

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S. REF.: ROS
21 JAN. 2008	
S. NR: 08 / 173 - 2	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

SikkerTrafikk.no

Myrlia 56, 1481 Hagan

Telf.: 63 01 28 96

E-Post: sikkertrafikk@sikkertrafikk.no

www.sikkertrafikk.no

www.safetraffic.info

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Hagan, 22. januar 2008

Høringsutalelse om "Utkast til nasjonal transportplan 2009 - 2019"

Vedlagt er en høringsutalelse. Denne konkluderer med følgende to forslag:

- 1. Statens vegvesen gis en ny revidert instruks hvor det klart angis at liv og helse til alle trafikanter skal beskyttes og ikke avveies mot hensynet til mobilitet og fremkommelighet innen veitrafikken.*
- 2. Sammen med denne nye instruks returneres "Forslag til nasjonal transportplan 2009 - 2019" og det anmodes om en revidert plan i overensstemmelse med den nye instruks.*

Med vennlig hilsen
for SikkerTrafikk.no



Per A Løken

Vedlegg: Høringsutalelse om "Utkast til nasjonal transportplan 2009 - 2019"

Dette brev med vedlegg er også oversendt via E-post til: postmottak@sd.dep.no

SikkerTrafikk.no

Myrliia 56, 1481 Hagan

Telf.: 63 01 28 96

E-Post: sikkertrafikk@sikkertrafikk.no

www.sikkertrafikk.no

www.safetraffic.info

Høringsuttalelse

"Forslag til nasjonal transportplan 2009-2019"

Forslaget er utarbeidet av fire statsorgan med ansvaret for hver sin transportmåte:

Transportmåte	Fly	Båt	Jernbane	Vei
Organisasjon:	Avinor as	Kystverket	Jernbaneverket	Statens vegvesen
Tilsyn:	Luftfartstilsynet	Sjøfartsdirektoratet	Jernbanetilsynet	*)

*) Det utredes et Veitilsyn

For å ha et overordnet ansvar for sikkerheten er det etablert tre tilsyn innen hvert av områdene unntatt for veitrafikk. Der er det under utredning et veitilsyn som skal ha et overordnet tilsynsansvar for veier og tunneler. Det er imidlertid ikke planlagt noe Veitrafikktilsyn med et overordnet ansvar for sikkerheten på veiene.

Gjennomsnittlig omkommer og hardt skades noen ganske få personer per år innen fly-, båt- og jernbanetrafikk i Norge. På veiene, derimot drepes og hardt skades 3 til 4 personer hver eneste dag i gjennomsnitt over året. Denne situasjonen på veiene kan umulig være akseptabel for et sivilisert samfunn.

Jernbaneverket har eieransvaret for jernbanesporene i Norge og tilhørende kontroll- og styringssystemer. Deres målsetning er i følge www.jernbaneverket.no at "jernbanetransport ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell." Er det etisk akseptabelt at veitransport skal ha en slappere målsetning i forhold til tap av menneskeliv enn det Jernbaneverket har?

Statens vegvesen's ansvar for trafikksikkerhet.

Instruksen til Statens Vegvesen ble vedtatt av regjeringen, 27. mai 2005.

Det overordnede formål og ansvar er angitt i §1-2. Her er som siste punkt angitt et ansvar "for formalisering og oppfølging av samarbeidet med ulike myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv for å bedre sikkerheten i vegtransporten."

Det angitte ansvar er knyttet til samarbeidet med ulike myndigheter og andre om bedret sikkerhet. I dette samarbeidet har Statens vegvesen ansvar for å formalisere og følge opp. Det er i denne paragraf ikke pålagt Statens vegvesen noe konkret overordnet ansvar for selve sikkerheten på veiene.

Under Veidirektoratet, som er en del av Statens vegvesen, er direktoratets tre hovedoppgaver angitt under §2-2, punktene a, b og c. Ingen av disse punktene gjelder veitrafikksikkerhet. Først under et siste punkt hvor direktoratet forøvrig skal

sørge for kommer det i underpunkt "a. arbeide for et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem." Det samme underpunkt er gjentatt for regionene.

Ser en nærmere på underpunkt a, er det her angitt tre oppgaver knyttet til transportsystemet:

- sikkerhet
- miljøriktig
- effektivt

Disse tre oppgavene er likestilt uten noen form for prioritering eller vektlegging. Oppfyllelsen av kravet om effektivitet kommer fort i konflikt med oppfyllelsen av de to andre krav. Kravet til effektivitet fører til krav om hastigheter som gir ulykker og redusert sikkerhet, samtidig som de har betydning for miljøutslipp fra vegtrafikken. Instruksen til Statens vegvesen gir ingen rettledning i hvordan disse hensyn skal balanseres, eller hvilke antall drepte og skadde som skal aksepteres i forhold til en nærmere definert effektivitet innen veitransport. Nullvisjonen som ble vedtatt av Stortinget i 2001 synes å være helt glemt i denne viktige instruks fra 2005.

Ser en så på organiseringen av Statens vegvesen finner en at vegdirektøren har 4 avdelinger innen Vegdirektoratet og 5 regionsjefer under seg i tillegg til stabsfunksjoner. Ingen av direktørens underordnede har ansvaret for trafikksikkerhet som eneste oppgave. Først på tredje nivå står trafikksikkerhet som hovedoppgave for en person i organisasjonen. Han sorterer under veg- og trafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Dette viser at også organisasjonsmessig er veitrafikksikkerhet lavt prioritert innen Statens vegvesen på samme måte som i instruksen fra 2005.

Forslag til nasjonal transportplan 2009 - 2019

Det foreliggende forslag dokumenterer at dagens veitrafikk og veisystemer har en avveining mellom fremkommelighet på den ene siden, mot et antall på ca. 1250 drepte og alvorlig skadde i veitrafikken per år, på den andre siden. Målsetningen for planlegningsperioden frem til 2020 er at antall drepte og hardt skadde skal reduseres til 800 per år (side 22) i forhold til den effektivitet på veisystemet som da er målsatt.

En rekke av de forslag som er fremmet viser en tafatthet og manglende prioritering av trafikksikkerhet. Eksempel på dette er forslaget til bruk av alkoholås. Her foreslås at offentlige biler og biler som leverer varer til Statens vegvesen utstyres med alkoholås innen 2019. Hvor mange prosent av bilparken i Norge er det? Et annet tafatt forslag er bruken av automatisk fartstilpasning i biler. Her er målsetningen at dette skal benyttes i bilene til Statens vegvesen og biler som leverer varer til dem. Hva med alle de andre, dersom dette er et reelt hjelpemiddel til å redusere ulykkene?

Det foreligger i dag teknologi som enkelt muliggjør bruk av en ferdskriver i hver bil. Denne teknologien kan tilpasses forskjellige behov og forskjellige nivåer og kan representere et vesentlig skritt i retning av bekjempelsen av fartsglade bilister. Disse muligheter er helt fraværende i forslaget fra Statens vegvesen samtidig som det dokumenteres at redusert hastighet gir klart færre drepte og hardt skadde.

Med utgangspunkt i Nullvisjonen etablerer forslaget et minstekrav hvor veier med mer enn 8000 kjøretøy per døgn skal ha 4 felt eller midtrekkverk. Samtidig konstateres det at med de konkrete forslagene, vil det etter 2020 fortsatt være et betydelig antall km stamveg som mangler tilfredsstillende barriere mot møteulykker. Dette kan ikke være akseptabelt og viser helt klart at veisikkerheten ikke er prioritert i det fremlagte forslag.

Dersom det velges å gå aktivt inn for Nullvisjonen er muligheten i dag gode med dagens teknologi. Det åpner for en vesentlig reduksjon av antall ulykker og drepte i trafikken når teknologien brukes på en aktiv forebyggende måte. Begrunnelsen for dette kan også hentes fra en anerkjent etikk som i stor grad gjelder for andre deler av det norske samfunn. Det kan ikke være akseptabelt i et sivilisert samfunn, at

fremkommeligheten på veiene skal avveies mot drepte og hardt skadde i trafikken slik Statens vegvesen gjør i foreliggende forslag.

Med dette utgangspunkt fremmes det herved to forslag:

1. Statens vegvesen gis en ny revidert instruks hvor det klart angis at liv og helse til alle trafikanter skal beskyttes og ikke avveies mot hensynet til mobilitet og fremkommelighet innen veitrafikken.
2. Sammen med denne nye instruks returneres "Forslag til nasjonal transportplan 2009 - 2019" og det anmodes om en revidert plan i overensstemmelse med den nye instruks.