



Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato: 30. april 2008

Høring – Forslag til NTP 2010 - 2019

Vedlagt følger høringssvar fra Trygg Trafikk.

Denne saken er grundig drøftet i vårt nettverksmøte, og aktuelle organisasjoner i nettverksmøte er enig i denne uttalelsen.

Med vennlig hilsen


Kari Sandberg
direktør Trygg Trafikk

Bård Morten Johansen/s/
fung. plan-/utredningssjef

Manfred Larsen/s/
Norges Velforbund

Torill Sorte/s/
Politiets fellesforbund



TRYGG TRAFIKK
Tollbugata 32
Postadresse:
Postboks 2610 St.Hanshaugen
NO-0131 Oslo

Tlf.: +47 22 40 40 40
Faks: +47 22 40 40 70
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Org. nr.: NO 970 133 410 MVA
Bank: 7044 05 05757
IBAN: NO13 7044 0505 757
SWIFT-BIC: DNBANOKKXXX

Forslag til NTP 2010-2019 – Høringssvar fra Trygg Trafikk

Trygg Trafikk viser til brev til referansegruppen av 17. januar 2008 og oversender med dette vår uttalelse til høringen av Nasjonal Transportplan (NTP) for 2010-2019. Enkelte av Trygg Trafikks medlemsorganisasjoner som ikke sender egne høringssvar, er medavsender på Trygg Trafikks høringssvar på NTP 2010-2019. Andre medlemsorganisasjoner har meddelt at de sender egne høringssvar. Trygg Trafikk er ikke en del av den formelle høringsprosessen, men vi ber likevel om at våre innspill blir tatt i betraktning. Vi er forundret over at organisasjonene ikke formelt er høringsinstanser, og forventer at dette vil ordne seg i fremtiden. Trygg Trafikk skal i følge vedtektene bidra til å ivareta sikkerheten for alle trafikantgrupper. Vi vil derfor først og fremst fokusere på tiltak i NTP-forslaget som kan ha direkte betydning for sikkerhetsnivået på veiene. Vi er i henhold til Nullvisjonen opptatt av tiltak som kan bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde.

Forslaget til NTP oppleves av Trygg Trafikk som et godt gjennomarbeidet dokument, med nødvendig fokus på trafikksikkerhet. Vi vil gi en honnør til transportetatene for at trafikksikkerhet har fått en sentral plass i planforslaget.

Den økonomiske planrammen for 2010-2019 som er lik regjeringens forslag til 2007-budsjettet ganger ti, vil som det står i kapittel 2.1 (Utvikling av det nasjonale transportnettet), ikke gjøre det mulig å bygge ut infrastrukturen til et ønsket nivå i overskuelig fremtid. Trygg Trafikk stiller seg undrende til at planrammen, og ikke behovene, legges som grunnlag for tiltak. Det er beklagelig at vi som nasjon ikke finner å kunne prioritere investeringer i fremtidig infrastruktur høyt nok til å kunne tilby innbyggerne et forventet sikkerhets- og fremkommelighetsnivå i transportsektoren.

Trygg Trafikk har følgende kommentarer til NTP-forslaget:

1. Sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter

Nasjonal sykkelstrategi har som mål at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. Sykkeltrafikken i Norge skal økes fra 5% (2005-nivå) til 8%. I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles. Ambisjonsnivået er meget høyt og krever at det kan sykles på en sammenhengende infrastruktur for sykkel med jevn flyt. Dette vil også gi færre konflikter, større forutsigbarhet for alle trafikantgruppene og dermed større sikkerhet. Å få flere til å sykle og gå, er et mål i folkehelsearbeidet og et viktig bidrag for å redusere klimagassutslipp og lokal forurensning i byer og tettsteder.

I den senere tid har vi sett en økning i ulykker som involverer myke trafikanter. En oppfordring om å gå og sykle mer, må ledsages av et tilrettelagt tilbud til de myke trafikantene. Svak kommuneøkonomi fører også til nedleggelse av skoler. Dette vil også i fremtiden skape et større transportbehov. Trygg Trafikk mener at utbedring av gang- og sykkelveinettet langs skoleveier 4 km ut fra skoler for barne- og ungdomstrinnet, også kommer den øvrige befolkningen til gode. Dette kan i tillegg bidra til redusert biltrafikk rundt skolene. Kommunene har store utgifter knyttet til skyss i forbindelse med farlig skolevei. Dette skyldes ofte at det statlige veinettet ikke gir et tilstrekkelig tilbud til skolebarna.

335 km gang- og sykkelvei på stamvegnettet i planperioden, er imidlertid ikke tilstrekkelig. Statens vegvesen foreslår at det brukes 220 mill. kr. per år til gang- og sykkelveier langs

stamveier i planperioden. Dette innebærer at det kan bygges 30-40 km per år. Et sammenhengende hovednett for sykkel langs stamvei i og utenfor byområder, krever imidlertid at det bygges 46 km hvert år i 20 år. Dette krever en årlig ramme på 350 mill. kr. Trygg Trafikk mener at rammen må økes fra 220 mill. kr. til 350 mill. kr. slik at minst halvparten av behovet kan innfris i planperioden. Dersom dette medfører at man ikke kan tilby sikker skolevei i en radius av 4 km fra og til skolen over alt, bør man i første omgang kunne utbedre en kortere avstand på for eksempel 2 km.

God tilrettelegging for gående og syklende i byområder er som nevnt et effektivt virkemiddel for å få flere til å velge dette som transportform. Når sykkelandelen og andelen gående øker, må vi dessverre forvente at flere blir skadd som følge av mangelfull tilrettelegging av sikre krysningssteder og separering mellom gående og syklende. Nettopp derfor vil det fortsatt være et stort behov for utbygging av slike anlegg langs det regionale- og kommunale veinettet. Fylkeskommunene og kommunene må derfor prioritere dette i henhold til kartlagte behov og mål uttrykt i planforslaget. Hvis en belønningsordning i denne sammenhengen kan gi effekt, må dette utredes nærmere i samråd med fylkeskommunene og kommunene.

I henhold til nullvisjonen er det nødvendig å redusere hastighetsnivået på biltrafikken i byområder. Hastighetsnivået må dimensjoneres ut fra menneskets tåleevne. Der hvor gående og kjørende kan komme i konflikt med hverandre, må ikke hastighetsnivået overskride 30 km/t. Dette betyr at fartsnivået må reguleres med tiltak som gir prioritet til de myke trafikantene foran biltrafikken. Trygg Trafikk mener at det ikke kan være opp til den enkelte kommune å bestemme fartsgrensene i byområder. Det er det faglige grunnlaget for 30 km/t som må være retningsgivende for fastsettelse av fartsgrensene.

2. Møteulykkene kan og må forhindres

I kapittel 2.1 står det at "Stamvegnettet kan ikke bygges om til ønsket standard innen overskuelig framtid innenfor planrammen". Møte- og utforkjøringsulykker utgjør en dominerende andel av de alvorligste ulykkene på stamveinettet og veinettet for øvrig. Nær halvparten av alle drepte i veitrafikken omkommer i møteulykker. Trygg Trafikk mener at å hindre disse ulykkene må være en prioritert oppgave i kommende planperiode. Dagens vegnormaler sier at veier med ÅDT over 8000 kjøretøyer per døgn, skal ha midtrekkverk. Veier med ÅDT mellom 4000 og 8000 kjøretøyer per døgn skal ha midtfelt eller midtmarkering. 1100 km av dagens vegnett tilfredsstiller i dag ikke minstekravene for å hindre møteulykker. Med 200 millioner kroner til midtrekkverk hvert år, er det forventet at man klarer å bygge 200 km innen 2019. Innefor rammen til trafikksikkerhetstiltak kan det i tillegg etableres om lag 350 km vei med bredt midtfelt eller midtmarkering. Med den foreslåtte rammen, vil det ved utgangen av planperioden fremdeles gjenstå en strekning på 550 km uten nødvendig sikring mot alvorlige møteulykker. Trygg Trafikk ser alvorlig på at planrammen ikke gir rom for å prioritere tiltak på stamveinettet som ikke bare gir en vesentlig samfunnsøkonomisk gevinst, men også redder liv og hindrer varige skader. Det totale behovet for slike typer tiltak i planperioden er på 7 mrd. kr. Vi mener at dette behovet må dekkes.

Valg av 4-felts motorvei som fremkommelighetstiltak, gir som kjent også et høyt sikkerhetsnivå. Kravet til høy ÅDT for å utløse dette tiltaket, høye byggekostnader og store inngrep i naturen, gjør dette til urealistiske løsninger på store deler av veinettet. Trygg Trafikk mener at bruk av "2+1-vei" med forbikjøringsfelt i for eksempel 10-kilometers intervaller, vil gi mye sikkerhet for pengene. Dette vil også gi oss tidligere tilgang til flere strekninger med høyt sikkerhetsnivå.

3. Trafikantrettede trafikksikkerhetstiltak

Trygg Trafikk merker seg at det i planforslaget er tydeliggjort at aktuelle trafikanttiltak forutsetter innsats fra politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

Trygg Trafikk har som en av sine hovedoppgaver å bidra til best mulig trafikkopplæring for barn og unge. Dette skal på kort sikt gi færre ulykker med barn, og på lengre sikt gi et godt grunnlag for trafikksikker atferd i et livslangt perspektiv. Å motivere alle som har ansvar for barn og unge til å forholde seg bevisst til trafikksikkerhet som en del av oppdragelsen og opplæringen, blir påpekt som et viktig moment i planforslaget. Her pekes det på behovet for økt ressursinnsats for å styrke Trygg Trafikks arbeid overfor foreldre, barnehage- og skoleeiere og pedagoger. Trygg Trafikk vil støtte og understreke behovet for tilstrekkelige ressurser i dette arbeidet. Dette omfatter både behovet for personellresurser, muligheten for å initiere forskning og utvikling på området, bedre muligheter til å evaluere egne tiltak på en skikkelig måte og å bygge opp Trygg Trafikk som et kompetansesenter for trafikkopplæring.

I Kunnskapsløftet ligger kompetansemål knyttet til trafikkopplæring. Effekten av denne undervisningen er avhengig av at utdanningsmyndighetene følger opp sine forpliktelser på dette området. Transportetatens planer påvirker i liten grad utdanningsmyndighetenes prioriteringer. Trygg Trafikk mener derfor at samferdselsdepartementet bør påpeke behovet for styrket trafikkopplæring i skoleverke overfor utdanningsmyndighetene.

I det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet påpeker NTP-forslaget betydningen av politiets innsats i sammenheng med trafikantpåvirkning. Forslaget til mål for antall drepte eller hardt skadde frem til 2020 er basert på forutsetningen om at politiet kan øke sin kontrollvirksomhet med 25% sammenliknet med dagens nivå. Politiets ressursbruk styres ikke av transportetatens planer. Politiets ressurser til kontroll og overvåkning må økes. Effektene av denne type tiltak er godt dokumentert og kan økes i sammenheng med informasjonsarbeid. Trygg Trafikk vil påpeke at behovet for økt ressurstilgang i politiet derfor må avklares mellom departementene og gjøres politisk synlig.

Bruk av verneutstyr som bilbelte, hjelm og refleks vil fortsatt være et viktig satsingsområde. Trygg Trafikk mener at det i planperioden må komme klare krav om setebelter i buss og forbud mot ståplasser slik at det blir et samsvar i regelverket om sikring i bil og buss.

Ruspåvirkede førere ser ut til å være et økende trafikksikkerhetsproblem. I tillegg til alkohol, er stadig flere førere ruset på narkotika og medikamenter, ofte også en kombinasjon av flere stoffer. Trygg Trafikk mener at politiet snarest må gis adgang til rutinemessig å kontrollere førere for annen type påvirkning enn alkohol. Dette vil kreve en innsats for å finne frem til godt utstyr som kan brukes i rutinekontroller. Der det er mulig, må det i tillegg settes en fast grense, eller nulltoleranse for påvirkning av andre stoffer som samsvarer med dagens grense for alkohol.

Statens vegvesen vil i følge NTP-forslaget videreføre dagens strategi med å satse på et fåtall større kampanjer med en varighet over flere år. Trygg Trafikk mener at nasjonale kampanjer trenger en forankring lokalt hos aktører og mottakere og bør samordnes med det øvrige trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom egen kompetanse og nettverk både sentralt og lokalt, kan Trygg Trafikk, politiet og andre aktører bidra i kampanjene.

Det vil i følge forslaget også bli lagt spesiell vekt på trafikantgrupper med høy ulykkesrisiko. Det pågår et prosjekt for å bedre kunnskapsgrunlaget om unge og eldre bilførere og andre risikogrupper i regi av Statens vegvesen. Trygg Trafikk påpeker nødvendigheten av at dette

arbeidet følges opp i et samarbeid mellom aktørene. Motorsyklister har tradisjonelt vært plassert i høyrisikogruppen. Trygg Trafikk mener tiltak rettet mot denne gruppen også burde vært omtalt i planforslaget.

Trygg Trafikk vil også påpeke behovet for økt trafikantinformasjon knyttet til nytt regelverk, fart og fartsgrenser, endret kjøremønster og omskiltning.

4. En ungdomsstrategi i trafikksikkerhetsarbeidet

Aldersgruppen 15-24 år utgjør ca. 14% av befolkningen, men står for over 30% av trafikkulykkene. Den høye starttrisikoen blant unge førere og de mange ungdommene som blir hardt skadd eller drept som bilpassasjerer, ser ut til å være et vedvarende problem. Dagens tiltak mot ungdomsulykker i trafikken, ser ikke ut til å gi tilstrekkelig effekt. Trygg Trafikk mener på bakgrunn av dette at vi har behov for en egen ungdomsstrategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og andre organisasjoner retter en del av sine ressurser mot ungdomsrelaterte tiltak. Tiltakene er mange og noen ganger av en slik art de ikke lar seg evaluere direkte på trafikksikkerhetseffekt. Likevel kjenner vi tiltak som påvirker holdninger og atferd som i neste omgang kan forventes å gi effekt på ulykkene. Det er først og fremst behov for en kartlegging av eksisterende tiltak rettet mot ungdomsgruppen. Videre er det behov for å finne frem til ambisiøse, men realistiske mål for ulykkesreduksjon.

Arbeid rettet mot ungdomsulykker preges i dag av mange ulike tiltak rundt om i landet. Dette øker risikoen for at mange ikke blir eksponert for tiltak som kunne gitt effekt. Effekten av tiltakene er avhengig av høy eksponering både med tanke på antallet som blir utsatt for tiltakene og hvor mye som blir tilført den enkelte av ulike virkemidler. Hvis vi ønsker å endre situasjonen merkbart, må vi enten gjøre mer av det vi vet virker i dag, og/eller gjøre noe annerledes eller nytt som virker bedre enn dagens tiltak.

En nasjonal ungdomsstrategi i trafikksikkerhetsarbeidet kan tenkes å omfatte tiltak både innenfor områdene opplæring, informasjon og kontroll/overvåkning. Det må også rettes fokus mot voksnes ansvar som rollemodeller i trafikkkopdragelsen. Dette innebærer en samlet innsats innenfor trafikkopplæring i skoleverket, føreropplæring, kampanjevirkosomhet og kontrollvirkosomhet. En samlet innsats er avhengig av god koordinering mellom de ulike aktørene. Dette vil kunne føre til høyere bevissthet omkring den enkeltes mulighet til å påvirke eget og andres sikkerhetsnivå i trafikken og vil igjen kunne skape større etterspørsel etter trafikksikkerhet. Ungdom er ingen ensartet gruppe. Denne måten å organisere arbeidet på, vil kunne gi en bedre mulighet for å differensiere tiltakene i forhold til ungdommenes ulike forutsetninger for læring.

Trygg Trafikk vil foreslå at Samferdselsdepartementet ber bidragsyterne i arbeidet med Nasjonal Handlingsplan for trafikksikkerhet på veg, om å utarbeide en nasjonal ungdomsstrategi i trafikksikkerhetsarbeidet.

5. Infrastrukturtiltak

Investering i infrastruktur for å øke sikkerheten og fremkommeligheten i transportsystemet må ikke betraktes som konsum på linje med kjøp av andre varer og tjenester.

Infrastrukturinvesteringer i transportsystemet må kunne gi samfunnet og den enkelte et tilfredsstillende tilbud i takt med forventet økning av person- og godstransportene. Kjøpekraften forventes å øke rundt 50% til 2020. Godstransportene har økt mye over tid og vil fortsatt øke mest. Den faktiske og forventede utviklingen i godstransport på vei, kan med foreslåtte planramme ikke forventes å bli motvirket av overføring til banetransport. Kapasiteten på banebasert godstransport er allerede sprengt. Selv om vogntogførerne ikke selv er overrepresentert i ulykkesstatistikken, er vogntog overrepresentert i ulykker med alvorlige konsekvenser. Med den foreslåtte planrammen vil vi kunne forvente en økning i ulykker hvor tunge kjøretøyer er involvert.

Infrastrukturutbygging gjennom offentlig og privat samarbeid (OPS) ser spesielt ut til å kunne gi god ressursutnyttelse gjennom redusert byggetid. I tillegg vil det være mulig å legge inn avtaler som sikrer tilfredsstillende drift og vedlikehold i et langtidsperspektiv. Trygg Trafikk mener derfor at OPS kan være et godt supplement til andre finansieringsformer, spesielt hvis man i tillegg kan tilby selskapet bonuser for å ha oppnådd spesifikke mål med hensyn på drepte og hardt skadde. Redusert byggetid vil i tillegg gi trafikantene et bedre og sikrere tilbud på et tidligere tidspunkt.

Prosjektfinansiering kan gi bedre ressursutnyttelse gjennom å sikre fremdriften og at det bygges rasjonelt. I tillegg kan en slik finansieringsform forhindre fordyring på grunn av manglende årlige bevilgninger. Dette vil gi helhetlige løsninger og færre standardbrudd på vegnettet.

6. Drift og vedlikehold

NTP-forslagets vridning fra store infrastrukturinvesteringer, til drift og vedlikehold av eksisterende veinett, er en nødvendig prioritering. Hvis vi ser bort fra nødvendig sikring mot møte- og utforkjøringsulykker, er det Trygg Trafikks oppfatning at mindre drift- og vedlikeholdstiltak vil gi mer trafiksikkerhet for pengene i en situasjon med knappe økonomiske rammer. Til tross for denne vridningen tilsier planrammen at vedlikeholdsetterslepet kun vil reduseres med 30% i planperioden. Dette betyr at 70% fortsatt gjenstår med en dekkestandard preget av setningsskader, sprekker, huller og dype spor. Selv om dårlig dekkestandard ikke entydig påvirker ulykkesfrekvensen, er spesielt langsgående spor og svake banketter et problem, særlig i kombinasjon med is og hardpakket snø.

Det sikkerhetsmessige sommedvedlikeholdet er etter Trygg Trafikks oppfatning blitt dårligere de senere årene. Dette utgjør spesielt et sikkerhetsproblem for tohjulinger. En motorsyklist må for eksempel kunne forvente at skader i veidekket, grus og liknende er fjernet relativt tidlig i sesongen.

Mange i Norge har sin arbeidsplass på veien. Ser vi på veinettets beskaffenhet i et HMS-perspektiv, er det nærliggende å tro at mange arbeidstakere sliter i sitt daglige virke på smale, svingete og ujevne veier. Dette øker den mentale belastningen på førerne og sikkerhetsmarginene blir små. Kravet til førerne øker med økende trafikkmengde. Veinettets beskaffenhet kompenserer ikke for denne økningen.

Trafikanten har i dag ansvar for egen og andres sikkerhet i henhold til Vegtrafikklovens §3. Til tross for dette ser vi at fartsnivået på veiene øker. Knappe tidsfrister i transportnæringen og ellers, gjør at fartsnivået ikke reduseres i samsvar med dårligere kjøreforhold som for eksempel ved snø- og isdekket kjørebane. Økte sikkerhetsmarginer gjennom breddeutvidelse

med tilhørende banketter, bedre friksjonsforhold og dekkeutbedringer, vil gi større effekt per krone enn å forsøke å oppdra alle trafikanter til å ta hensyn til uforutsigbare kjøreforhold. Trygg Trafikk mener derfor at sikkerhetsnivået på stamveinettet må prioriteres høyt, slik at vi oppnår en kraftig reduksjon i de alvorligste ulykkene der hvor størstedelen av transportarbeidet foregår. Dette vil være et nødvendig bidrag for å nå målet i planforslaget om 800 drepte og hardt skadde innen utgangen av planperioden. En satsing på å fjerne etterslepet på drift- og vedlikeholdssiden på det øvrige veinettet, vil også sammen med mindre og effektive trafikksikkerhetstiltak, kunne bringe oss nærmere målet.

7. Kjøretøyteknologi

I forslaget til NTP påpekes den positive effekten av ny teknologi i kjøretøyene. Spesielt fremheves betydningen av at en større andel av kjøretøyparken er utstyrt med elektronisk stabilitetskontroll (ESC), kollisjonsputer, forbedret nakkeslengbeskyttelse og beltepåminnere. I tillegg nevnes implementering av automatisk fartstilpassing (ISA), alkolås og eCall som viktige tiltak. Statens vegvesen vil i følge planforslaget gå i front gjennom å stille strenge krav til sikkerheten i etatens egne kjøretøyer og i kjøretøyer som leverer varer og tjenester for Statens vegvesen.

Trygg Trafikk mener at det fram mot 2020 må være mulig å få flere enn de som benytter tjenestekjøretøy i Statens vegvesen, til å benytte ny kjøretøyteknologi. Dette kan først og fremst påvirkes gjennom en raskere utskiftning av kjøretøyparken. De som har ansvar for fastesetting av engangsavgifter og vrakpant for kjøretøyer, må bli bevisstgjort hvilket ansvar de har i forhold til tiltak som har stor betydning for antall ulykker i trafikken. Nyere biler vil etter hvert ha det meste av ovennevnte utstyr tilgjengelig. Dette betyr at en utskiftning i kjøretøyparken gjør implementeringen av utstyret uavhengig av bilkjøpernes bevisste valg. Noen av de tekniske installasjonene kan være problematisk i forhold til distraksjon hos førerne. Førernes ulike forutsetninger og kompetansenivå gjør at noen typer førerstøtte kan virke negativt på trafikksikkerheten. Mens denne type utstyr er under utvikling og utprøving, er det imidlertid noen systemer som kan tas i bruk umiddelbart. Alkolås, ISA og beltepåminnere medfører ingen distraksjonsfare og vil på samme måte som ESC og kollisjonsputer, gi umiddelbare og sterke effekter på trafikksikkerheten.

8. Kjøreferat

Bruk av strekningsvis ATK må snarest utredes i forhold til effekten på kjøreferat. Hittil har systemet i Norge vært testet på et funksjonelt teknisk grunnlag. Studier fra andre land gir grunn til å tro at tiltaket har betydelig effekt på gjennomsnittlig kjøreferat. Kjøreferatens store betydning for ulykkesfrekvens og alvorlighetsgrad, gjør denne type tiltak til et nødvendig supplement til punkt-ATK og politiets ordinære kontrollvirksomhet.

Trygg Trafikk imøteser utviklingen i bruk av dynamiske fartsgrenser. Vi mener dette kan bidra til økt respekt for fartsgrenser, fordi fartsgrensen er mer i samsvar med rådende vær-, føre- og trafikkforhold. Tiltaket gir i tillegg en oppmerksomhetseffekt rundt spesielle forhold ved veien. Diskusjonen rundt fartsgrensesetting generelt bør imidlertid ledsages av informasjon til trafikantene. Mange trafikanter oppfatter dagens fartsgrenser som sikker fart og har et svært subjektivt forhold til hva som er forsvarlig fart under forhold som avviker fra det optimale. Vi mener også at den generelle fartsgrensen må ta utgangspunkt i nullvisjonen og dimensjoneres ut fra menneskets tåleevne.

9. Ansvarsfordeling

Nullvisjonen legger føringer for systemeierens ansvar om å tilby veinett med et forutsigbart risikonivå. Forutsetningen er at systembrukerne, eller trafikantene, holder seg innenfor regelverkets rammer. Trafikantenes ansvar er vel definert og kan følges opp med lovhjemlede sanksjoner. I dag er det ikke slik at systemeier kan stilles til ansvar for feil eller mangler på infrastrukturens side. Ansvarsforholdet mellom systemeier og bruker er ikke godt nok drøftet og gjennomgått. Trygg Trafikk mener derfor at denne ansvarsfordelingen må utredes nærmere. Systemeiers ansvar må også knyttes opp til objektive kriterier. Det er derfor nødvendig at det blir utarbeidet kvalitative kriterier for veistandard som kan supplere dagens vegnormaler.