

## Høringsinnspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 – oppdrag 8 om trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsforeningens (TSF) anbefalinger til Nasjonal Transportplan 2022-2033; Trafikksikkerhetsforeningen arbeider for at de beste løsningene blir valgt basert på kunnskap og erfaring, og at fysisk trafikksikring får det fokuset som er nødvendig for at vi skal nå målene i nullvisjonen raskere.

TSF er en tverrfaglig forening med hovedfokus på fysisk sikre og trygge trafikkmiljø og trafikksikkerhet generelt.

### **Vi har følgende anbefalinger for Nasjonal transportplan 2022-2033:**

- 1. Utbedring av eksisterende vegnett, hente inn vedlikeholdsetterslepet**
- 2. Sikring og utbygging av høytrafikkerte riksveier til møtefrie veier**
- 3. Bygge ut å sikre flere separate gang og sykkelveier.**
- 4. Styrking av vedlikehold og trafikksikkerhet på fylkesveiene**
- 5. Bedre ras-, skred, og tunellsikring**

Mange aktører har jobbet målrettet i mange år, både med å sikre nye og oppgraderte veier, kontroller langs vei, trafikkopplæring og kampanjearbeid. Det må vi fortsette med og intensivere. Største del av æren skal trafikantene ha som stadig tar et større ansvar. Men vi har fremdeles langt igjen, for vi trenger mange flere samarbeidstrafikanter, og færre duelltrafikanter om vi skal nå målene i nullvisjonen.

De fleste trafikkulykkene er et resultat av et sett av medvirkende årsaker eller hendelser, som til sammen eller hver for seg er tilstrekkelige til å utløse ulykken. Utformingen av trygge trafikkmiljø må derfor tilpasses menneskets forutsetninger og ta hensyn til at mennesker gjør feil og har begrenset tåleevne. Det skal ikke være dødsstraff for å gjøre egne feil eller for andres feil i trafikken.

Årsakene til dødsulykkene er flere og sammensatte.

I perioden 2005 – 2019 har ulykkesanalysegruppene analysert 2385 dødsulykker på vei med i alt 2596 omkomne personer. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør ca. 70 % av ulykkene og antall omkomne.

I 2019 var det 100 dødsulykker på veiene i Norge.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 39 % av antallet omkomne.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 34 % av dødsulykkene og antallet omkomne. Her var det en klar økning i antall dødsulykker og omkomne fra 2007 til 2008, og en tilsvarende klar nedgang fra 2008 til og med 2012. I 2013 var det igjen økning i antall dødsulykker og omkomne i utforkjøringsulykker, mens tallene igjen gikk ned i 2014 og 2015. I 2019 var det 35 utforkjøringsulykker som er det nest laveste antallet i hele perioden 2005-2019.

Det gjøres mye bra for raskere å få sikret de større riksveiene. Det tas grep, utbygging og sikringen av disse riksvegene går raskere. Det er bra! Men fortsatt mangler rundt halvparten av riksveiene midtrekkverk i følge kravene i dagens veinormal.

TSF ønsker at vi skal ha en mye mer løsningsorientert tilnærming mot målene i nullvisjonen, istedenfor en problemorientert. Vi innehar allerede stor kunnskap om hva som er effektive sikringstiltak i trafikken!

## **1. Utbedring av eksisterende vegnett**

Deler av veinettet i Norge er preget av for dårlig vedlikehold og manglende utbedringer av til dels svært trafikkfarlige forhold. Skal vi nå målene i nullvisjonen er det derfor svært viktig at man henter inn vedlikeholdsetterslepet og foretar nødvendige utbedringer på så både riks- og fylkesveinettet. Trafikksikkerhetsforeningen mener dette er riktig å prioritere på like linje med store, nye prosjekter.

Derfor er vedlikeholdet så viktig for trafikksikkerheten

La oss illustrerer hvor viktig dette er med utdrag fra UAG rapport fra Sørlandet (2018) I halvparten av dødsulykkene i Agder i 2018 var sideterrenget eller dårlig/manglende rekkverk ved ulykkesstedene med på å gjøre ulykkene fatale, skrev avisen Fedrelandsvennen den 26. november 2019.

– Vi ser at det er et stort etterslep på fylkesveier, det er ingen hemmelighet. Hele fylkesveinettet vårt er veldig sammensatt – fra de mest trafikkerte veiene, til grusveier som ender i en vedstabel, sier Dagfinn Fløystad, avdelingsdirektør for Statens vegvesen i Agder.

Kunne vært unngått

Agder-fylkene er en del av region Sør i veivesenet, sammen med Buskerud, Vestfold og Telemark. Dybdeanalyser av dødsulykkene i regionen i 2018 viser at sideterrenget eller andre hindringer/manglende hindringer langs veien var en antatt medvirkende årsak til skadeomfanget i 40 prosent av utforkjøringsulykkene med dødelig utfall i regionen. I Agder har veivesenets ulykkesgruppe, UAG, slått fast at sideterrenget og/eller rekkverk eller manglende sådan kan ha eller har medvirket til skadeomfanget i fem av ni dødsulykker i fjor. En tiende dødsulykke ble ikke gransket av veivesenet, og er derfor ikke med i vurderingen.

Høyt ambisjonsnivå

Gjennom inneværende Nasjonal Transportplan (NTP) har staten lagt ambisjonsnivået høyt når det gjelder sikring av sideterrenget: Alle riksveier med fartsgrense 70 kilometer i timen eller høyere skal innen 1. januar 2024 oppfylle dagens krav for utforming omfang av blant annet siderekker og terrenget der det ikke er rekkverk. I denne kategorien havner også ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver.

Ulykkesgruppa poengterer i sine rapporter at ansvaret for å få på plass innspill til konkrete prosjektstrekninger synes å ha falt mellom flere stoler, og at de høye ambisjonene i NTP i liten grad er fulgt opp i handlingsprogrammet for Region Sør.

Behovene er større enn de økonomiske ressursene, sier Dagfinn Fløystad, avdelingsdirektør i Statens vegvesen Agder, til Fedrelandsvennen.

Rettet opp først etter ulykker

Enkelte steder må det en ulykke til før planlagt utbedring blir igangsatt. Da en 36 år gammel mann i desember i fjor kjørte utfor broa over Tronstadvann og havnet på taket i vannet, fungerte det rundt 40 centimeter høye rekkverket som et springbrett ut i elva for pickupen.

Fædrelandsvennen skrev den gang at rekkverket etter dagens standard skulle vært 1,2 meter høyt, og at arbeidet med å oppgradere brorekkverket hadde blitt utsatt siden 2006. UAG mener at det dårlig sikrede rekkverket bidro til at mannen ikke kom fra ulykken i live. Nå skal broa få nytt rekkverk.

– Der så vi også mangler innover veien, og vil oppgradere flere steder, sier Joakim Håland, trafikksikkerhetskoordinator i Statens vegvesen i Agder til Fædrelandsvennen. Også ulykken ved Temse i Grimstad, hvor en 42 år gammel mann kjørte utfor og omkom i april i fjor, har fått konsekvenser. Siderekverket var for kort og feil nedført da ulykken skjedde. Nå har Vegvesenet lukket rekkverksåpningene.

## **2. Flere møtefrie og trygge veier redder liv**

Det er i underkant av 1800 km høytrafikkert riksvei som i følge dagens veinormal skulle vært sikret som møtefrie veier med midtrekkverk.

**Vi redusere antall drepte med opp mot 100 prosent og antall hardt skadde med rundt 67% prosent der slike veier blir etablerte.** Dette er det mest effektive tiltaket vi har for å redusere antall tragiske ulykker med antall drepte og hardt skadde.

I perioden 2005 – 2019 har ulykkesanalysegruppene analysert 2385 dødsulykker på vei med i alt 2596 omkomne personer. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør ca. 70 % av ulykkene og antall omkomne. I 2019 var det 100 dødsulykker på veiene i Norge.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 39 % av antallet omkomne.

Vi har dessverre i mange år vært kraftig på etterskudd med å bygge møtefrie veier med fysiske livreddende midtrekkverk her i Norge. Nå håper vi på fortgang og økt fokus på å jobbe aktivt mot målene i Nullvisjonen, null drepte og hardt skadde på norske veier. Med fysiske sikkerhetsbarrierer mellom kjørefeltene oppnår man såkalte møtefrie, og langt sikrere veier.

Kan redde 100 menneskeliv

Ved å sikre alle våre høytrafikkerte veier - med et gjennomsnitt på over 4000 kjøretøy i døgnet - kan vi redusere antall drepte med opp mot 90 prosent og antall hardt skadde med rundt 46 prosent.

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023 gjorde Statens vegvesen en grundig jobb med utarbeidelse i grunnlagsdokument "Null drepte og null hardt skadde - fra visjon mot virkelighet". Grunnlagsdokumentet sa at vi kunne redusere antall drepte og hardt skadde hvert år med 100 personer ved å sikre alle våre høytrafikkerte riksveier med en trafikk på over 6000 gjennomsnittlig kjøretøy i døgnet (ÅDT).

Siste versjon av ulykkesmodellene for riks- og fylkesveger (Høye 2016B) fra Transport Økonomisk institutt viser 40% reduksjon av lettere skadde, 67% reduksjon av hardt skadde og nær 100% reduksjon av drepte på veier der møtefrie veier med midtrekkverk blir etablert (TØI rapport 1645/2018).

### **3. Bygge ut å sikre flere separate gang og sykkelveier.**

Å lage egne adskilte veier for trafikantgruppene er et av de beste trafikksikkerhetstiltakene vi kan gjøre. På mindre steder er egne sykkel og gangstier rundt skolene et godt tiltak. På steder med mye aktivitet bør syklende og gående skilles. Bedre belysning spesielt ved krysningspunkter og fotgjengeroverganger.

Gående er den mest sårbare gruppen i trafikkbildet. Sykling på fortau er tillatt på visse vilkår, men kan skape problemer for gående. For å unngå konflikter mellom gående og syklende, bør det i størst mulig grad være separate tilbud til fotgjengere og syklister i områder hvor det kan være en høy aktivitet av myke trafikanter, f.eks. inn mot skoler.

Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen i følge dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019. Når det gjelder fotgjengerulykker, var det en klar nedgang fra 2008 til 2011, og deretter en økning i 2012. I 2013 var det igjen en liten nedgang i antall dødsulykker og omkomne. I 2019 ble 13 personer drept i fotgjengerulykker.

I 2019 var det 7 personer på sykkel involvert i dødsulykkene fordelt på 6 ulykker. 6 av disse 7 syklistene omkom. Av de 6 dødsulykkene var det tre møteulykker, tre utforkjøringsulykker og en andre uhell. Det var fire menn og to kvinner som omkom. Tre av syklistene (50 %) brukte ikke hjelm.

### **4.TSF ønsker et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet**

TSF ønsker samme krav til sikkerheten på våre fylkesveger som på riksvegene, jfr. vegnormalene.

Derfor ønsker TSF at en vedlikeholdsplan skal innehold:

Alle fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal innen 1. januar 2024 oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver, samt nødvendig utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk.

TSF opplever at fylkeskommunene har gjort sitt beste med det ressursgrunnlaget de har hatt til rådighet. Gitt fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom synes det imidlertid å være lite realistisk at et fornyelsesprogram vil gi betydelig effekt uten økonomisk bidrag fra statlig hold.

Fylkesvegene må ikke bli redusert til et annenrangs vegnett, med store forskjeller i skaderisiko og framkommelighet sammenlignet med riksvegene.  
Trafikksikkerhet og framkommelighet

Det har over tid gradvis oppstått et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Dette er et resultat av flere forhold, men hovedsakelig skyldes det at omfanget av vedlikeholdstiltak ikke har vært tilstrekkelig for å opprettholde tilstandsnivået på et akseptabelt nivå. Det har ikke vært avsatt nok midler til vedlikehold på de årlige budsjettene til å forhindre at forfallet stadig har økt.

Forfall kan påvirke både trafikksikkerhet og framkommelighet, samt at det er dårlig økonomi for eieren av vegen å la tilstanden bli så dårlig at det krever mer omfattende og dyrere tiltak for å reparere dem.

Trafikksikkerhet på fylkesvegnettet

Over 50 prosent av de som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skyldes ulykker på fylkesvegnettet. Sikkerhetsstandarder på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 prosent høyere enn på riksvegnettet (2018).

Utforkjøringsulykker er den største utfordringen på fylkesvegnettet, med om lag 38 prosent av de drepte og hardt skadde. Disse ulykkene skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk. Det er behov for en systematisk gjennomgang av fylkesvegnettet, med sikte på å gjennomføre utbedringstiltak som reduserer risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker.

Om lag 25 prosent av de drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet blir drept eller hardt skadd i møteulykker. Det er behov for midtrekkverk på strekninger med fartsgrense 70 km/t eller høyere der gjennomsnittlig årsdøgntrafikk samtidig er over 6 000 kjøretøyer. Et grovt overslag basert på dagens trafikkmengde viser at dette gjelder om lag 300 km fylkesvei. Med gjeldende prognoser for trafikkvekst vil behovet øke til om lag 500 km i 2030. På mange strekninger kan forsterket midtoppmerking være et aktuelt midlertidig tiltak for å redusere antall møteulykker. Dette må ikke bli et permanent tiltak, men et midlertidig tiltak i påvente av at det bygges møtefri veg på strekningen.

## **5. Bedre ras-, skred- og tunellsikring**

Det er viktig å ha et trafikksikker fremkommelig veinett. I distriktene handler dette også om å ras- og skredsikre veier, utbedre farlige strekninger og tunneller, i tillegg til store vedlikehold-atterslep generelt.

Trafikksikkerhetsforeningen anbefaler:

Arbeidet med å utbedre ras- og skredutsatte veier forseres, samtidig som vedlikehold etterslep på veiene blir tatt.

På grunn av klimaendringene mener vi i TSF at det er viktig at alle nye veistrekkninger bygges på ras- og skredsikker måte. Tunellsikkerheten må bedres med bedre belysning, veggbredde, rømningsveier mv.