

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Høringssvar - Nasjonal transportplan 2022-2033

Vi viser til brev av 18.mars 2020 og invitasjon til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Under følger Vegtilsynets innspill.

Ambisjonsnivået for trafikksikkerhetsarbeidet

Vi støtter Statens vegvesens høye ambisjonsnivå for trafikksikkerhet gjennom videreføring av følgende mål:

Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.¹

Hovedgrunnlaget for Statens vegvesens innspill gis gjennom revidert målstruktur som skal gjelde for neste NTP. Det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem detaljeres gjennom fem målformuleringer, som ikke er innbyrdes rangert.²

I rapporten *Målkonflikter i transportsektoren – hvordan bør målkonflikter håndteres i statlige investeringsprosjekt* (Oslo Economics og Atkins, 2020), blir det pekt på ulike utfordringer som kan oppstå når tiltak innenfor transportsektoren skal utredes. I praksis er det ofte behov for å veie de ulike målsettingene opp mot hverandre. utfordringen oppstår når et tiltak bidrar negativt for oppnåelsen av noen mål, samtidig som at dette ikke er tilstrekkelig anerkjent eller vektlagt i beslutningsgrunnlaget eller beslutningsprosessen. Videre kan et snevert mandat/oppdrag føre til svak håndtering av målkonflikter.

På et mer overordnet nivå skriver Statens vegvesen i *Oppdrag nr. 8 – Trafikksikkerhet* at «jo lavere vi kommer i antall drepte og hardt skadde, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterlig reduksjon.»³

¹ Side SVV sitt svar på oppdrag nr. 8 om trafikksikkerhet

² Jf. side 5 i oppdragsbestilling nr. 9 om prioriteringer.

³ Side 12

Videre skriver de at målet med maks 50 drepte i 2030 er basert på forutsetninger fra TØI-rapporter som innebærer et betydelig løft i trafikksikkerhetsarbeidet.⁴ Statens vegvesen har beregnet at kostnaden for å oppnå én færre drept eller hardt skadd har økt med over 50 prosent mellom periodene 2014-2017 og 2018-2023.⁵ Det er forventet at kostnaden per redusert drept/hardt skadd vil øke ytterligere.

Vi savner en redegjørelse for håndtering av målkonflikter i oppdragssvarene. For eksempel mellom kostnadseffektivitet (mer veg for pengene) på bakgrunn av det forventes et mindre statsfinansielt handlingsrom, og nullvisjonen der det kan bli mer krevende å oppnå ytterligere reduksjon.

Underrapportering av trafikkskadde

Vi støtter Statens vegvesens vurdering om at god kunnskap er viktig for å drive et effektivt og målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Vegansvarlig må utøve risikobasert styring og være «føre var», samtidig som en lærer av feil og hendelser ved å utøve hendelsesbasert styring.

Det er viktig å få en reell oversikt over antall ulykker med hardt skadde som skjer, men vi vil også presisere viktigheten av å registrere hvor ulykken har skjedd.⁶ Antall hardt skadde reduseres ikke i samme grad som antall drepte. Vi vurderer det som viktig å samle inn data om alle medvirkende faktorer til ulykken og skadeomfang. Vår vurdering er at innsamling av data om tilstand på vegen og vegforhold ved ulykker for hardt skadde i større grad bør prioriteres.

Utvikling av den norske samarbeidsmodellen

Vegtilsynet er positiv til Statens vegvesens forslag om å forankre arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* i stortingsmeldingen om NTP 2022-2033, og at det bør bli en nærmere kobling mellom den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunenes planer.

Ettersom nye aktører er gitt større faglig ansvar for trafikksikkerhet mener vi også det vil være positivt om tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* konkretiseres ytterligere.

Vi støtter også arbeidet med å videreutvikle indikatorene for tilstandsutviklingen i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025*, jf. punkt 10.2.7, men vi mener at det også er behov for å utvikle indikatorer for tilstand på vegen. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-*

⁴ Side 13

⁵ Fra 207 mill.kr i 2014-2017 til 385 mill.kr i 2018-2023.

⁶ *Oppdrag 8 – Trafikksikkerhet*, pkt. c, side 25: «Alle ulykker forsøkes stedfestet...»

⁷ *Oppdrag 8 – Trafikksikkerhet*, pkt. 10.2, side 78

2021 rapporteres det på utbygging av møtefrie veger. Men siden «utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk»⁸, mener vi indikatorer settet bør utvikles også på dette området.

Rammer for regelverksutvikling

Statens vegvesen skriver i *Oppdrag 1 – Kostnadsreduksjon og økt nytte* at «veinormalene skal videreutvikles med tanke på kostnadsreduksjoner, mulighet for innovasjon og framtidige endringer som følge av ny teknologi.»⁹ Videre at kravene i vegnormalene i større grad vil «utvikles i samarbeid med alle interessenter med sikte på mer fleksibilitet, økt innslag av funksjonskrav og økt mulighet for innovasjon.»¹⁰

Vi støtter dette og viser i tillegg til arbeidet som pågår med nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet. Vi mener det er viktig å utvikle et mer hensiktsmessig regelverk i vegsektoren, og at det tas i bruk funksjonskrav der det gir best effekt. Vegnormalene må utvikles med sikte på at sikkerheten i veginfrastrukturen skal ivaretas, og konsekvenser og eventuelle målkonflikter må komme klart frem i arbeidet.

Vi savner ellers en redegjørelse av samlet behov for regelverksutvikling og regelverksstrategi i vegsektoren. Det er flere faktorer som utfordrer dagens regelverk i form av hvem og hva som skal reguleres i lov og forskrift.

Med hilsen
Vegtilsynet

Trude Tronerud Andersen
direktør

Vegard Hansen
controller

Brevet er godkjent elektronisk og har ingen signatur.

⁸ Side 90

⁹ Side 13

¹⁰ Side 37