500 mill. kroner bak sin lovede satsing på trafikksikkerhetstiltak.

Disse medlemmer er svært skuffet over at regjeringspartiene avviste opposisjonens invitasjon til bli med i en tverrpolitisk og bred dugnad for trafikksikkerhet og midtdelere.

Disse medlemmer viser til at politikerne ikke kan holdes til ansvar for alle dødsulykker på veiene, men at politikerne har mulighet til å gjøre en hel del. Man vet at bedre vedlikehold, raskere veiutbygging og konkrete trafikksikkerhetstiltak som midtdelere vil kunne redde mange menneskeliv. Disse medlemmer mener at omfanget av store, alvorlige ulykker tilsier at det er nødvendig med en bred gjennomgang av sikkerheten på veiene. Stortinget burde få anledning til å forplikte seg til en egen handlingsplan, og til opptrapping av midler og tiltak.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett hvor Høyre foreslo å styrke trafikksikkerhetsarbeidet med i alt 800 mill. kroner sammenliknet med regjeringens forslag til bevilgning.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:76 S (2010-2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden – vedlegges protokollen.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdelere og forhold knyttet til veivedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og veietat for manglende trafikksikkerhet

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen endre veinormalene for å sikre at nye veier bygges med effektive sikrings tiltak som midtdeler eller flerfeltsvei med fysisk sperre mellom kjørefelt med ulik kjøreretning.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk operativ minstestandard for stamveier og fylkesveier.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 legge opp til en reduksjon av engangsavgiften ved kjøp av bil.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til I fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteens tilråding til II fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser ellers til representantforslagene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Dokument 8:64 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet – vedtas ikke.

II

Stortinget ber regjeringen om å fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2011

Knut Arild Hareide

leder

Susanne Bratli

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. mars 2011****Dokument 8:64 S (2010-2011) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på vegnettet**

Jeg viser til brev av 8. februar 2011 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på vegnettet.

Det høye antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken er et betydelig samfunnsproblem. Vegtrafikkulykker koster samfunnet hvert år omlag 28 mrd. kr, og forårsaker mye lidelse. Arbeidet med å redusere tallet på drepte og hardt skadde i vegtrafikken er derfor en høyt prioritert del av Regjeringens transportpolitikk.

Finansiering av trafikksikkerhetstiltak

Forslagsstillerne etterlyser en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak. Denne framgår av St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal Transportplan 2010-2019*, hvor det i planperioden blant annet legges opp til en betydelig opptrapping av innsatsen til trafikksikkerhet. Eksempelvis doblet Regjeringen trafikksikkerhetsinvesteringene på riksveg i 2009 i forhold til hva som var planlagt i forrige NTP (2006-2015). I *Nasjonal Transportplan 2010-2019* er det lagt opp til å øke den årlige innsatsen med ytterligere 50% innen 2020.

Regjeringen ser ikke på trafikksikkerhet som et enkeltstående politikkområde, men integrerer nullvisjonen i hele tankegangen rundt samferdselspolitikken. Derfor er det lite hensiktsmessig med en ny, separat finansieringsplan for trafikksikkerhet uten å se den i sammenheng med samferdselsbudsjettet for øvrig. I denne sammenheng er langsiktig og målrettet oppfølging av *Nasjonal Transportplan* viktig. Stortingets behandling av de årlige statsbudsjetter ivaretar finansieringen av NTP.

Det ligger grundige vurderinger bak prioriteringen av Regjeringens trafikksikkerhetstiltak, og jeg finner det derfor ikke hensiktsmessig å legge opp til en ny diskusjon nå om innretningen på trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2010-2013. Det er likevel viktig å føre en bred og åpen diskusjon om prioriteringen av trafikksikkerhet framover. Dette foregår innenfor rammene av det pågående arbeidet med *Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023*. I løpet av vårsesjonen 2013 vil Regjeringen presentere

en stortingsmelding om ny Nasjonal transportplan, hvor det også vil ligge en finansieringsplan for framtidig trafikksikkerhetsarbeid. Dette vil være en anledning for Stortinget til å definere et ambisjonsnivå for framtidens trafikksikkerhetsarbeid og gjøre de nødvendige økonomiske prioriteringene for å nå målene.

Kunnskap om ulykker

Forslagsstillerne ønsker en oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene og Regjeringens forslag til tiltak. I *Statens vegvesens handlingsprogram for 2010-2013* inngår blant annet detaljerte lister som viser hvor og når det skal gjennomføres trafikksikkerhetsinvesteringer de neste fire årene. Tilsvarende prioriteringer på fylkesveger er vist i fylkesvise handlingsprogram for fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet har også anmodet Vegdirektoratet om å vurdere å åpne for større fleksibilitet for å ta i betraktning den lokale ulykkessituasjonen blant annet når det skal settes opp midtrekkverk.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013 gir en samlet framstilling av trafikksikkerhetsarbeidet som gjennomføres i regi av Trygg Trafikk, Politidirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Helsetilsynet og Statens vegvesen. Planen inneholder 152 ulike tiltak som de fem aktørene vil gjennomføre i perioden 2010-2013. I tillegg beskrives innsatsen som gjøres av Forsvaret, og hele 19 interesseorganisasjoner.

En grunnleggende forutsetning for disse planene, er at tiltakene som settes inn, skal være basert på kunnskap om både årsakene til ulykker og lokaliseringen av dem. Det å fokusere ensidig på hvor ulykene skjer uten å identifisere årsakene, vil gjøre trafikksikkerhetsarbeidet mindre offensivt. Vi har de siste fem årene sett en betydelig forbedring i datamaterialet om hvor og hvordan ulykker skjer. Dette gir et godt grunnlag for en målrettet politikk. Vi henter i dag ulykkesdata fra *Statens vegvesens STRAKS-register*, som er data samlet inn av politiet, og hvor ulykkene er stedfestet og beskrevet. Statens vegvesen har videre egne *ulykkesanalysegrupper* som foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg. I tillegg har vi *Statens havarikommisjon for transport* og *Norsk pasientregister*. Sistnevnte ble i 2009 utvidet med et sett personidentifiserbare opplysninger om skader og ulykker. Dermed fanger vi opp flere vegtrafikk hendelser enn de som rapporteres fra Politiet.

På grunnlag av disse dataene identifiserer vi de medvirkende årsakene til vegulykker samt steder og trafikantgrupper som er spesielt ulykkesutsatte.

For høy fart er ikke bare en medvirkende faktor til at ulykker skjer, men er også en viktig faktor for å forklare skadeomfanget. Høy fart etter forholdene og/eller over fartsgrensen er en medvirkende årsak til rundt halvparten av dødsulykkene på norske veier. I denne sammenheng er erfaringene fra Sverige viktige. Sverige har de siste årene kombinert tiltak for å endre farlig trafikantadferd samtidig som man har gjennomført tiltak rettet mot vegen. I Sverige er det i dag bygget ut rundt 4 000 km med midtseparert veg, samtidig som de har satt ned fartsgrensen på over 15 000 km med veg uten midtdelelere og tredoblet kontrollvirksomheten de siste ti årene. Begge typer tiltak begrenser skadeomfanget ved ulykker.

I Norge har man beregnet at en økning i gjennomsnittshastigheten på vegen med 2 km/t fører til 10 % flere drepte i løpet av ett år. Derfor er det viktig å øke andelen av det trafikkarbeidet som foregår innenfor de fastsatte fartsgrensene, samtidig som vi setter fartsgrensene på et nivå som står i stil til nullvisjonen om et trafikksystem uten drepte og hard skadde. Dette er årsaken til at Politiet utførte rundt 11% flere kontroller av førere og kjøretøy i 2010 enn året før.

Regjeringen har åpnet for montering av automatiske gjennomsnittsmålinger på 40 nye strekninger de neste tre årene. Bare i år vil Statens vegvesen vurdere å sette opp 11 slike fartskontroller på farlige strekninger. Erfaringer fra et forsøksprosjekt, så vel som erfaringer fra andre land, viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadet kan bli redusert med 30-40% på enkelte strekninger. Kravet om kunnskapsbaserte tiltak gjør at vi har et langt bedre grunnlag for å iverksette fartskontroller på steder og til tidspunkter der de ulykkesreduserende effektene er størst.

Statens vegvesen har videre utarbeidet et forslag til nye kriterier for fastsettelse av fartsgrenser utenfor tettbygde strøk. Selv om 80 km/t beholdes som generell fartsgrense utenfor tett bebyggelse, innebærer forslaget en innstramming i fartsgrensekriteriene. Det blir foreslått at hastighetsgrensene på vegstrekninger med høy årspåfart og uten midtseparering skal senkes fra 80 til 70 km/t. Dette innebærer at om lag 420 km veg vil få redusert fartsgrensen. Bare dette tiltaket vil etter anslagsvis gi i størrelsesorden 10 færre drepte og hardt skadde pr år. Videre begrenses muligheten for særskilt fartsgrense på 90 km/t til veier med høy standard og årspåfart lavere enn 1 500 samt til veier med midtrekkverk eller midtde-

ler. Totalt for landet innebærer dette at i overkant av 400 km veg som i dag har fartsgrense 90 km/t, vil få redusert fartsgrense til 80 km/t.

Parallelt med disse tiltakene fortsetter arbeidet med investeringer i midtdelelere. I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet* er det lagt opp til å åpne 54 km motorveg og etablere midtrekkverk på 93 km to- og trefelts riksveier innen 2014. Til sammen vil vi dermed om tre år ha 750 km møteseparerte veier i tillegg til 365 km riksveg med forsterket midtoppmerking. Kravet i vegnormalene er i dag at det skal etableres midtrekkverk når årspåfarten er over 8 000. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å vurdere å senke denne grensen når man bygger ny veg, samt å ta hensyn til ulykkesituasjonen på enkelte eksisterende vegstrekninger. Vegdirektoratet er også blitt bedt om å vurdere om andre typer midtrekkverk som krever mindre plass, kan være aktuelle. I denne sammenheng har vi vektlagt muligheten for å lære av løsninger som er brukt i andre land; eksempelvis i Sverige.

Vegholder og vegetats ansvar

Forslagsstillerne viser til Statens havarikommisjons tilrådninger og ber om et forslag "*om ansvarliggjøring av vegholder og vegetat for manglende trafiksikkerhet*". I Statens havarikommisjon for transport (SHT) sin tilråding i etterkant av møteulykke mellom personbil og lastebil på fylkesveg 13 i Alta 1/1-2009 står det at:

"Havarikommisjonen tilrår at Samferdselsdepartementet i samråd med Statens vegvesen og fylkeskommunene vurderer å innføre kriterier for forsvarlig sikkerhetstilstand av offentlige veier, herunder maksimale spordannelser, basert på en total vurdering av risiko."

Klare kriterier for hva som skal regnes som en forsvarlig sikkerhetstilstand må ligge i bunn før det er relevant med en diskusjon angående ansvarliggjøring av vegholder og vegetat. Jeg vil derfor avvente å gå inn i en diskusjon om ansvarliggjøring til etter arbeidet med vurderinger i tilknytning til tilrådingen fra Statens Havarikommisjon for Transport er avsluttet.

Jeg vil i forlengelsen av dette også minne om at vi har gitt Vegdirektoratet i oppgave å forberede opprettelsen av et eget vegtilsyn fra første halvår 2012. Et slikt tilsyn representerer et viktig bidrag til det samlede trafiksikkerhetsarbeid i vegsektoren.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. mars 2011**

Dokument 8:76 S (2010-2011) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden

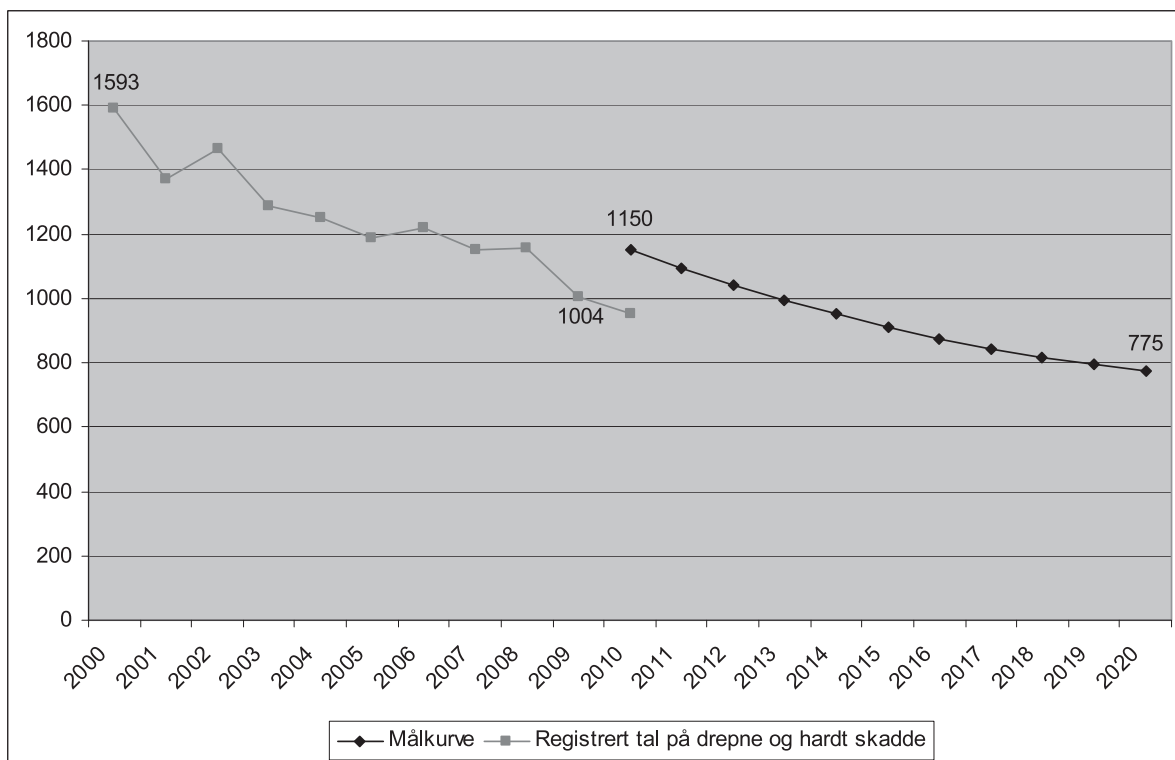
Jeg viser til brev av 8. februar 2011 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet om kamp mot trafikkdøden.

Regjeringens strategi for ulykkesforebygging på norske veger er formulert i *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet* i perioden 2010-2013. Denne er en konkretisering av *Nasjonal transportplan* for perioden 2010-2019, som Stortinget allerede har behandlet gjennom St.meld. nr. 16 (2008-2009).

Nasjonal transportplan repeterer ikke utelukkende Regjeringens ønske om null drepte og hardt skadde i trafikken. Tvert om spesifiserer planen konkrete etappemål og skisserer en strategi for hvordan vi skal nå etappemålet. Stortinget ga i 2009 sin tilslutning til etappemålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel

innen 2020. Dette innebærer at det i 2020 maksimalt skal være 775 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge, et ambisiøst mål som Regjeringen arbeider systematisk mot.

For å nå etappemålet er det i *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet* satt et delmål om maksimalt 950 drepte og hardt skadde på vegen innen 2014. Foreløpige tall for 2010 viser et forventet resultat på 883 drepte og hardt skadde. Vi ligger dermed godt an i forhold til det fastsatte delmålet for 2014. Dette føyer seg inn i en langsiktig trend. Som det går fram av figuren under, ble antall drepte og hardt skadde redusert fra 1593 til 1004 mellom 2000 og 2009. Etter hvert som ulykkestallene kryper nedover, vil det også være vanskeligere å finne kostnadseffektive enkelttiltak som vil hjelpe oss å nå nullvisjonen. Arbeidet blir mer krevende. Det er derfor til stor inspirasjon at land som Sverige, som har færre drepte per 100 000 innbyggere enn Norge, har oppnådd klare ulykkesreduksjoner de siste årene.



Den statlige innsatsen til trafikkikkerhet har blitt trappet opp de senere årene, og det er i NTP 2010-2019 lagt opp til en fortsatt høy innsats. Eksempelvis

doblet Regjeringen trafikkikkerhetsinvesteringene på riksveg i 2009 i forhold til hva som var planlagt i forrige NTP (2006-2015). I dagens NTP er det lagt

opp til å øke den årlige innsatsen med ytterligere 50% innen 2020.

Det finnes allerede flere handlingsplaner hvor trafikksikkerhet på veg omtales. Foruten *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013* har Statens vegvesen utarbeidet et eget *Handlingsprogram for 2010-2013*, hvor det blant annet inngår en detaljerte lister over hvor og når det skal gjennomføres trafikksikkerhetsinvesteringer. Regjeringa legger et systemperspektiv til grunn for arbeidet med trafikksikkerhet. I tillegg til å fokusere på de direkte årsaksforholdene ved en ulykke, legger vi også vekt på bakenforliggende årsaker som finnes i organisatoriske, økonomiske og samfunnsmessige forhold. Derfor er det nødvendig med en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. Dette er årsaken til at den nasjonale tiltaksplanen inkluderer en samlet omtale av trafikksikkerhetsarbeidet til Trygg Trafikk, Politidirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Helsedirektoratet og Statens vegvesen. Planen viser 152 ulike trafikksikkerhetstiltak som de fem aktørene vil gjennomføre i planperioden 2010-2013. Utover disse store aktørene peker planen også på det viktige trafikksikkerhetsarbeidet som gjennomføres av fylkeskommuner og kommuner, forsvaret og en rekke interesseorganisasjoner.

Det er sentralt i Regjeringens arbeid at vi kombinerer tiltak rettet mot trafikanten, vegen og kjøretøyet.

Tiltak rettet mot trafikanten

Ett fokusområde er fart. For høy fart er ikke bare en medvirkende faktor til at ulykker skjer, men er også en viktig faktor for å forklare skadeomfanget. Det er beregnet at dersom alle overholdt fartsgrensene ville anslagsvis 50 færre blitt drept og 150 hardt skadd per år. Dette er årsaken til at Politiet økte antallet kontroller av førere og kjøretøy med over 11% i 2010 i forhold til året før. Likeledes har Regjeringen åpnet for montering av automatiske gjennomsnittsmålinger på 40 nye strekninger de neste tre årene. Bare i år vil Statens vegvesen vurdere å sette opp 11 slike fartskontroller på farlige strekninger.

Holdningskampanjer kombinert med økt kontrollvirksomhet har også god effekt. Samferdselsdepartementet vil videreføre strategien med satsing på et fåtall av større kampanjer med en varighet over flere år, blant annet knyttet til fart, bilbelte, sykkelhjelm, trøtthet og samspill mellom bilfører og syklist.

Enkelte kampanjer vil også være rettet mot spesielt ulykkesutsatte grupper. I OECD-landene er trafikkulykker den viktigste dødsårsaken for ungdom mellom 15 og 24 år. I Norge er 25 % av de drepte i denne aldersgruppa, mens de utgjør bare 10 % av befolkningen og står for ca 7 % av trafikken. Statens vegvesen vil derfor i år utføre mer målrettede kon-

troller og informasjonskampanjer rettet til ungdomsmiljøer. Et eksempel på en slik kampanje er "Ringsakerprosjektet", hvor Statens vegvesen er en viktig støttespiller. Prosjektet har med suksess kombinert økt og mer målrettet kontrollvirksomhet med dialog og holdningskampanjer rettet direkte mot risikoutsatt ungdom. Man har blant annet tatt kontakt med den motorinteresserte ungdommen og inngått en avtale om at hvis de ikke blir tatt i politikontroller, kan de delta på glattkjøring, som er svært populært.

Ungdomsulykkene karakteriseres av høy risikovillighet i form av rus, fart og lav bruk av bilbelte, samtidig som føreren mangler erfaring. De unge er framtidens bilister. Derfor er det særdeles viktig å gjøre disse til gode trafikanter. Etter Kunnskapsløftet får alle unge trafikkopplæring i skolen, og vi oppfordrer foreldre til å øke mengdetreningen under øvelseskjøringen. Vi vil arbeide videre med tiltak som kan bedre føreropplæringen og etterutdanne kjøreskolelærerne, samtidig som vi vurderer merking av kjøretøy som har ferske førere. Til sist vurderer vi også dobbel prikkbelastning i den toårige prøveperioden etter førerne har tatt lappen.

Kjøring under påvirkning av annen rus en alkohol har de siste 10-20 årene vært et økende trafikksikkerhetsproblem. Stortinget har nylig vedtatt en lov om endringer i vegtrafikkloven relatert til ruspåvirket kjøring. Formålet er forbedret trafikksikkerhet samt mer effektiv ressursbruk for politiet, påtalemyndighet og domstoler. Regelendringene vil bidra til at forbudet i vegtrafikkloven mot å føre motorvogn under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler i stor grad likebehandles. Alle som tar førerkort klasse B, har i dag føreretten på prøve de første to årene. Om føreren i denne prøveperioden blir straffet for kjøring med påvirkningsgrad svarende til 0,4 promille eller lavere, risikerer føreren å tape føreretten for en kortere periode og må avlegge full førerprøve. Målet med disse tiltakene er å få ned ulykkestallene blant unge og uerfarne sjåførere.

Tiltak knyttet til vegen

I tilknytning til tiltak rettet mot vegen har Statens vegvesen fremmet et forslag til nye kriterier for fastsettelse av fartsgrenser utenfor tettbygde strøk. Selv om 80 km/t beholdes som generell fartsgrense utenfor tett bebyggelse, innebærer forslaget en innstramning i fartsgrensekriteriene. Det blir foreslått at hastighetsgrensene på vegstrekninger med høy årsgjennomsnittstrafikk og uten midtseparering skal senkes fra 80 til 70 km/t. Dette innebærer at om lag 420 km veg vil få redusert fartsgrensen til 70 km/t. Bare dette tiltaket vil etter Statens vegvesens beregninger gi ytterligere 10 færre drepte og hardt skadde pr år. Videre begrenses muligheten for særskilt fartsgrense på 90 km/t til vegger med høy standard og årsgjennomsnittstrafikk lavere enn

1 500 samt til veger med midtrekkverk eller midtde-
ler. Totalt for landet innebærer dette at i overkant av
400 km veg som i dag har fartsgrense 90 km/t, vil få
redusert fartsgrense til 80 km/t.

Parallelt med disse tiltakene fortsetter Regjerin-
gen investeringene i midtdele. I *Nasjonal tiltaks-
plan for trafikksikkerhet* er det lagt opp til å åpne 54
km motorveg og etablere midtrekkverk på 93 km to-
og trefelts riksveger innen 2014. Til sammen vil vi
dermed om tre år ha 750 km møteseparerte ve-
ger i tillegg til 365 km riksveg med forsterket midttopp-
merking. Kravet i vegnormalene er i dag at det skal eta-
bleres midtrekkverk når årsdøgntrafikken er over
8 000. Krav til bygging av midtdele bør gjøres mer
fleksibelt. Samferdselsdepartementet har derfor bedt
Vegdirektoratet om å vurdere å senke grensen på
8 000 i årsdøgntrafikk når man bygger ny veg, samt
å ta hensyn til ulykkesituasjonen på enkelte eksiste-
rende vegstrekninger. Vegdirektoratet skal også vur-
dere om andre typer midtrekkverk som krever mindre
plass, kan være aktuelle. I denne sammenheng har vi
vektlagt muligheten for å lære av løsninger som er
brukt i andre land; eksempelvis i Sverige.

Det videre trafikksikkerhetsarbeidet

Det er igangsatt et omfattende arbeid med å revi-
dere NTP. Statens vegvesen har i den anledning

igangsatt et arbeid med et eget strategidokument om
trafikksikkerhet som grunnlag for vurderingene som
skal gjøres i NTP. Videre er Statens vegvesen bedt
om å lage en egen plan for forebygging av møteulyk-
ker. Med utgangspunkt i Stortingets behandling av
NTP 2014-2023, vil det i likhet med tidligere bli utar-
beidet to sentrale gjennomføringsdokumenter;
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og
2014-2017 og *Statens vegvesens handlingsprogram
for 2014-2017*.

Med de styringsdokumentene vi allerede har i
dag, og med prosessen det legges opp til i tilknytning
til den kommende revisjon av NTP, ser jeg derfor
ikke behov for at det fremmes for Stortinget ytterli-
gere en handlingsplan for trafikksikkerhet. Det er
desto viktigere med en bred og åpen diskusjon om
prioriteringen av trafikksikkerhet innenfor rammene
av det pågående arbeidet med *Nasjonal transport-
plan for perioden 2014-2023*. En stortingsmelding
om dette skal etter planen legges fram for Stortinget
vårsejonen 2013. Dette vil være en anledning for
Stortinget til å definere et ambisjonsnivå for framti-
dens trafikksikkerhetsarbeid og gjøre de nødvendige
økonomiske prioriteringene for å nå målene.

Vedlegg 3

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. mars 2011

**Svar på oppfølgingsspørsmål - Dokument 8:64 S
(2010-2011) - Konkrete tiltak for å bedre sikker-
heten på vegnettet**

Spørsmål:

I forbindelse med arbeidet med ovennevnte
dokument vil transport- og kommunikasjonskomi-
teen, på vegne av komiteens medlemmer fra Frem-
skrittpartiet, be om svar på følgende spørsmål:

2. Trafikksikkerhet – Bremsere store biler/vogntog –
Kontroll av bremsere
 - i) Hvilke forskrifter/veiledning til forskrift
gjelder for testing av bremsere på store biler/
vogntog hhv. nybilregistrering og kontroll
med kjøretøy som er i bruk?
 - ii) Hvilke EU-regler gjelder, og er norske for-
skrifter/veiledning til forskrift tilpasset disse?
 - iii) Er det foretatt endring i EU-regler eller vars-

let endring? Hvis ja, hvordan vil dette slå ut i
norsk regelverk for bremsekontroll?

- iv) Har norske myndigheter (Statens vegvesen)
nylig endret regelverk eller planlagt å endre
regelverk. Hvis ja, hvordan og hvorfor?

Svar:

SPØRSMÅL I) OG II):

Følgende direktiv gjelder:

- Rådsdirektiv 2000/ 30 senest endret ved direktiv
2010/ 47 bilag II er implementert i forskrift om
kontroll av kjøretøy (nyttekjøretøy) langs veg jf.
forskrift 13. mai 2009 nr. 590.
- Rådsdirektiv 2009/ 40 som er implementert i for-
skrift om periodisk kontroll av kjøretøy 13. mai
2009 nr. 591.
- Kjøretøyforskriften kapittel 26 som omhandler
bremsere ved nybilregistrering implementerer

direktiv 1971/ 320/ EØF som senest endret ved direktiv 1998/12 / EF eller direktiv 2002/ 78/ EF.

Veiledninger:

- Utekontrollveiledningen vedlegg 5 anvendes ved bremsekontroll av kjøretøy langs veg. Denne er å finne på Statens vegvesen hjemmesider.
- Kontrollveiledningen til periodisk kjøretøykontroll (vedlegg I til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy).

SPØRSMÅL III):

Det er nylig vedtatt følgende EU-direktiv; 2010/47/EU om utekontroll og 2010/48/EU om periodisk kontroll. Direktiv 2010/48/EU erstatter Bilag II til

direktiv 2009/40/EF og oppstiller en ny og oppdatert liste over kontrollpunkter med dertil hørende kontrollmetode. Medlemsstatene gis frist til å implementere hoveddelen av direktivene innen 31.12.2011. Det fremgår også klart at bil og tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg etter det nye direktivet skal kontrolleres i henhold til ISO-standard 21069 eller tilsvarende metode. Denne ISO-standarden forutsetter bruk av rullebremsprøver og vil mest sannsynlig bli implementert i norske forskrifter innen 2012.

IV):

Statens vegvesen planlegger å endre ovennevnte regelverk for å sikre implementering av relevante direktiv, jf. også iii).

