

┌
Sekretariatet for NTP
Vegdirektoratet
Boks 8142 Dep
0033 Oslo

Deres ref.: 2010002182-350

Vår ref.:64/12-321

Dato: 29. juni 2012

▶
Nasjonal transportplan 2014-2023.

Trygg Trafikk viser til høringsbrev datert 1.mars 2012, og takker for muligheten til å komme med innspill til transportetatenes forslag til NTP.

Trygg Trafikk mener at etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 23 er et godt dokument som på en tydelig måte viser hvilke strategiske valg som er nødvendige innenfor transportsektoren for å møte de største utfordringene frem mot 2023.

Etatenes planforslag er relativt kortfattet i omtalen av trafikksikkerhet. Det er satt et mål om at antall drepte og hardt skadde ikke skal overstige 500 i 2024. Dette er et ambisiøst mål og Trygg Trafikk forventer at regjeringen kommer med mer utfyllende omtale av trafikksikkerhet, som er ett av fire overordnede mål i transportpolitikken i stortingsmeldingen om NTP.

Vi mener at en viktig forutsetning for å kunne nå de målene som er satt for reduksjon i antall drepte og hardt skadde innen 2023, er at planrammen +45 er et minimum for det som må bevilges til samferdsel i planperioden.

Sammendrag av Trygg Trafikks kommentarer.

Trygg Trafikk håper at regjeringen i stortingsmeldingen om Nasjonalt transportplan vil:

- Gi en mer inngående omtale av fylkene og kommunenes rolle i trafikksikkerhetsarbeidet
- Ha et bredere, tverretattlig perspektiv på trafikksikkerhet som inkluderer både helse- og utdanningsmyndighetenes rolle og virkemidler, i tillegg til de tradisjonelle aktørene.
- Gi signaler om mål om samarbeid mellom utdannings- og samferdselsmyndighetene knyttet til livslang trafikkopplæring
- Omtale trafikalt grunnkurs som nytt valgfag i ungdomsskolen
- Signalisere tydelige ambisjoner knyttet til at det skal være føringer om trafikkopplæring i styringsdokumentene for barnehage, skole og lærerutdanning

- Tydeliggjøre behovet for at det ved skoler bør tilrettelegges slik at barn og unge trygt kan gå eller sykle til skolen. Området rundt skolen som er tilrettelagt for fotgjengere og syklister må tilsvare gjeldende grense for skoleskyss.
- Signalisere at fullverdig drift og vedlikehold av eksisterende veiinfrastruktur må være en basis og at denne vil fullfinansieres før nyinvesteringer og oppgraderinger prioriteres
- Komme med signaler om at det vil utarbeides nasjonale, lovfestede minstestandarder for drift og vedlikehold på veinettet.
- Tydeliggjøre behovet for møtefri vei ved å justere behovskriteriene i samsvar med reell risiko for møteulykker.
- Vise vilje til å gjøre Vegtilsynet uavhengig gjennom å se på organisatorisk tilknytning. I tillegg ber vi om at det i tråd med anbefalingen fra flertallet i Vegtilsynsutvalget, settes i gang en utredning omkring mulig samhandling med trafikant- og kjøretøytilsynet.
- Ha tydelige ambisjoner og føringer på arbeidet med arbeidsrelaterte trafikkulykker – blant annet gjennom å vurdere innlemming av deler av Vegtrafikkloven i internkontrollforskriften
- Signalisere et behov for mer kunnskap om effektene av ulike tiltak på området trafikantinformasjon og trafikkopplæring og på området arbeidsrelaterte trafikkulykker

Trafikksikkerhet - et felles ansvar

Planforslaget er naturlig nok preget av at det er transportetatens forslag, og at det derfor i liten grad er trukket inn omtale av andre aktørers rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk antar at regjeringen i NTP i større grad vil vise til bredden i trafikksikkerhetsarbeidet, både gjennom mer omtale av politiet og kommunesektorens rolle, men også helse- og utdanningssiden.

Etter regionreformen er fylkeskommunene blitt svært viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet med ansvar for et veinett der om lag halvparten av de alvorligste ulykkene forekommer. I brev til Samferdselsdepartementet datert 19.04.2012 (ref. 2010/007347-359) har Vegdirektoratet foreslått at det forskriftsfestes tydeligere prosesskrav til fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid for å bidra til «fullgod trafikksikkerhetspolitikk» i alle fylker. Trygg Trafikk håper at regjeringen vil følge Vegdirektoratets anbefaling og gi signaler om dette i NTP.

Fylkeskommunene har også en viktig rolle når det gjelder å stimulere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Kommunene har et betydelig ansvar for trafikksikkerhet både som veieier, skole- og barnehageeier og stor arbeidsgiver. Kommunene har også fått en viktig rolle i skadeforebygging – herunder forebygging av trafikkulykker, gjennom den nye folkehelsesloven. Trygg Trafikk håper stortingsmeldingen vil framheve betydningen av et tverrsektorielt og systematisk trafikksikkerhetsarbeid i kommunene og synliggjøre forebygging av alvorlige trafikkulykker som en del av folkehelsearbeidet.

Trafikkopplæring i barnehage og skole

I Transportetatens planforslag står det (s 39) «Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess fra opplæring i barnehage og skole til oppfriskningskurs for eldre trafikanter». Trygg Trafikk oppfordrer regjeringen i sitt forslag til å utdype omtalen av dette punktet i sin egen melding.

Holdninger dannes tidlig og målet er at alle barn og unge får en kontinuerlig og god trafikkopplæring som fremmer risikoforståelse og evne til samarbeid, og som gjør at trafikantene kan bidra med trafikksikker atferd. Opplæringen må knyttes til aktuelle utfordringer i trafikken. Det er viktig å skape motivasjon og engasjement ved å involvere barn, unge, foreldre og ansatte i barnehage og skole.

Skolens og barnehagens ansvar for elevenes sikkerhet er nedfelt i Forskrift om miljørettet helsevern og Opplæringsloven. Skolens kompetansemål er nedfelt i Kunnskapsløftet. All erfaring tilsier at *obligatoriske* krav blir imøtekommet i sterkere grad enn frivillige ordninger. Rammeplan for barnehagen og Kunnskapsløftet bør sikre kontinuitet gjennom faglig bredde og mål som viser progresjon. Dette må også følges opp i lærerutdanningene. Dagens rammeplan for barnehager omtaler ikke trafikkopplæring eller trafikksikkerhet – det finnes heller ingen formelle krav til kunnskap om trafikkopplæring i rammeplanen for lærerutdanningen. Trygg Trafikk mener at trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid må mer forpliktende inn i retningslinjer og fagplaner.

Fra skoleåret 2013-2014 innføres Trafikalt grunnkurs som valgfag i ungdomsskolen. På årsbasis utgjør det nye faget 57 klokke timer, mot dagens 17 undervisningstimer i det som er trinn 1 i føreropplæringen. Dette gir helt nye muligheter for å styrke trafikkopplæringen på ungdomstrinnet. Det er viktig å sikre lærernes kompetanse og følge opp med stimulerings tiltak for å gi dette nye valgfaget gode rammebetingelser og læringsressurser. Trafikalt grunnkurs som valgfag gir bedre muligheter for foreldresamarbeid rundt trafikkopplæringen, særlig med tanke på informasjon om betydningen av mengdetrening. Trygg Trafikk håper at regjeringen omtaler trafikalt grunnkurs som valgfag i ungdomsskolen i NTP.

På videregående skole er det kun faget Service og samferdsel som har et kompetansemål innen trafikk. Med den kunnskap vi har om ungdommers risiko i trafikken og på bakgrunn av TØIs nye kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker, mener Trygg Trafikk at trafikksikkerhet i sterkere grad må inn i øvrig HMS-opplæring på alle yrkesfaglige studieprogrammer og inn i kompetansemål i fag på allmennfaglig studieretning.

Trygg Trafikk ønsker at regjeringen gjennom NTP vil signalisere et fortsatt mål om tettere samarbeid mellom samferdsels- og utdanningsmyndighetene¹ som et ledd i å styrke trafikkopplæringen generelt, samt trafikalt grunnkurs som valgfag i

¹ Også omtalt i NTP 2010-2019 s 283.

ungdomstrinnet og trafikk i HMS-utdanningen i yrkesfaglig utdanning spesielt. Videre håper vi at regjeringen signaliserer et ønske om å etablere mer tydelige føringer om systematisk trafikkopplæring i styringsdokumentene for barnehagene, skolene og lærerutdanningene for å sikre den livslange læringsprosessen for alle, som etatenes planforslag nevner.

Forebygging av ungdomsulykker

Trygg Trafikk mener det er viktig at regjeringen gjennom NTP signaliserer at det bør satses spesielt mot denne gruppen som har høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken enn andre grupper. Overrepresentasjonen i alvorlige ulykker blant ungdomsgruppen krever mer innsats og ressursbruk både innenfor bredde tiltakene og for de som kan betegnes som spesielt risikoutsatte. I planperioden vil det etter Trygg Trafikk mening være behov for å styrke både eksisterende tiltak og arbeidet med å utvikle nye arbeidsmåter i det forebyggende arbeidet. Vi ønsker at dette blir tatt med i stortingsmeldingen om NTP.

Infrastruktur

Vi støtter prinsippet om at all vekst i persontrafikken i byområdene må tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Dette vil imidlertid gi store utfordringer fordi trafikksikkerheten for gående og syklende per dags dato ikke er tilfredsstillende. Trygg Trafikk vil også trekke frem den sterke vektleggingen av drift og vedlikehold på veisektoren. Dette kan få stor betydning for trafikksikkerheten gjennom et mer forutsigbart veinett for trafikantene.

Infrastruktur for myke trafikanter

Samtidig som antall drepte og hardt skadde går ned, ser vi at de myke trafikantene henger etter i den positive utviklingen. I 2011 var 16% av de trafikkdrepte fotgjengere og syklistere. Ved siden av opplærings- og informasjonsarbeid overfor gående og syklistere, er prioritering av myke trafikanter i veginfrastrukturen avgjørende for sikkerheten. Trygg Trafikk mener derfor at NTP i større grad må tydeliggjøre hvordan økt gange- og sykkelandel skal kunne skje uten en økning i ulykkene blant de myke trafikantene.

I byer og tettsteder må sikkerhet for fotgjengere og syklistere prioriteres foran fremkommelighet for andre trafikantgrupper. Drift og vedlikehold av fortau, sykkel- og gangveier, også vinterstid, må prioriteres på linje med vedlikeholdet av det øvrige veinettet.

Gang- og sykkeltrafikk må i størst mulig grad separeres fra biltrafikk. Der dette ikke er mulig må fartsgrensen være maks 30 km/t i tettbebygde strøk. Syklistere og gående må i størst mulig grad også separeres, for å unngå konflikter.

Med en forventning om at trafikkveksten i byområder skal komme i kollektivtransport og i sykling og gange mener Trygg Trafikk at 10 prosent av veibudsjettet må settes av til infrastruktur for myke trafikanter.

Opplæringsloven § 7 gir elever som bor lenger unna skolen enn 2 km (1. trinn) og 4 km (2.-10. trinn) rett til fri skoleskyss. I dette ligger det at når elever bor nærmere skolen enn disse grensene, forventes det

at de går eller sykler.

Det bør derfor innføres en trygg sone på 4 km rundt skoler der barn kan ferdes trygt som fotgjengere og syklister. Dette knyttes dermed opp mot barns rett til skoleskyss fra 4 km.

Møtefri vei

Statens vegvesen legger til grunn at det er behov for midtrekkverk på alle veier med døgntrafikk over 6000 kjøretøy, der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere. I tillegg mener etaten at det vil være behov for midtrekkverk på enkelte veier med døgntrafikk under 6000 kjøretøy på strekninger med høy tungtrafikkandel og mange møteulykker. Trygg Trafikk mener det er positivt at skadekostnaden på en strekning tas med som et kriterium for å utløse midtrekkverk. Vi mener i tillegg at en generell grense på 6000 i døgntrafikk er for høyt. Mange strekninger får også større sesongbelastning på grunn av turisttrafikk. Derfor øker risikoen for møteulykker på mange strekninger i sommerhalvåret. Trygg Trafikk mener at det vil være behov for midtrekkverk på alle veier med døgntrafikk over 4000 kjøretøy.

Den økte andelen møtefri vei som kan bygges ved en utvidet ramme på 45% anslås å gi en vesentlig reduksjon i drepte og hardt skadde. Trygg Trafikk mener at denne reduksjonen er så vesentlig at utgangspunktet for bevilgningene må bli så høyt at vi nærmer oss en dekning av behovet for møtefri vei på totalt 1850 km.

Forsterket midtoppmerking bidrar til å redusere sannsynligheten for at kjøretøyer kommer over i motgående kjørefelt. I planforslaget pekes det på at dette kan være en midlertidig løsning i påvente av at det skal bygges møtefri vei, eller et permanent tiltak på veier som ikke tilfredsstillere behovskriteriene for møtefri vei. For veier med smalere veibredde, krever forsterket midtoppmerking en breddeutvidelse på samme måte som ved etablering av midtrekkverk. Trygg Trafikk mener at forsterket midtoppmerking ikke må brukes som en forenklet løsning på strekninger der det i utgangspunktet er behov for fysisk skille. Vi viser samtidig til ovenstående kommentarer vedrørende behovskriteriene for møtefri vei.

Tiltak mot utforkjøringsulykker

Trygg Trafikk synes det er positivt at Statens vegvesen vil videreføre målet fra NTP 2010-2019 om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle minstekravene i Statens vegvesens håndbøker med hensyn til utforming av siderekker, ettergivende master og profilert kantlinje. Det er også positivt at alle farlige kurver skal utbedres eller skiltes. Vi mener samtidig at det må legges mer vekt på utbedring av farlige kurver fremfor bare skilting, som må sees som et midlertidig supplement til utbedring. Utbedring av farlige svinger vil gi bedre trafikksikkerhet for flere fordi flere trafikanter overser skilting og feilvurderer kurveradie og friksjonsforhold.

Fylkesveiene står for cirka 45% av de drepte og hardt skadde. Utforkjøringsulykker er den største utfordringen på denne delen av vegnettet. Når utforkjøring står for hele 41% av de drepte og hardt skadde på fylkesveinettet, er dette et alvorlig problem av nasjonal karakter. Selv om mange av disse ulykkene kunne vært unngått ved at trafikantene valgte lavere hastighet, er det et stort behov både for utbedring av selve

kurven og sideterrenget. I planforslaget pekes det på at dette er et problem, men vi kan ikke se at det gis noe anslag på behovets størrelse. Det er etter vår mening behov for å kartlegge behovet for utbedring og sikring av farlige svinger også på fylkesveinettet.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av veiinfrastrukturen er viktig for trafikksikkerheten. Store standardsprang gir et uforutsigbart veinett som ikke alltid samsvarer med trafikantenes kompetanse.

Trygg Trafikk ser positivt på at man i planforslaget prioriterer å drifte, vedlikeholde og fornye eksisterende veinett slik at det kommer opp mot akseptabel standard, og vil bli opprettholdt på dette nivået. Vi mener samtidig at stortingsmeldingen må tydeliggjøre at fullverdig drift og vedlikehold av eksisterende veiinfrastruktur må være en basis. Denne må fullfinansieres før investeringer i form av nyinvesteringer og oppgraderinger prioriteres inn i planen.

I tidligere nevnte brev til Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet foreslått et sett av nasjonale føringer for standarden på fylkesvei, i tillegg til krav til fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid. Arbeidsgruppen har ut fra en samlet vurdering av næringslivets og vegbrukernes behov og nasjonale mål, veid opp mot hensynet til fylkeskommunal handlefrihet, anbefalt at det på bestemte områder bør gis nasjonale føringer i form av tekniske og funksjonelle krav til standarden på fylkesveinettet. Trygg Trafikk har i sin høringsuttalelse støttet arbeidsgruppens forslag og oppfordrer regjeringen til å følge opp Vegdirektoratets anbefalinger og gi en beskrivelse av nasjonale føringer for fylkesveinettet i Nasjonal transportplan.

Veitilsyn

Stortinget sluttet seg til Samferdselsdepartementets forslag om å legge et statlig tilsyn med sikkerhet i veiinfrastrukturen for offentlig vei til Statens vegvesen. Trygg Trafikk og medlemsorganisasjonene har ved gjentatte anledninger stilt krav om at et tilsyn med veiinfrastrukturen må være uavhengig og ha nødvendige sanksjonsmuligheter til rådighet. Dette synet underbygges også av flertallet i Vegtilsynsutvalget gjennom NOU 2009:3. Dagens veitilsyn er underlagt vegdirektøren og rår ikke over nødvendige sanksjonsmuligheter ved avvik som har betydning for sikkerheten. Planforslaget peker på at erfaringene fra virksomheten kan gjøre det aktuelt å vurdere nye oppgaver og myndighet til tilsynet. Trygg Trafikk ber om at Regjeringen vurderer mulighetene for å gjøre Vegtilsynet uavhengig gjennom å se på organisatorisk tilknytning. I tillegg ber vi om at det i tråd med anbefalingen fra flertallet i Vegtilsynsutvalget, settes i gang en utredning omkring mulig samhandling med trafikant- og kjøretøytilsynet.

ITS

I planforslaget beskrives førerstøttesystemer som vil påvirke trafikksikkerheten gjennom atferdsregulering. Det sies videre at Statens vegvesen vil gjennomføre tiltak som fremmer og tilrettelegger for økt utbredelse av slikt utstyr. Betydningen av denne type utstyr for trafikksikkerheten er forventet å være så stor at Trygg Trafikk ønsker en mer utfyllende beskrivelse av hvordan dette arbeidet er tenkt gjennomført i planperioden.

Trygg Trafikk ønsker videre at regjeringen gjennom stortingsmeldingen om NTP viser at muligheten til å spare liv ved i å ta i bruk ny teknologi utnyttes og prioriteres foran hensynet til den enkeltes handlefrihet.

En del utsyr i kjøretøyene hjelper føreren i vanskelige situasjoner og avhjelper oppmerksomhetskonflikter. Dette utstyret er ofte kostbart og velges bort også ved kjøp av dyre bilmodeller. Trygg Trafikk ber om at stortingsmeldingen peker på mulighetene for å regulere etterspørselen etter denne type sikkerhetsutstyr gjennom bilavgiftene. Bilavgiften bør i tillegg generelt brukes slik at den i større grad stimulerer til å velge biler med sikkerhetsutstyr som bidrar til å redusere ulykker og skadeomfang.

Arbeidsrelaterte trafikkulykker

For mange arbeidstakere er ferdsel i veitrafikken en av de største risikosituasjonene de blir utsatt for når de er i arbeid. Dette gjelder ikke bare yrkessjåfører, men også mange andre som må kjøre i forbindelse med jobb.

Trygg Trafikk er svært tilfreds med at Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker i Norge (TØI 1188/2012). Omfanget av ulykkene viser at det er behov både for mer kunnskap og strukturelle tiltak på dette området. Trygg Trafikk antar at det i NTP kommer signaler på hvilken retning regjeringen ser for seg at dette arbeidet skal få i planperioden.

I et møte 12. juni 2012 med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa om temaet ble det bedt om konkrete innspill til tiltak. Trygg Trafikk ønsker i denne omgang å forslå følgende:

Innlemming av (deler av) vegtrafikkloven i internkontrollforskriften.

I NTP er det påpekt at arbeidsrelaterte trafikkulykker i større grad skal inn i HMS-arbeidet i bedriftene. Internkontrollforskriften legger føringer for bedriftenes HMS-arbeid. I forskriften er det henvist til åtte forskjellige lover, men Vegtrafikkloven er ikke omtalt. I Arbeidsmiljøloven (§ 3-1; Krav til systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid), står det at arbeidsgiver skal sørge for at det utføres systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid på alle plan i virksomheten. Trygg Trafikk mener at arbeidsgivers ansvar for arbeidstakernes sikkerhet når de oppholder seg i veitrafikken i arbeidstiden, er for implisitt i dagens lovverk. Det er grunn til å tro at en inkludering av deler av Vegtrafikkloven i internkontrollforskriften vil legge tydeligere føringer for arbeidsgiverne til å ha et mer systematisk fokus på trafiksikkerhet i sitt HMS-arbeid. Allerede i Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på vei 2006-2009, ble det foreslått at konsekvensene av å innlemme deler av vegtrafikklovgivningen inn i internkontrollforskriften skulle utredes (s 79). Havarikommisjonen har også foreslått å innlemme Vegtrafikkloven i internkontrollforskriften i en av sine sikkerhetstilrådninger, fra Rapport nr. VEI 2007/1, tilråding VEI 2007/05T.

Sikkerhet som krav ved offentlige virksomheters kjøp av transporttjenester

Offentlig sektor er en stor kjøper både av person- og godstransporttjenester. Offentlige virksomheter kan gjennom å stille krav til sikkerhet ved kjøp av transporttjenester bidra til å påvirke markedet. Trygg Trafikk håper regjeringen gjennom NTP signaliserer at den

ønsker at statlige virksomheter skal prioritere sikkerhet i anbudsutlysninger av transporttjenester.

Økt kunnskap

Opplæring og informasjon

I forrige NTP står det (s 274) «For enkelte tiltakstyper mangler det tilstrekkelig faglig grunnlag for å tallfeste virkningene, selv om det er liten tvil om at tiltakene har effekt. Dette gjelder blant annet trafikksikkerhetskampanjer, tiltak rettet mot føreropplæringen, trafikantopplæring i barnehage og skole, samt tiltak på kommunale og fylkeskommunale veier.» Det mangler fortsatt kunnskap på en del av disse tiltakstypene og det er et mål at vi i større grad kan finne måter å vurdere effekten av tiltakene på. Trygg Trafikk håper at regjeringen i neste NTP også tar opp dette tema i tilknytning til målet om reduksjon av antall hardt skadde og drepte og signaliserer et ønske om å få mer kunnskap på disse områdene.

Arbeidsrelaterte trafikkulykker

TØIs rapport 1188/2012 gir en første nyttig oversikt over arbeidsrelaterte trafikkulykker. I denne rapporten påpekes også behovet for mer kunnskap på ulike områder. Trygg Trafikk håper at regjeringen vil signalisere at det i planperioden er et ønske om å få mer kunnskap også på dette området.

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk

Kari Sandberg/s/
direktør

Bård Morten Johansen/s/
distriktsleder