

## Høringsnotat Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Foreningen Nei til Frontkollisjoner har sitt mål som navn. Møtefrie veier med fysiske barrierer eller annen teknologi som hindrer frontkollisjoner og utelukker andre ulykker. Sikkerhetsbarrierer mellom kjørefeltene og trygge sideterreng.

Vi i Nei til Frontkollisjoner erkjenner at vi i større grad må være villige til å tenke nytt, og vi må bruke de mulighetene den teknologiske utviklingen gir oss. I dette ligger blant annet behovet for å utvikle, tilrettelegge og implementere ulike ITS-løsninger som vil bidra til å bedre trafikksikkerheten. Tiltak som bidrar til raskere innfasing av allerede kjent og utprøvet kjøretøyteknologi må prioriteres.

Nei til Frontkollisjoner ønsker en gjennomgående holdningsendring til planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter som påvirker sikkerheten til kjørende med og uten motor på vei, og gående skal gjøres på en måte som ikke utsetter mennesker for farer for liv.

Veitrafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem og nullvisjonen skal være et utgangspunktet for alt planlegging og utbygging av transportårer på veien.

Vi må planlegge og bygge slik at selv en liten feilvurdering fra en trafikant ikke skal medføre en trafikkulykke med omkomne eller hardt skadde. Sammen med økt fokus på sikrere kjøretøy, sikkerhetsutstyr/ny teknologi og trafikantenes adferd kan dette på de fleste områder oppfylle nullvisjonen.

Ulykkesstatistikken for perioden 2011–2014 viser at 35 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet. **Frontkollisjoner utgjør 45 prosent av disse** og er den klart største utfordringen. De tre første månedene av 2016 utgjør frontkollisjoner over 50 prosent av alle trafikkdrepte på norske veier.

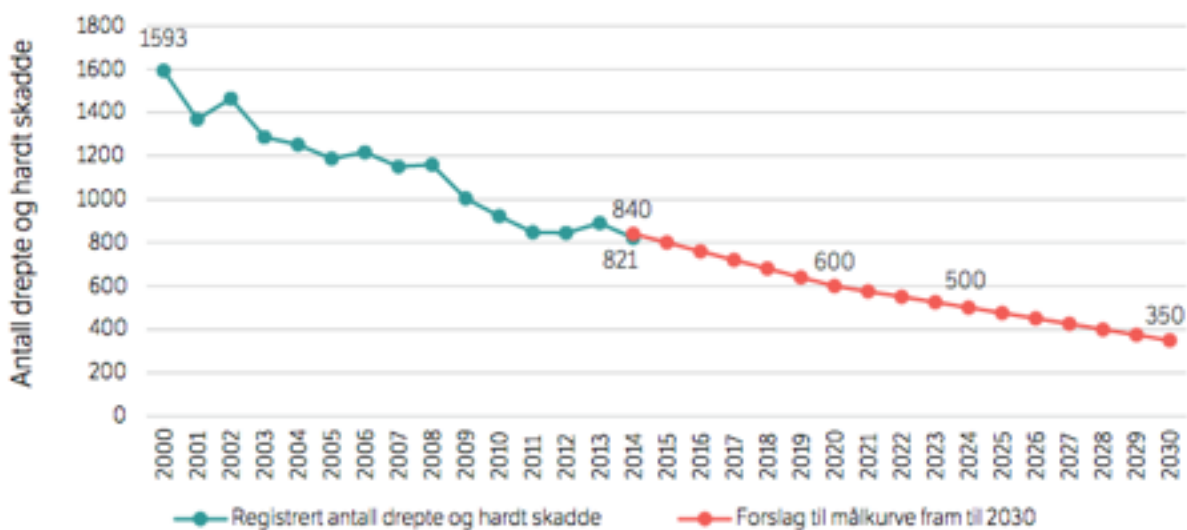
**Etappemålet for trafikksikkerhet** ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014-2023. Det innebærer at tallet på drepte og hardt skadde skal halvers innen 2024. Vi i Nei til Frontkollisjoner foreslo et slik halveringsmål på et tidlig referansemøte i forarbeidet til innværende NTP 2014-2023, mot tidligere mål om en reduksjon på 1/3 del. I 2015 var det 810 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav 117 drepte. Summen av drepte og hardt skadde ligger høyere enn det målkurven viser at vi bør ligge for å være på rett kurs i forhold til halveringsmålet.

### Nye mål for trafikksikkerhet

Innenfor trafikksikkerhetsområdet er det foreslått som nytt etappemål at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030.



# NEI TIL FRONTKOLLISJONER



Registret antall drepte og hardt skadde med forslag til målkurve fram til 2030.

Kilde: Statens vegvesen

Vi i Nei til Frontkollisjoner mener nye etappemålet skal være ambisiøse, og transportetatene mener det er realistisk ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Utfordringen er at jo lavere vi kommer i antall drepte og hardt skadde, desto mer krevende blir det å oppnå en ytterligere reduksjon. Samtidig vil kravene til samhandling mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet bli større. Men vi har fortsatt mange «dødsveier» og «dødsmiler» som ikke er sikret og disse vil gi store bidrag i mot de nye målene.

Det kan anstas at:

- Bygging av firefelts motorveier med midtdeler og midtrekkverk i gjennomsnitt gir 60 prosent reduksjon i drepte og hardt skadde. ( I enkelte tilfeller har vi sett en reduksjon på over 90% i antall drepte og rundt 47 prosent i antall hardt skadde)
- Bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veier i gjennomsnitt gir 75 prosent reduksjon i drepte og 60 prosent reduksjon i hardt skadde.

(TØI rapport 1417/2015 Hvor mye kan antall drepte og hardt skadde i trafikken reduseres?)

For å nå et ambisiøst etappemål kreves endret atferd hos våre veimyndigheter og trafikanter. Det må settes større krav til utforming av vei ved planlegging og utbygging. **Grensen for etablering av møtefrie veier må ned til 4 000 ÅDT, fra dagens 6 000 ÅDT.** Kontinuerlige fartsmålinger viser at andelen som overholder fartsgrensene er økende. Det meldes likevel et stort potensiale for forbedringer. Fartskampanje, automatisk trafikkontroll (ATK) og økt utbredelse av førerstøttesystemer kan være sentrale virkemidler. Vi er glad for at Statens vegvesen nå har satt i gang et arbeid med å utforme et forslag til en ny fartsgrensepolicy, som forhåpentligvis vil gi bedre samsvar mellom sikkerhetsstandard og fartsgrenser. Vi i Nei til Frontkollisjoner har etterlyst dette, og har også gitt tilbakemeldinger om at det er svært urovekkende at nye høytrafikkerte veier uten midtsikring har fått fartsgrenser på høye 90 km/t. Dette spesielt i lys av at vi vet at menneskers tåleevne for å overleve ved en



## NEI TIL FRONTKOLLISJONER

kollisjon ligger opp til 70 km/t. Fartsgrensene må derfor settes i samsvar med målene i nullvisjonen.

**Ulykkesstatistikken for perioden 2011–2014** viser at 35 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet. **Frontkollisjoner utgjør 45 prosent av disse og er den klart største utfordringen.**

Statistikken viser også at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km øker kraftig fra fylte 75 år, både for bilførere og for fotgjengere. Antall trafikanter i denne aldersgruppen vil øke betydelig utover i planperioden, og de vil i økende grad ønske å være mobile. Det er derfor behov for at vi øker fokus på denne gruppen og trapper opp innsatsen til trafikksikkerhetstiltak rettet mot denne aldersgruppen. Den menneskelige tåleevnen ved kollisjon er betydelig lavere for denne aldersgruppen, og fysiske sikringstiltak desto viktigere.

### **Bygging av møtefrie veier**

i 2015 åpnet 9,3 km firefelts vei med fysiske atskilte kjørebaner og 26,6 km med midtrekkverk på to- og trefeltsveier. Totalt 35,9 km ny møtefri vei ble åpnet i 2015.

### **Framtidig behov for bygging av møtefrie veier**

Statens vegvesens veinormal (håndbok N100) angir behov for firefelts vei der gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er høyere enn 12 000, og behov for midtrekkverk på to- og trefelts veier der ÅDT er mellom 6000 og 12 000.

Beregninger viser at dersom veinormalens kriterier skal være tilfredstillende innen 1/1-2030 må det bygges om lag 1 800 km ny møtefri riksvei i perioden 2018-2029. Dette vil i så fall kreve en svært kraftig opptrapping av innsatsen, til 150 km ny møtefri vei per år.

Av behovet på om lag 1 800 km ny møtefri vei ligger i underkant av 400 km innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier AS

### **Behov for møtefrie veier i et mer langsiktig perspektiv:**

I utredningen «Faglig grunnlag for Motorveiplan» er det sett på framtidig behov fram til 2050. Oppsummert for alle riksveirutene er behovet for ny møtefri vei i perioden 2018-2050 anslått til 2 342 km (1 204 km ny firefelts vei og 1 138 km ny to- og trefelts vei med midtrekkverk).

Vi vet at i gjennomsnitt så foregår 50% av alle utforkjøringene til venstre for føreren. Så sammen med møtefrie veier med fysiske midtsikring, vil utforming av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker være med å redusere antall utforkjøringsulykker vesentlig.

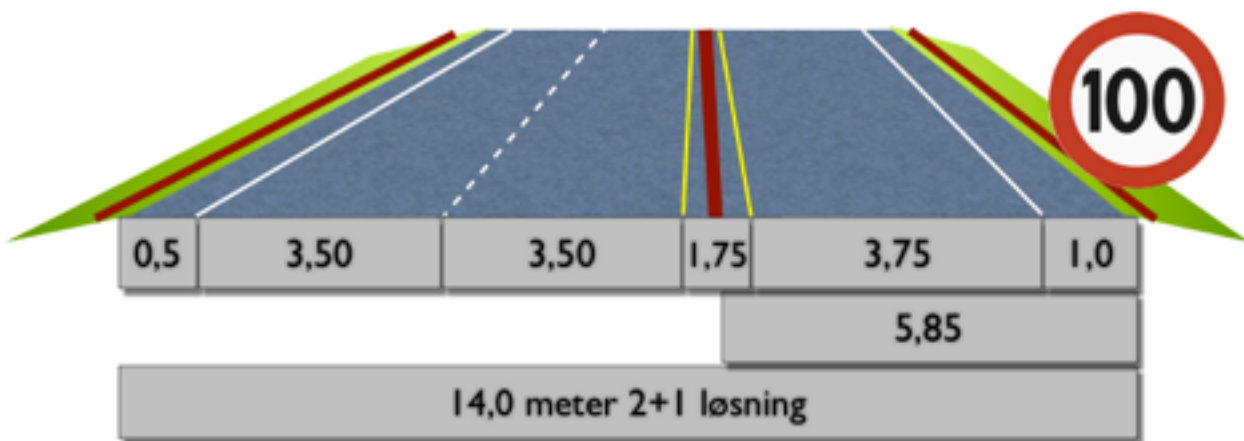
Vi merker oss at det i dokumentet « **Utviklingsstrategi for ferjefri og utbedre E39** » at det i «Forord» og innledning ikke et sted er nevnt noe om trafikksikkerheten og de mange trafikksikre strekningene på E39 som ikke bare koster samfunnet penger, men også gir store menneskelige lidelser pga en standard som ikke ivaretar nullvisjonens mål.

Med dagens veinormal med en grense på 6000 ÅDT for etablering av trafikksikre og møtefrie veier blir derfor resultatet slik: «Ferjefri E39 med god standard mellom fjordkryssingane vil føre til stor trafikkvekst. Ut frå dagens grenseverdier i vegnormalane (N100) vil det vere behov for firefeltsveg frå Kristiansand til nord for Bergen, frå sør for Ålesund til nord for Molde og siste strekninga inn til Klett. **Mellom Bergsøya og Orkanger vil det vere behov for tofeltsveg utan midtrekkverk.**»

Pkt 5.4 «Det langsiktige målet er at heile E39 skal vere møtefri, noko som betyr firefelts motorveg eller to-/ trefeltsveg med midtrekkverk. Dette er dei sikraste vegane vi har. Berekingar basert på ulykkesstatistikken for 2006 - 2011 viser for eksempel at ulykkesrisikoen pr. køyrde kilometer er 63 prosent lågare på firefelts motorvegar enn på riksvegar som ikkje er møtefrie»

Da må vi planlegge og bygge for framtiden. Mellom Bergsøya og Orkanger vil det OGSÅ da være behov for møtefri vei - og vi ønsker vekslende 2+1/1+2 vei etter svensk veinormal.

Nei til Frontkollisjoner har de siste 10 årene unnlatt å ha en mening om utforming av vei så lenge den har blitt møtefrie. Men vi ønsker å rette oppmerksomheten mot svenskenes vekslende 2+1 vei og den positive tilbakemeldingen disse har fått av svenske veimyndigheter, av egne og norske trafikanter. Prinsippene i 2+1 løsningen i forhold til norske løsninger er etter vår mening av såpass betydning for flyt og følelse av sikkerhet at vi ber vegmyndighetene om å vurdere overgang til denne veitypen på de steder der det ikke skal bygges firefeltsvei.



2+1 skaper etter vår mening et mer helhetlig og forutsigbart kjøremønster. Den kan bygges med bredere kjørefelt som igjen kan forsvare 100 km/t og det kan som i den svenske løsningen tillates enklere og rimeligere kryssløsninger. Alt i alt noe som vil kunne øke mengden vei for hver krone, samt økt trafikksikkerheten på vei.



# NEI TIL FRONTKOLLISJONER

Vi i foreningen Nei til Frontkollisjoner ønsker oss modige politikere som tar nullvisjonen på alvor.  
Vi må endre våre holdninger og adferd i forhold til når vi planlegger og bygger ut våre veier.  
Vi må prioritere de tiltakene hvor effektene er størst, og våre mål må settes inn etter dette.

Med hilsen  
Nei til Frontkollisjoner  
styret

Gunnar Grette (s.)  
styrets leder

Mari Helmer (s.)  
styrets nestleder

Frode Hallingbye (s.)  
styremedlem

Harald Thorp Rice (s.)  
styremedlem

Linn Vennelbø (s.)  
styremedlem/  
ungdomskontakt

Geirr Tangstad-Holdal (s.)  
adm.leder /styremedlem