STORTINGET

Skriftlig høringsinnspill fra Trafikksikkerhetsforeningen

Høring: Statsbudsjettet 2027 (kapitler fordelt til samferdelskomiteen)
Innspillsdato: 21.10.2026

Nullvisjonen krever handling, ikke stagnasjon

Om Trafikksikkerhetsforeningen (TSF):

Trafikksikkerhetsforeningen (TSF) er en tverrfaglig interesseorganisasjon stiftet i 2016, med formål om å fremme nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken. TSF samler aktører på tvers av bransjen – herunder fylkeskommuner, entreprenører, rådgivere, produsenter og trafikantorganisasjoner – for å styrke det faglige nivået, dele erfaringer og bidra til tryggere fysiske trafikkmiljøer. Daglig leder i TSF er Geirr Tangstad-Holdal.

Høringsuttalelse: Nullvisjonen krever handling, ikke stagnasjon

Trafikksikkerhetsforeningen (TSF) viser til regjeringens forslag til statsbudsjett for 2027. Vi er dypt alvorlig bekymret over at tempoet i trafikksikkerhetsarbeidet på det norske veinettet nå nærmest stopper opp, stikk i strid med Stortinget vedtatte nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken.

1. Virkeligheten på norske veier: Ulykkestallene øker

Norge kan ikke slå seg til ro med tildelte internasjonale priser når den hjemlige utviklingen går i feil retning. Offisielle tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser en urovekkende økning i alvorlige ulykker:

- I **2025 mistet 106 mennesker livet**, og hele **645 personer ble hardt skadd** på norske veier [Statistisk sentralbyrå (SSB)].
- Dette utgjorde en økning på 19 drepte og 67 flere hardt skadde enn året før [Statistisk sentralbyrå (SSB)].
- I tillegg har **sommeren 2026 markert seg som en av de verste ulykkessomrene på ti år**, der møteulykker og utforkjøringer fortsetter å dominere dødsstatistikkene [Statens vegvesen].

NTP-målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 er fullstendig uoppnåelig dersom rammene rundt fysisk veisikring svekkes slik regjeringen nå legger opp til.

2. Det etiske ansvaret: Å unnlate å handle er et aktivt valg

Nullvisjonen er ikke bare et teknisk eller statistisk mål; den er et **etisk fundament** vedtatt av Stortinget. Den slår fast at det er moralsk uakseptabelt at hverdagsreise og transport fører til tap av liv eller livsvarig helse. Nullvisjonen erkjenner at mennesker gjør feil i trafikken, og plasserer ansvaret for et tilgivende og sikkert system hos veieier og myndigheter.

Når regjeringen velger å planlegge med åpning av **null kilometer** nye to- og trefeltsveier med midtrekkverk i 2027, står vi overfor et alvorlig etisk veivalg. Dette handler ikke lenger om en passiv mangel på penger, men om et **aktivt politisk valg der man unnlater å sikre våre mest trafikkfarlige veier**. Vi sitter på fasiten, vi har teknologien, og vi har kunnskapen om hvilke tiltak som redder liv. Å sitte med denne kunnskapen og bevisst velge å holde midlene tilbake, er å akseptere at fullstendig unngåelige dødsfall og livsvarige skader vil fortsette å skje.

3. Den livreddende effekten av fysiske skillelinjer

Det finnes knapt et enkelttiltak i samferdselssektoren med klarere dokumentert effekt enn midtrekkverk. Ifølge empiriske studier oppsummert i Trafikksikkerhetshåndboken fra Transportøkonomisk institutt (TØI):

- **Reduseres ulykker med drepte eller hardt skadde ved kryssing av midtdeleren med hele 83 prosent** [Trafikksikkerhetshåndboken (TØI)].
- **Totalt antall alvorlige ulykker:** Ser man på alle typer ulykker under ett på strekningen, reduseres ulykker med drepte og hardt skadde med **opp til 50 %**.

Dette skjer samtidig som Statens vegvesen bekrefter at **møteulykker er den største og mest dødelige utfordringen** på riksveinettet. Det gjenstår mellom **900 og 1000 kilometer** med høytrafikkert europa- og riksvei som etter gjeldende veinormaler skulle vært sikret med midtrekkverk. Antall km med behov for midtrekkverk på våre fylkesveier er selvsagt langt mindre enn på riksveinettet, men likevel ikke ubetydelig. Spesielt rundt de største byene er det en god del fylkesveier utenfor tettbygd strøk med døgntrafikk over 6000. Å stanse denne utbyggingen betyr i praksis at man aksepterer at unødvendige dødsulykker fortsetter å skje.

Fysiske sperrer hindrer at en liten førerfeil eller et sekunds uoppmerksomhet resulterer i en dødelig frontkollisjon. Når effekten er så massiv og uomtvistelig, bærer myndighetene et direkte etisk ansvar når livreddende tiltak utsettes av økonomiske årsaker.

4. Store, gryteklare prosjekter står usikret – midlene mangler

Det legges opp til at **null kilometer** to- og trefeltsvei med midtrekkverk skal åpnes i 2027. Til sammenligning ble det i 2025 kun åpnet 5 km.

Det står store, samfunnskritiske prosjekter klare over hele landet. Reguleringsplanene er vedtatt, prosjektene er ferdig planlagt og fullstendig klare for utbygging – men de holdes igjen fordi midlene mangler:

- **E39 på Sørlandet og i Rogaland** (inkludert sterkt ulykkesbelastede strekninger som Figgjo–Ålgård, hvor prosjekter skyves ut i tid framfor å sikres).
- **E6 i Gudbrandsdalen og Trøndelag**, der ulykkesfrekvensen på de usikrede tofeltsstrekningene krever umiddelbar handling.
- **E18 i Akershus og Østfold**, der tunge pendlerruter og høy årsdøgntrafikk (ÅDT) gjør fraværet av møtefri vei til en daglig risiko for tusenvis av trafikanter.

At disse korridorene blir stående usikret i 2027-budsjettet betyr i praksis at man velger å utsette tryggheten på strekninger der løsningen allerede ligger ferdig tegnet på bordet.

5. Slutt på falske skillelinjer mellom vedlikehold og nybygg

TSF mener det er helt avgjørende at samferdselspolitikken ikke stilles opp som et enten-eller mellom vedlikehold av eksisterende vegnett og bygging av ny vei. Begge deler er nødvendige forutsetninger for en trygg og effektiv infrastruktur. Hovedfokuset må være å prioritere utbygging og trafikksikkerhetstiltak der ulykkesfrekvensen og tapsrisikoen er høyest. Å stanse nødvendig kapasitets- og sikringsutbygging under dekke av rent vedlikehold er en fallitterklæring for trafikksikkerheten.

6. Fylkesveiene: En varslet katastrofe gjennom rammetilskuddet

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag dobbelt så høy på fylkesveinettet som på riksveinettet. Likevel fortsetter det enorme vedlikeholdsetterslepet å vokse.

TSF reagerer sterkt på at kritiske trafikksikkerhetsmidler forsvinner i fylkeskommunenes generelle rammetilskudd, der pengene må prioriteres mot andre lovpålagte velferdsoppgaver. TSF krever en fundamental omlegging med en **betydelig økning i øremerkede midler** direkterettet mot fylkesveiene, slik at fylkeskommunene blir satt i stand til å sikre livsviktig drift, risikokurver, tilrettelegging for MC-førere, dekkelegging og skråningssikring.

Våre hovedkrav til komiteen:

- **Anerkjenn det etiske ansvaret** som ligger i nullvisjonen ved å tildele midler basert på liv og helse, ikke kun kortsiktige budsjettrammer.
- **Frigjør midler til oppstart av de gryteklare prosjektene** på E39 (Sørlandet/Rogaland), E6 (Gudbrandsdalen/Trøndelag) og E18 (Akershus/Østfold) for å sikre møtefri trafikksikker standard.
- **Gjeninnfør en reell utbyggingstakt** av møtefrie veier med midtrekkverk på de gjenstående 900–1000 km med høytrafikkerte riksveier.
- **Målrettet sikkerhetsinnsats:** Midlene må ledes dit ulykkesfrekvensen og risikoen er høyest. Ved å prioritere høyrisikostrekninger oppnås størst mulig samfunnsnytte og innsparing av menneskeliv per investerte krone
- **Øk bevilgningene til målrettede trafikksikkerhetstiltak**, og krev at midlene til fylkesveinettet øremerkes for å stanse det livsfarlige forfallet.

Med vennlig hilsen,

Trafikksikkerhetsforeningen (TSF)

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 Oslo
Sentralbord: 23 31 30 50

Ansvarlig redaktør: Mona Mortensen Krane
Nettredaktør: Lars Henie Barstad