



Samferdselsdepartementet  
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: mkv

Dato: 26.8.2022

## **Innspill til utredning av organisering av veisektoren – formålet til Nye veier**

Vi viser til invitasjon til å komme med innspill til ovennevnte utredning. Bakgrunnen for dette arbeidet er Hurdalsplattformen, hvor det står at regjeringen vil «*utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres, med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging*».

### ***Forpliktelse til å intensivere nullvisjonsarbeidet***

Trygg Trafikk vil minne om at regjeringen også har forpliktet seg til å intensivere nullvisjonsarbeidet, jf. Hurdalsplattformen. Nullvisjonen innebærer bl.a. et delt ansvar der myndighetene har både et etisk og praktisk ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Vi oppfordrer derfor departementet generelt til å vurdere og vektlegge nullvisjonen i alle deler av utredningen, og spesielt når det gjelder utfordringer som følge av manglende samordning mellom veieiere på ulike forvaltningsnivåer.

### ***Nye veier AS har fått i oppdrag å prioritere lønnsomhet***

Trygg Trafikk har ett konkret innspill til utredningen som gjelder formålet til det statseide veiselskapet Nye veier AS. I vedtektene går det tydelig frem at formålet er å prioritere lønnsomhet:

*«Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier samt effektiv og helhetlig planlegging og utbygging av sikre jernbanestrekninger, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Riksveistrekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet».*

Denne føringen forsterkes i Nasjonal transportplan 2022–2033, der virksomheten er tett og ensidig koblet til det nye hovedmålet om «mer for pengene», gjennom bl.a. føringer om optimalisering og porteføljestyring. Her omtales Nye veier-modellen som følger: *«Statens mål som eier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjekter selskapet har fått ansvar for. Basert på dette har selskapet som formål å oppnå en mer kostnadseffektiv og helhetlig utbygging. Det ble ikke satt andre mål som skulle nås i tillegg til dette, noe som reduserer risikoen for målkonflikter. Denne tydelige prioriteringen har vært en sterk driver for å øke lønnsomheten i hele Nye Veier AS prosjektportefølje»* (boks 4.3).

### **Målkonflikt mellom «mer for pengene» og nullvisjonen**

Trygg Trafikk har i møte med statsråd Jon-Ivar Nygård den 7.1.2022 og brev av 14.1. 2022 satt søkelys på at det er en målkonflikt gjennom hele styringslinjen der «mer for pengene» er prioritert foran nullvisjonen. Dette har ført til at samfunnsøkonomiske analyser og lønnsomhetsvurderinger tillegges for stor vekt i beslutninger om veistandard og fartsgrense, på bekostning av andre hovedmål som nullvisjonen.

Vi har også påpekt at det er en utfordring at spart reisetid verdsettes svært høyt i disse analysene, mens liv og helse verdsettes lavt. For eksempel er en time spart reisetid mer verdt enn det å leve en time ekstra. Dermed oppstår det ved planlegging og bygging av nye veier insentiver å heve fartsgrensen og redusere sikkerhetsstandarden for å øke lønnsomheten, noe som virker negativt på trafikksikkerheten<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.tryggtrafikk.no/i/nyheter/er-lonnsomhet-viktigere-enn-a-spare-liv/>

Målkonflikten mellom «mer for pengene» og nullvisjonen fikk praktiske konsekvenser i 2020 da Solberg-regjeringen, etter en lang utrednings- og høringsprosess som bl.a. inneholdt samfunnsøkonomisk analyse, besluttet å åpne opp for firefeltsvei med smal veiskulder (1,5 m) og fartsgrense 110 km/t. Dette til tross for at forskningen var tydelig på at konsekvensen ville bli 15-20 prosent flere ulykker<sup>2</sup>, og være i strid med nullvisjonen.

Vi viser i den sammenheng til ny rapport fra Statens havarikommisjon om påkjøringsulykken med personbil og vogntogfører på E18 (smal firefeltsvei) ved Arendal 29. mai 2020<sup>3</sup>, som knytter ulykken til en målkonflikt, der «mer for pengene» har blitt prioritert foran nullvisjonen gjennom hele styringslinjen. Konsekvensen av dette var, ifølge Havarikommisjonen, at Nye veier og Statens vegvesen ikke vektla trafiksikkerhet nok i forbindelse med prosjektering og bygging av strekningen.

### ***Forslag om å utvide formålet til Nye veier***

Statens vegvesen har nylig foreslått mer fleksible vegnormaler etter at departementet ba om et forslag som bedre hensyntar klima- og miljømål, samt ivaretar trafiksikkerheten. Dette viser etter vårt syn et skifte i prioritering av hovedmålene i transportpolitikken. Trygg Trafikk foreslår derfor at utredningen av organiseringen av veisektoren inkluderer en vurdering av om Nye veiers formål (vedtekter) bør endres og utvides, slik at det balanseres bedre mot de øvrige transportmålene, herunder nullvisjonen.

Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

**Trygg Trafikk**

Jan Johansen  
Direktør

Miriam Kvanvik  
Fagsjef myndighetskontakt

---

<sup>2</sup> <https://www.tryggtrafikk.no/i/nyheter/regjeringen-apner-for-a-bygge-smale-motorveier-tidsbesparelser-ser-ut-til-a-vaere-viktigere-enn-menneskeliv/>.