

SikkerTrafikk.no

Myrliia 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

Deres ref.: 08/173-MB

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	F.B.LIN:
06 MARS 2008	
S.NR.: 08 173 - 23	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Hagan, 5. mars 2008

Høringsuttalelse: Utkast til alternativ sikkerhetsplan til NTP 2010 - 2019

Det vises til brev av 22. januar 2008 hvor det ble oversendt en høringsuttalelse knyttet til "Forslag til nasjonal transportplan 2010-2019". I departementets svar av 30.01.2008 er det bekreftet at trafikksikkerhet blir et sentralt tema i det videre arbeid. Med dette som utgangspunkt tillater vi oss å oversende et alternativt forslag, som vedlagt, på de deler innen NTP 2010-2019 som spesielt går på sikkerhet på veiene. Dette forslaget er avhengig av assistanse fra Statens vegvesen i beregning av konsekvenser for de enkelte punkter.

Det foreligger en del underlag i åpne kilder knyttet til konsekvenser av en del av forslagene. For imidlertid å kunne beregne totale konsekvenser på antall drepte og hardt skadde i Norge, er det nødvendig å ha tilgang til bl.a. Veidatabanken på et overordnet nivå og relevante transportmodeller. Ut fra disse data og modeller, formoder vi at det også vil være mulig å beregne tidskostnaden som er knyttet til de forslag hvor dette er relevant. Det anmodes derfor om at disse manglende data beregnes for hvert forslagspunkt og at disse resultater sendes SikkerTrafikk.no. På dette grunnlag vil så forslaget bli ferdigstilt.

Det formodes at i sum vil de foreslåtte punkter føre til at det totale antall drepte og hardt skadde kommer vesentlig under 600 per år ved utløpet av planperioden i 2020.

Dersom Nullvisjonen løftes opp, og det foretas en slik dreining av prioriteringen mot sikkerhet på veiene, vil den kommende 10-årsperiode kunne fremstå som "Sikkerhetstiåret" da det ble lagt et vesentlig grunnlag for en sikrere veitrafikk i Norge.

Vennligst angi når det kan forventes at de nødvendige beregninger vil foreligge.

Med vennlig hilsen
for SikkerTrafikk.no


Per A Løken

Vedlegg: Høringsuttalelse om "Utkast til nasjonal transportplan 2010 - 2019"
Forslag til en alternativ veisikkerhetsplan for 2010 - 2019

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

Kopi: Statens vegvesen, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo m/vedlegg

Høringsuttalelse om "Forslag til nasjonal transportplan 2010 - 2019"

Utkast til en alternativ veisikkerhetsplan for 2010 - 2019.

Innhold:

1. Innledning
2. Nullvisjonen og etikk på veien
3. Hvem har ansvaret for overordnet sikkerheten på veiene?
4. Forslag fra Statens vegvesen til nasjonal transportplan 2010-2019
5. Håndbok 222 fra Statens vegvesen
6. Utkast til alternativ veisikkerhetsplan for 2010 - 2019
 - 6.1. Konkrete punkter
 - 6.2. Konsekvenser på antall drepte og hardt skadde
 - 6.3. Konsekvenser på tidskostnaden knyttet til veitrafikken
7. Avslutning
 - Referanser
 - Nettsteder

1. Innledning

Det omkom nesten 250 mennesker på veiene i Norge i 2007. Ca 1000 ble hardt skadd og mange tusen ble lettere skadd. Bakover i tid har vi hatt store ulykker på jernbanen (Åstadulykken), på sjøen (Sleipnerulykken) og i Nordsjøen (Alexander Kiellandulykken) som tok mang liv. Disse ulykkene førte til at det ble tatt tak i sikkerheten og innen alle disse områdene er det etablert tilsyn med hovedansvaret å påse at sikkerheten er på plass. Dette har spart oss for nye store tilsvarende ulykker så langt.

Innen veitrafikk skjer ulykkene hver dag over hele året og de blir som en ubehagelig støy. Dette til tross for at det hvert år drepes flere enn på alle de tre ulykkene nevnt ovenfor til sammen. Mange av ulykkene oppstår fordi trafikantene ikke er varsomme i trafikken, veiene ikke er bygget som sikre veier og fordi hastighet- eller promillegrensene ikke tas på alvor. Ingen fremstår i det offentlige rom med et totalansvar for en sikker veitrafikk, og et klart budskap om varsom kjøring på veiene.

Vil du la en kjent pedofil sitte barnevakt? Du vil heller ikke ansette en kjent pyroman som portvakt i en malingsfabrikk! En som har blitt tatt for tyveri, vil ikke bli ansatt som vaktmann eller en "konkursrytter" har ikke tillatelse til å starte og lede nye selskap. På flyplassene kontrolleres passasjerer og flypersonale svært så detaljert, med avanserte instrumenter, for å stoppe flykaprere. Hvor mange nordmenn blir drept eller hardt skadet pr. år, på grunn av flykapring av fly fra norske flyplasser? Innen veitrafikken kan på den andre siden en fartsglad bilist fortsatt kjøre så fort han vil, med eller uten sertifikat. Det er fritt frem for en fartsglad person å kjøpe og kjøre en bil med stor motor, mye større enn det som er nødvendig for varsom kjøring. En fyllekjører kan ta

sin bil i fylla og kjøre til stor skade for seg selv og andre. Om han er fratatt sitt sertifikat, er det mange som ikke bryr seg om, i den tilstand. Er det noe å lære på veien, dersom vi ser på andre deler av samfunnet og hvordan brudd på lover, forskrifter og etiske normer behandles og etterleves der?

2. Nullvisjonen og etikk på veien

Etter modell fra Sverige vedtok Stortinget i 2001 at vi innen veitrafikk skulle ha den visjon at det skal være null drepte og hardt skadde i veitrafikken. Dette betegnes Nullvisjonen (1). Den ble vedtatt som en del av Nasjonal transportplan for 2002-2011 (2).

Som en konsekvens av Nullvisjonen bør det etableres etikkregler for veitrafikk (10). Hovedpunktet i disse bør være at menneskeliv ikke skal avveies mot fremkommelighet og kjøre glede på veiene. Det bør etableres etikkregler knyttet til trafikantene, bilprodusenter og bilselgere, veibyggere og de som er ansvarlig for vedlikehold, media og overordnede myndigheter. Hvordan brudd på de etiske regler skal håndheves, må også avklares.

Det finnes mange godt gjennomarbeidede og praktiserte etiske regler i det norske samfunnet (8). Hovedpunktene fra disse bør kunne være gode rettesnorer for etikkreglene for veitrafikken.

Hos to tunge norske bedrifter kan vi lese:

“StatiolHydro’s mål er null skade på mennesker.”

Norsk Hydro: “Sannsynligheten for uønskede hendelser skal være minimal, og konsekvensene av eventuelle hendelser skal være minst mulig.”

Her skal det ikke være noen avveining mellom økonomisk gevinst og antall drepte og hardt skadde. Det bør det heller ikke være på norske veier.

3. Hvem har ansvaret for overordnet sikkerheten på veiene?

Den enkelte trafikant er ansvarlig for å ferdes hensynsfullt, aktpågivende og varsomt i trafikken slik at det ikke oppstår fare eller voldes skade. Dette er Stortingets hovedbudskap som er felt ned i gjeldende vegtrafikklov. Andre har imidlertid også et medansvar.

Forslaget til nasjonal transportplan 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 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.

Instruksen til Statens Vegvesen ble vedtatt av regjeringen, 27. mai 2005. Det overordnede formål og ansvar er her 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.

Langt nede i instruksen er et underpunkt som pålegger Veidirektoratet å *"arbeide for et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem."* Her er tre oppgaver likestilt. 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. Instruksen til Statens vegvesen gir ingen rettledning i hvordan disse hensyn skal balanseres. Nullvisjonen som ble vedtatt av Stortinget i 2001 synes å være helt glemt i denne viktige instruks fra 2005.

I tillegg til Statens vegvesen er det mange andre som også har og øver innflytelse på trafikken. Alle disse har et medansvar for trafikksikkerheten på veiene. I realiteten er ansvaret for den overordnede sikkerhet på veiene pulverisert i Norge i dag.

4. Forslag til nasjonal transportplan 2010 - 2019

Denne plan er utarbeidet på basis av retningslinjer fra Finans- og Samferdselsdepartementet. Disse retningslinjer gjentar avveiningen mellom drepte og hardt skadde i forhold til kostnadene knyttet til bl.a. tidskostnad og investering. Dette ligger i kravet om at nytte- kostnadsanalyser skal benyttes.

Det foreliggende forslag dokumenterer derfor 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 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 bilene som kjøres med promille er det? Hva er logikken i at det skal være opp til den alkoholpåvirkede person å bestemme om privatbilen skal brukes eller ikke, når dette kan hindres ved bruk av alkoholås?

Et annet forsiktig 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 mange fartsglade bilførere, dersom dette er et reelt hjelpemiddel til å redusere farten og derved 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 ved 2 + 1 felt. 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.

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 etter pålegg fra overordnet departement.

Det er utarbeidet en høringsuttalelse om forslaget til NTP for 2010-2019, som ble oversendt departementet i brev av 22. januar 2008. (9)

5. Håndbok 222 fra Statens vegvesen

I håndbok nr. 222 (5) fra Statens vegvesen, legges premissene for et veisystem som sikter mot Nullvisjonen:

"Elementene i vegtrafikksystemet må tilpasses hverandre og samspille for at systemet skal være sikkert. Menneskets forutsetninger - vår mestringsevne og tåleevne - må være premissene som ligger til grunn ved utforming av systemet. En ulykke skyldes som regel svikt i samspillet mellom elementene og er således systemfeil, ikke bare personlige feil eller tilfeldige hendelser. Vei- og trafikkmiljøet må utformes slik at det hjelper trafikantene til riktig atferd og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger."

Så bra kan det sies!

Håndbok 222 fortsetter å drøfte fartens betydning for konsekvensene ved uhell. *"Trafikantens valg av fart i forhold til vegutforming og kjøretøyets sikkerhet er en sentral del av samspillet i trafikken. Kreftene kroppen utsettes for i kollisjonsøyeblikket avgjøres i stor grad av kjøretøyets tyngde og fart."*

Kollisjonstester viser at hvis man kjører en relativt ny bil, bruker bilbelte og frontkolliderer med en tilsvarende bil eller et fast hinder, har man gode sjanser for å overleve i hastigheter opp til 70 km/t. Øker farten utover dette, reduseres sjansene for å overleve dramatisk. Tilsvarende kritiske grenser er 50 km/t for sidekollisjoner og 30 km/t når en fotgjenger eller syklist blir påkjørt av en bil.

Utformingen av vegtrafikksystemet må bygge på erkjennelsen av at det er menneskelig å gjøre feil, og på kunnskap om hvor sterke kollisjonskrefter

menneskekroppen tåler. I et trafikkikkert system finnes det faktorer som motvirker feilhandlinger og motvirker at feilhandlinger fører til ulykker."

6. Utkast til alternativ vei sikkerhetsplan for 2010 - 2019

Hvordan kunne en sikkerhetsplan for veitrafikken i Norge se ut dersom en tok et etisk utgangspunkt og satte Nullvisjonen i høysetet, slik den siterte del av Håndboken nr. 222 viser? I neste avsnitt er det gjort et forsøk på å angi en del muligheter. Andre forslag kan sikkert også føyes til listen.

6.1. Konkrete punkter

Følgende legges til grunn for den alternative vei sikkerhetsplan:

1. Største tillatt hastighet på veier hvor møteulykker kan forekomme settes til 70 km/t, alternativt 60 km/time.
2. Største tillatt hastighet inn imot og i kryss eller rundkjøringer hvor sidekollisjoner kan forekomme settes til 50 km/t, alternativt 40 km/time.
3. Største tillatt hastighet der biler, syklistere og fotgjengere i noen grad skal kunne benytte samme vei, settes til 30 km/t, alternativt 25 km/time.
4. For veier med fysisk solid midtdeler og forbud for saktegående trafikk, settes hastighetsgrensene slik at konsekvensene av uhell er innenfor tålegrensene for de aller fleste trafikanter. Også her benyttes tilsvarende alternativer for å se hvilken følsomhet dette gir. Disse hastighetsgrenser kan være over 70 km/t.
5. Det etableres forsøk med dynamiske hastighetsgrenser gjennomført langs noen stamveier. Dette åpner for varierte fartsgrenser avhengig av tid på døgnet, føreforhold, trafikkbelastning, etc.
6. Alle biler utstyres med GPS-basert ferdskriver som kan registrere posisjon, tidspunkt, hastighet og fartsgrensene for de siste timene bilen har vært i drift. Dette gjennomføres innen 2011. Parallelt utvikles mobilt datautstyr som setter politiet i stand til enkelt å avlese ferdskriverne med faktisk kjørt hastighet og tilhørende hastighetsgrense etter uhell eller ved rutinekontroller.
7. Etter 2011 utstyres alle biler som er tatt for overskridelse av fartsgrensen med automatisk fartstilpasning slik at fartsgrensen ikke kan overskrides. Videre fra samme årstall utstyres tilsvarende alle biler som skal benyttes av unge førere i alderen 18 til 21 år med automatisk fartstilpasning.
8. Varslere av fotobokser forbyes markedsført, solgt og brukt i Norge fra og med 2009.
9. Etter 2013 utstyres alle nye biler med automatisk antiskrens-utstyr. (Også betegnet med elektronisk stabilitetskontroll, ESC)
10. Alle biler hvor kjører er tatt for kjøring i alkoholpåvirket tilstand, utstyres med alkoholås, slik at påvirket person ikke kan kjøre bilen. Det startes utvikling av instrumenter som tilsvarende kan måle tilstedeværelsen av andre rusmidler i tillegg til alkohol.
11. Alle viktige stamveier utstyres med solide midtdelere slik at møteulykker på disse veiene faller bort etter 2014.
12. Veirekkverk og profilering av veikanter gjennomføres på alle viktige stamveier innen 2014 slik at utforkjøringer ikke får alvorlige konsekvenser under forutsetning av at fartsgrensen holdes.
13. Myke trafikanter, inklusive syklistere skiller fysisk fra der bilene kjøres i vesentlig større grad enn i dag. Dette gjøres bl.a. med egne gang- og sykkelveier og under/overganger for kryssing av sterkt trafikkerte veier og gater.

14. Reaksjonen på brudd på trafikkreglene bør strammes inn vesentlig. Faste bøter erstattes med bøter beregnet på basis av inntekt og formue.
15. Dersom alkoholås, ferdskriver eller annet påbudt utstyr frakobles eller hindres i å virke som forutsatt, inndras bilen til det offentlige og selges uten kompensasjon til eier.
16. I den grad forslagene ovenfor ikke allerede inkluderer komponenter innen halveringsstrategien beskrevet i NTP 2010-2019, implementeres de øvrige punkter i denne strategi. Økte kostnader rettet mot trafikksikkerhetstiltak balanseres ved at større veiprosjekter med minst sikkerhetseffekt utsettes til en senere planperiode.

Disse punktene innebærer at den personlige frihet som bilførerne har i dag innskrenkes for å bedre sikkerheten på veiene. De vil således fratras muligheten til å kjøre i alkoholpåvirket tilstand og de vil fratras muligheten til å kjøre fortere enn i tillatt hastighet dersom de er tatt for å bryte farts- eller promillegrensen en gang. Disse begrensninger vil sannsynligvis møte kritikk, men er det egentlig så stor forskjell mellom å hindre at trafikkreglene blir brutt med fare for at liv går tapt, som at den enkelte låser sin egen dør for å slippe at tyver tar seg inn og stjeler? Begge eksempler er for å hindre lov- og regelbrudd.

Forslagene 1 til 8 må ses i sammenheng. En ting er å justere fartsgrensene som angitt i punktene 1 til 4. Det andre, som kanskje er minst like viktig for antall ulykker, er å redusere antall fartsglade bilister som bryter fartsgrensene. Sannsynligvis er ulykkesfrekvensen en god del høyere for disse bilister. Introduksjon av en ferdskriver i hver bil åpner for en enda bedre hastighetskontroll enn fotoboksene. De opprinnelige fotobokser (ATK) kontrollerer kun hastigheten der de står. Streknings-ATK måler midlere hastighet mellom to fotobokser, mens ferdskriveren kan registrere bilens hastighet over en vesentlig lengre, tilfeldig strekning, også med varierende hastighetsgrenser. En start ville være at disse enkelt kunne avleses av politiet ved kontroller langs veien og etter uhell. En videre utvikling, som er fullt teknisk mulig, vil være automatiske avlesere som knyttet seg opp til bilens ferdskriver via mobilteknikk og henter ned hastighetsdataene når bilen passerte der avleseren står.

I første omgang vil reduserte hastigheter føre til noe økte tidskostnader. På den andre siden vil arbeidet i neste omgang kunne prioriteres i retning av å modifisere veisystemene slik at den sikre hastighet kan økes der forholdene ligger til rette for det og uten at dette øker risikoen for uhell og alvorlige personskader.

Punkt 16 innebærer at veisikkerhet gis en større prioritet på bekostning av større veiprosjekter. Denne omprioritering sørger for at totale budsjettammer opprettholdes.

6.2. Konsekvenser på antall drepte og hardt skadde

For hvert av punktene ovenfor bør det foretas en vurdering av hvilke konsekvenser det får på antall drepte og hardt skadde i trafikken.

En fullstendig beregning av reduksjonen i drepte og hardt skadde innebærer at det bl.a. må tas hensyn til samlet lengde av forskjellige typer veier og alle farlige punkter langs disse. Videre må en kjenne hvilken årsgjennomsnittlig trafikktetthet (ÅDT) det er fordelt på veisystemet. (6), side 80. Det er også nødvendig å kjenne fordelingen

av typer ulykker på de forskjellige deler av veisystemet. Den rasjonelle angrepsmåten er muligens å ta utgangspunkt i Veidatabanken og samkjøre den mot foreliggende transportmodeller (NTM5b og RTM).

Ved vurdering av reduksjonen i antall drepte og hardt skadde kan en ikke uten videre summere effektene fra hvert enkelt tiltak. Noen av tiltakene vil redusere ulykkesfrekvensen på en strekning, hvilket vil føre til at andre tiltak som virker på den samme strekning relativt sett får en redusert betydning. Dette kan det beregningsmessig kompenseres for. (6), side 83.

Totalt sett er det muligens kun Statens vegvesen som har tilgang på nødvendig underlag for å foreta slike beregninger av de foreslåtte tiltak.

Noen momenter knyttet til de forskjellige tiltak er som følger:

1. Fartsgrense 70 km/time: Arild Ragnøy i Statens vegvesen har analysert resultatene fra forsøket med å redusere hastighetsgrensen fra 90 til 80 km/time og fra 80 til 70 km/time på 1100 km vei. Han kom til at den faktiske hastigheten ble redusert med 3 til 4 km/time og at antall drepte gikk ned med 40 %. Dette er noe mer enn potensformelen (6), side 6 skulle tilsi. Potensformelen går ut på at antall drepte er avhengig av hastigheten opphøyd i en potens på 4,5. Tas det utgangspunkt i en hastighet på 70 km/time vil endringen med hastighet være som følger:

Km/time	90	80	70	60
Drepte (%)	310	182	100	50

Tabellen viser at potensfunksjonen indikerer

nesten en halvering av antall drepte når hastigheten senkes fra 80 km/t til 70 og en ny halvering om hastigheten senkes videre til 60 km/t.

Det er behov for en nærmere analyse av konsekvensene dersom 70 km/time blir den generelle maksimale hastighet og at hastighetsoverskridelsene reduseres vesentlig. (Se punktene 5-7)

2. Fartsgrense 50 km/time: (6), side 47, angir at reduksjoner av fartsgrensen med 10 km/time reduserer antall drepte i alle ulykker med 22 til 29 %. Antall hardt skadde reduseres fra 15 til 21 %.

3. Fartsgrense 30 km/time: (6), side 47, angir at reduksjoner av fartsgrensen fra 50 til 30 km/time reduserer antall drepte i alle ulykker med 45 %. Antall hardt skadde reduseres med 32 %.

4. Større fartsgrense ved midtdelere: Forutsetter at akseptable hastighetsgrenser finnes først.

5. Dynamiske fartsgrenser: Data er ikke funnet.

6. Ferdskraver i alle biler: Elvik (6) angir at fotobokser (ATK) gir redusert fart i nærheten av hver fotoboks. Streknings-ATK, hvor hastigheten måles mellom to fotobokser gir en hastighetsreduksjon tilsvarende ved den enkelte fotoboks i hele strekningen mellom de to fotobokser. Dette gir en reduksjon av drepte på 38% og for hardt skadde på 27% i alle ulykker på de strekninger som har hastighetsmåling. Med ferdskraver som foreslått innebærer det at

hastighetskontrollen kan gjøres for en vesentlig lenger strekning og inkludere områder med forskjellige hastighetsgrenser. Elvik (6), på side 31, angir at dersom ingen i Norge overskred fartsgrensene var det beregnet at antall drepte ville reduseres med 29% og antall hardt skadde og drepte ville reduseres med 12%. Hvor stor del av disse som vil kunne spares må analyseres videre avhengig av hvor avansert og ofte, avlesningen av ferdskriverne gjøres.

7. Fartstilpasning i biler til fartsglade: Må analyseres nærmere, men dataene under punkt 6 indikerer potensialene. Fartstilpasning for biler med unge førere i alderen 18 til 21 år vil helt klart redusere antall drepte og hardt skadde siden disse aldersgrupper har de høyeste ulykkestallene.

8. Fotoboksvarslere: Det må forventes at forbud mot disse varslere vil føre til reduserte hastigheter. Hvor mye, må ses i sammenheng med bruk av ferdskrivere og analyseres nærmere avhengig av hvor avanserte ferdskriverne utvikles og hvordan og hvor ofte disse avleses.

9. Antiskrensutstyr: Dette har primært betydning for utforkjøringer og i den forbindelse er anslått at antall drepte reduseres for eneulykker med 45% og hardt skadde med 38%. (6), side 49.

10. Alkolås: (6), side 51. Ulykker med førstegangs promilledømte reduseres med 50 % for alle skadesgrader. Omregnet for hele landet er dette anslått til 12 færre drepte per år. (6), side 39.

11. Midtdelere: Disse reduserer dødsfall ved alle ulykker med ca 80%, alvorlige skader med 45% og øker lettere skader med 10%. (6), side 17 & 45.

12. Veirekkverk: (6), side 44 angir at veirekkverk reduserer antall utforkjøringsulykker langs veien for alle skadesgradene med 50%. Fjerning av hindre på siden av veien og utflating av veikanter reduserer alle skadegradene med 22 til 44% for utforkjøringsulykker.

13. Skille myke trafikanter: Effekten av disse tiltak vil være avhengig av hvilke spesifikke tiltak som gjøres.

14. Større bøter: Dette vil sannsynligvis gi en forebyggende virkning som reduserer antall overtredelser, fordi slike bøter vil også svi for bilførere med god økonomi i motsetning til dagens bøter med fast kronebeløp.

15. Inndragning av bil ved frakobling: Må analyseres nærmere, men kan ha en betydelig forebyggende effekt mot sabotering av pålagt utstyr i bilen.

16. Halveringsstrategien innebærer at dersom den blir gjennomført vil antall drepte og hardt skadde halveres til 600 per år. Dette forutsettes beholdt i utgangspunktet i tillegg til de forslag ovenfor som vil redusere antall hardt skadde og drepte ytterligere.

Totalt sett fører de foreslåtte punkter til at det i 2019 blir antallet hardt skadde og drepte i alt ca. personer, sammenlignet med de 800 som er angitt i planen fra Statens vegvesen fra januar 2008. For alternativene med 5 km/time større hastighet er det ca. drepte og hardt skadde. For alternativene med 10

km/time lavere hastigheter enn hovedalternativene er antall drepte og hardt skadde

6.3. Konsekvenser på tidskostnaden knyttet til veitransporten

For hvert av punktene ovenfor bør det foretas en vurdering av hvilke konsekvenser det får på den totale tidskostnad for trafikantene.

En fullstendig beregning av tidskostnaden innebærer at det bl.a. må tas hensyn til samlet lengde av forskjellige typer veier, hvilke fartsgrenser de har i dag og hvilke som vil gjelde etter forslagene 1-5. Videre må en kjenne hvilken årstdøgns trafik (ÅDT) det er fordelt på veisystemet.

Totalt sett er det muligens kun Statens vegvesen som har tilgang på nødvendig underlag for å foreta slike beregninger av de foreslåtte tiltak.

Det forutsettes at dagens beregning av tidskostnad baseres på at angitte fartsgrenser holdes, slik at det ikke tas hensyn til bruk av fart over angitte fartsgrenser.

Noen momenter knyttet til de forskjellige tiltak er som følger:

1. Fartsgrense 70 km/time: Må analyseres nærmere for begge alternativene.
2. Fartsgrense 50 km/time: Må analyseres nærmere for begge alternativene.
3. Fartsgrense 30 km/time: Må analyseres nærmere for begge alternativene.
4. Større fartsgrense ved midtdelere: Må analyseres nærmere når det er funnet frem til de riktige fartsgrenser som ikke gir hard skadde ved uhell, samt relevante alternativer.
5. Dynamiske fartsgrenser: Begrenset konsekvens for total tidskostnad, muligens noe reduserte tidskostnader.
6. Ferdskraver i alle biler: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
7. Fartstilpasning i biler til fartsglade: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
8. Fotoboksvarslere: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
9. Antiskrensutstyr: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
10. Alkolås: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
11. Midtdelere: Ingen konsekvenser for total tidskostnad hvis hastigheten holdes uforandret. Økes hastighetsgrensen reduseres tidskostnaden. Denne må beregnes ut fra hvor mange km vei som hastigheten endres på.
12. Veirekkverk: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.
13. Skille myke trafikanter: Noe reduksjon av total tidskostnad da fartsgrensen kan settes høyere der myke trafikanter er fysisk skilt fra der bilene kjører.

14. Større bøter: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.

15. Inndragning av bil ved frakobling: Ingen konsekvenser for total tidskostnad.

16. Halveringsstrategien: Neppe særlige endringer i tidskostnadene.

De fleste forslagene har ikke innvirkning på den totale tidskostnaden. Primært er det punktene 1 til 5 og punkt 11 og 13 som har en slik innflytelse.

Resultatet av simuleringene viser at tidskostnaden i 2007 er ca millioner NOK og at denne øker til camillioner NOK i 2019. Økningen på % vil være omtrentlig, men viser størrelseorden av økningen. For alternativene med 5 og 10 km/time lavere hastigheter enn hovedalternativene er tidskortnaden henholdsvis og millioner kroner.

6.4. Andre konsekvenser

De angitte forslag vil også ha en rekke andre konsekvenser.

Reduserte hastigheter vil gi mindre utslipp av klimagasser og redusere driftskostnadene til bilparken.

Punktene 1 til 5 betinger noe kostnader for eier av veiene til skilting og etablering av system for dynamiske hastighetsgrenser.

Punkt 6 forutsetter noe tid fra kravet stilles til utstyret skal være i bruk. Dette fordi det vil være behov for en tilpasning av eksisterende teknologi til denne funksjon med detaljerte spesifikasjoner. Parallelt må det utvikles utstyr slik at politiet gis nødvendig utstyr og at det i en periode prioriteres å kontrollere holdt hastighet ved å avlese ferdskrivere manuelt eller også etter hvert automatisk.

Punktene 6, 7, 9 og 10 vil ha noen økonomiske konsekvenser for bileierne i form av større kostnader. På den andre siden vil disse punkter øke sikkerheten for de samme personer og ut fra dette kunne forsvares.

Punktene 11 til 13 innebærer investeringer som må begrunnes ut fra endret grunnsyn på menneskeverdet som uttrykt i etikkreglene. Det vil være naturlig å prioritere denne type investeringer høyere i forhold til bygging av nye veier inntil disse tiltak stort sett er gjennomført.

Punkt 14 Bøter i forhold til inntekt og formue vil føre til at disse vil svi mer likt, uavhengig av økonomisk situasjon for den enkelte. Derved vil slike bøter virke mer preventivt i relasjon til alle trafikanter.

Punkt 15 vil være et eksempel på at den milde reaksjon på trafikkforseelser må opphøre. Brudd på trafikkregler er vesentlige brudd sett i relasjon til hvilke alvorlige konsekvenser dette kan få for den det gjelder og for andre trafikanter på veiene.

Punkt 16 er behandlet nærmere i (3), side 165.

7. Avslutning

Til daglig er trafikkulykkene, ulykker som bare skjer. i realiteten er disse imidlertid et resultat av en helt bevisst avveining mellom fremkommelighet og antall drepte i trafikken. Denne avveining er tåkelaagt og relativt godt skjult i dagens debatt.

Det er fullt mulig å møte det etiske krav om at en slik avveining ikke skal gjøres, men det vil i første omgang føre til at tidskostnadene innen veitrafikken øker. I neste omgang vil det gi motivasjon til å utvikle veiene slik at de blir sikrere ved høyere hastigheter, samtidig som det utvikles systemer for å holde de fartsglade og alkoholtørste bilførere innenfor trafikkreglene. Dette vil møte kritikk fra de mange fartsglade bilister som vil få reduserte muligheter til sin kjøreglede på offentlige veier. Deres form for kjøreglede kan imidlertid møtes på lukkede bilbaner hvor trafikkreglene ikke gjelder og hvor de selv må bære risikoen og selv ta konsekvensene.

Referanser:

- (1) Stortingsmelding nr 46 (1999-2000)
- (2) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011
- (3) "Forslag til nasjonal transportplan 2010 - 2019", Jan 2008
- (4) Håndbok 140: Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2006
- (5) Håndbok 222: Trafikksikkerhetsrevisjoner og inspeksjoner, Statens vegvesen, 2005.
- (6) Alena Erke et. al.: "Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak", TØI-rapport 851/2006
- (7) Elvik et. al.: "Trafikksikkerhetshåndboken", ISBN 82-480-0027-3, 1997
Ajourført utgave finnes på www.toi.no.
- (8) Løken: "Sammenligning av etikkregler", Notat, 2008.
- (9) SikkerTrafikk.no: "Høringsuttalselse", datert 22.01.2008
- (10) Løken: "Etikkregler for veitrafikk.", Notat, 2008

Nettsteder:

www.vegvesen.no
www.toi.no
www.regjeringen.no
www.ssb.no
www.safetraffic.info

Hagan, 05.03.2008
For SikkerTrafikk.no

Per A Løken
(sign.)